

(Avauspuhe Ensimmäiseen Autoharrastusnäyttelyyn)

Arvoisat kutsuvieraat!

Vuonna 1962 kirjoitettiin Suomen autourheilunhistoriaan ensimmäisen kerran virallisesti Formula-K-luokka eli Mikroautot. Tällöin pidettiin ensimmäiset tämän luokan SM-kilpailut, joskin näillä autoilla on maassamme kilpailtu kaikkiaan jo kuusi vuotta.

Tällä hetkellä on maassamme noin 200 rekisteröityä Formula-K-luokan autoa ja Suomen mestaruudet on ratkaistu jo kolme kertaa. Nämä pienet vaunut ovat siis saavuttaneet melko lyhyessä ajassa suuren suosion. Maassamme on kymmenen Formula-K-kerhoa ja tänä vuonna valmistui myös ensimmäinen Formula-K-rata Turkuun. Erikoisen ilahduttavaa on, että monet ammattikoulut ovat ottaneet opetus- ja työohjelmaansa näiden autojen valmistamisen.

Formula-K-luokassa ajaminen on meillä varsin nuorta, mutta nuorta se on myös koko maailmassa. Ensimmäiset autot syntyivät Amerikassa 1956. Näihin aikoihin muuan amerikkalainen, Duffy Livingstone, näki pikkupoikien ajelevan kilpaa tavallisilla moottorikäyttöisillä ruohonleikkuukoneilla. Siitä tuo idea syntyi ja levisi Formula-K:na kulovalkean tavoin eri puolille maailmaa. Mikroautoilun saavuttama suosio selittynee siitä, että rattiin voi hypätä kuka tahansa 16 vuotta täyttänyt mies tai nainen ja nauttia kilpa-autoilun viehätystä. Se on siis kenen tahansa kansalaisen autourheilumuoto.

Formula-K-luokan rinnalle on nyt tullut lisäksi uusi luokka, Formula-4, johon kuuluva automalli on nyt ensikerran näytteillä ja innostusta virittämässä meillä Suomessa. Tässä luokassa kilpailevan auton suunnittelu aloitettiin heinäkuussa 1964. Ja jo joulukuussa 1964 oli ensimmäinen vaunu valmis ja kokeiltu. Tärkein perusvaatimus oli luoda yksi-

paikkainen, urheilullinen ja halpakäyttöinen vaunu erikoisesti niille ajajille, jotka eivät voi ottaa osaa Junior- ja Formula-3-luokkiin kokemattomuutensa tai rajoitettujen välineittensä vuoksi. Formula-4-luokan vaunu on suhteellisen halpa. Lisäksi luokan säännöt estävät liian suuret nopeudet ja turvaavat siten ajajan kilpailun aikana. Uskon ja toivon, että tämäkin luokka saa myös meillä kannatusta.

Autoharrastus etsii ja löytää jatkuvasti uusia muotoja, milenkohtoisia ratkaisuja tehdään edelleen. Nyt avattava näyttely voi esitellä, niinikään ensikerran Suomessa, Hot Rod-auton. - Hot Rod-harrastus virisi Amerikassa jo 40-luvun alussa. Suomeen se on nyt tullut Ruotsin kautta ja mallina on Palle Erikssonin omakohtainen luomus. Hot Rod-vaunun voi rakentaa millaiseksi vain. Lähtökohtana on jokin vanha auto. Erikoisen suosittuja ovat 20- ja 30-luvun mallit, joihin on sijoitettu varsin suuri, 300 - 400 hevosvoiman moottori ja lisäksi suuren voimanlähteen vaatimat erikoislaitteet. Hot Rodin idea onkin juuri auton rakentamisessa, sen teknillisessä toteuttamisessa oman taidon ja maun mukaan.

Nyt avattavasta autoharrastusnäyttelystä meidän on syytä kiittää sen järjestäjiä, Roland Sarlinia ja Matti Helkapalaa, ja toivoa, että autoharrastus saa tätä kautta meilläkin uusia muotoja ja aktiivisia kannattajia. Näyttelylle ja sen ajamalle asialle menestystä toivoen lausun teidät tervetulleiksi näiden vaunujen pariin!

Auto vai moottoroitu rautasänky?

Vankki N^o2/04



Jääradat muodostavat kiitollisen paikan mikroautojen kilpailuille. Ajo voidaan suorittaa talvipintaisiin, raspatuihin tai piikkirenkain. Viimeainitut lienevät suosituimmat. Palaamme syksyllä piikkirenkaan "valmistukseen".

FORMULA K

—Kalevi Luotolinna—

Mikroautoilu eli formula K on jokseenkin nuori käsite meidän maassamme. USA:ssa, Kanadassa, erällä Tyynen meren saariryhmillä ja osassa Eurooppaa se on kuitenkin ollut tuttu jo useita vuosia. Nyt se tarjoaa suomalaisillekin moottorikärpäsen puremille vauhtiurheilua suhteellisen vähäisellä pääomasijoituksella.

Mikroautoista on käytetty leikkilistä nimitystä "moottoroidut" rautasängyt". Eikö teidänkin mielestänne lukijat sänky, jolla saavutetaan yli 100 km:n tuntinopeus ole jo auto? Me mikroautoilijat nimittäin mielellämme nimitämme kilpailuvälinettäme siksi ja kansainvälinen urheilusääntö luokittelee mikron myös autoihin neljän pyöränsä ansiosta ja on antanut sille nimeksi formula K. Tämän formulaa puitteissa on sitten mahdollisuus jakaa autot moottorin kuutiotilavuuden mukaan eri luokkiin. Eri maissa tämä jaottelu on hieman erilainen riippuen käytettävissä olevien moottorien laadusta. Maailman ensimmäisessä mikroautossa oli ruohonleikkukoneen moottori ja ainakin suuressa lännessä näillä moottoreilla on vankkumaton sijansa edelleenkin mikroautojen voimanlähteenä.

Mikroautoilu saapui Suomeen vuonna 1958, jolloin kotkalainen insinööri Immonen suunnitteli amerikkalaisten esikuvien mukaan ja alun perin uskollisen kannattajajoukon tukemana Suomen en-

simmäisen mikroauton. Kun ajopeli oli valmis, kutsuttiin paikalle lehdistö ikuistamaan ensiajo ja niin oltiin päästy hyvään alkuun. Pian innostus asiaa kohtaan sai helsinkiläisetkin liikkeelle ja tällä erää on mikroautoilijoita ympäri koko maan. Siitä huolimatta, että kun ensimmäiset autot olivat valmistuneet, uhkasi koko ajatus kuolla. Ei ollut ratoja, ei kilpailuja ja kysyttiin, mitä tehdään mikroilla? Eihän niillä voinut perhettä viedä sunnuntaiajelulle!

Lamakautta kesti suunnilleen vuoden päivät. Alkoi ilmestyä tehdasvalmisteisia mikroautoja, saatiin aikaan yhtenäiset säännöt (joiden johdosta osa jo tehtyjä mikroja todettiin sopimattomiksi) ja päästiin lähinnä jääradoilla kilpailutoiminnan alkuun. Jo viime talvena järjestivät useat jäärataajojen pitäjät mikroautoille mahdollisuuden kilpailla muiden auto- ja moottoripyöräluokkien lomassa. Ne olivat tervetulleita tilaisuuksia.

Mikroautoilua saa harrastaa jokainen 16 vuotta täyttänyt moottoripyörällä ajoon oikeuttavan ajokortin omistaja. Ajajalisenssin saa kohtuullista korvausta vastaan AKK:lta ja sitten ei tarvitaakaan muuta kuin mikroauto. Sellaisista kerromme hieman lisää ensinumeroissamme. Tarkastelkaamme tällä erää, missä ja miten mikroautoilua harrastetaan.

Kotkassa syntynyt kannattajajoukko perusti oman mikroauto-

kerhonsa ja on sellaisia syntynyt useille muillekin paikkakunnille. AK:n nuoriso-osastot ja moottorikerhojen nuoriso-osastot tuntuvat olevan kiinnostuneita asiasta. Muiden autojärjestöjen kohdalla ei aivan yhtä suurta kiinnostusta ole tunnettu. Sensijaan eräissä kouluissa on mahdollisuus liittyä mikroautoilijoiden joukkoon ja muutamat ammattikoulujen pojat ovat itse valmistaneet mikron. Onpa pari sellaista nähty oppilaiden tekeminä näytteinäkin. Mikään ei estä myöskään yksityistä kansalaista ostamasta mikrosä, hankkimasta lisenssiä ja osallistumasta kilpailuun. Kyllä se käy aivan mainiosti.

Aivan erikoisen maininnan ansaitsee tässäkin yhteydessä Oulun 125-kerho, joka on tehnyt verratonta työtä mikroautoilun kehittämiseksi ja Oulussa onkin tämän moottoriturheilumuodon yksi vahvimista "pesäkkeistä".

Aivan lopuksi voin kertoa tämän lehden lukijoille iloisin uutisen. Mikroautoilijat saavat käyttöönsä tästä lehdestä palstan, jossa voidaan kertoilla ajankohtaisia kuulumisia ja tuloksillekin on luvattu tilaa yhteisten tulostulosten joukkoon. Koska tietyltä osalta vastaan näistä kirjoituksista, toivotan mikroautoilijat tervetulleiksi VAUHDIN lukijapiiriin.

P.S. Toimitus yhtyy tervetulo-toivotukseen.