



Fiat 126 RATA- POTTI

Osa 1

Vuonna 1957 esitelty Fiat 500 oli 1970-luvulle tultaessa jo auttamattomasti vanhentunut.

Seuraaja, Fiat 126 oli teknisesti ja ulkoisesti huomattavasti kehittyneempi, vaikka peruskonstruktio säilyikin samanlaisena. Suomessa viissatasten myyntimäärät olivat jääneet vähäisiksi ja Autonovolla päätettiin panostaa uuden mallin markkinointiin.

Moottoriurheilu on aina ollut yksi seuratuimpia urheilumuotoja Suomessa, niinpä Autonovolla ideoitu ratamerkkiluokka Fiat 126 Ratapotti oli paitsi ensimmäinen laatuaan, myös varma keino saada automallille näkyvyyttä eri medioihin.

Lauri Viljanen (teksti)

Ajatuksena sarjassa oli pitää autot vakiokuntoisena ja hankkia niiden kuljettajiksi sen hetken tunnetuimpia kuljettajia, joista monet löytyivät "omasta talosta", eli Autonovon kilpatallista tai Hankkijalta. Samanlaisten autojen takia kuljettajien taidot ratkaisisivat sijoituksen hevosvoimien sijaan. Autoissa noudatettaisiin ryhmä I sääntöjä eli moottoria ei saanut virittää, mutta sen sai säätää niin hyväksi kuin mahdollista esimerkiksi kohdistamalla pakosarjat pakoaukkoihin ja tasoittamalla imu- ja pakokanavista valun jättämät epätasaisuudet.

1973 Kaloppiralli

Jo ennen sarjan alkua Fiat 126 debytoi suomalaisilla rallipoluilla 8.-9.12.1973 ajatussa Karkkilan ja Lopen Urheiluautoilijoiden järjestämässä Kaloppirallissa parin Jukka Kallio – Asko Nevalainen osallistuessa siihen Turun Hankkijan esittelyautolla. Auton rekisterinumero oli mallin mukainen TCT-126. Kallio työskenteli silloin Turun Hankkijalla peltipuolen pomona, joten hän oli luonnollinen valinta kuljettajaksi.



KALOPPIRALLI

8-9. 12. 1973

Lopen- ja Karkkilan Urheiluautoilijat kutsuvat kaikkia maan autourheilijoita kansalliseen pienoralliin, joka ajetaan 8-9. 12. 1973 AKK:n lupa n:o 28/R/73.

LUOKAT:

ryhmä 1 yleinen	ryhmä 2 yleinen	yli 1600
1 " "	1 juniorit	alle 1300
2 " "	2 " "	yli 1300
2 " "	2 " "	alle 1300
2 " "	2 " "	yli 1300

Osanottomaksut: yleinen 120 mk, naiset ja juniorit 80 mk, ilmoittautumiset 3. 12. -73 klo 16.00 mennessä vain kilpailukutsun ohessa seuraava pankkisiirtoilomaketta käyttäen os. Kansallis-Osake-Pankki 12700 LOPPI. Palkinnot: rahaa — arvoesineitä. Kilpailukutsuja saatavana AKK:sta, UA-listosta, sekä kilpailutoimistosta Kesä T Heikkilä Loppi. Puh. 914-40290.

TERVETULOA RALLIKAUDEN 1973 PÄÄTÖSKILPAILUUN

Lopen Urheiluautoilijat r.y. Karkkilan Urheiluautoilijat r.y.

Lopen ja Karkkilan UA:n lehti-ilmoitus.



Jukka Kallio – Asko Nevalainen vauhdissa Kaloppirallissa.

Yleiskilpailussa kutosella ei luonnollisesti ollut mitään jakoa tehokkaammille ja nopeammille autoille voiton mennessä Volvo 142:ta **Ilkka Kivimäki** kartturinaan ajaneelle **Markku Alénille**. Maaliintulojärjestys tulisi kuitenkin muuttumaan moneen kertaan tulevana vuosina Alénin siirryttyä Fiatin tehdaskuljettajien joukkoon ja osallistuessa Ratapottiinkin kuljettajana.

AloitUS viivästyy – Luokka ja autot tutuiksi

Energiakriisi esti ajamasta kevättälvelle 1974 suunnitellun jäaratapottisarjan. Joulukuussa 1973 valtioneuvoston antaman energiansäästöohjelman mukaan yleiseksi katto-nopeudeksi määrättiin 80 kilometriä tunnissa, huonelämpötiloja laskettiin ja moottoriajoneuvokilpailut kiellettiin kokonaan muiden säästötoimien ohella.

Suuremman yleisön tietoon autot tulivat Helsingin Messuhallissa 15.–18. tammikuuta pidetyn suuren Fiat-näyttelyn ansiosta. Esillä oli muiden ajoneuvojen lisäksi Colt Racing Teamin sekä Helsingin Hankkijan valmiiksi teipatut autot. Näyttelyssä kävi yhteensä noin yhdeksän tuhatta henkilöä.

Ratapotin säännöt ja ajettavat kilpailut lyötiin lukoon keväällä 1974. Huhtikuun yhdeksäntenä päivänä muistiossa kerrotaan kuljettajilta vaadittavan yleisen luokan lisenssi rataleimalla ja kilpailuja ajettavan kuuden osakilpailun verran kolmessa Keimolan iltakilpailussa touko-, kesä- sekä elokuussa, kaksi osakilpailua kussakin. Näistä viiden parhaan osakilpailun mukaan määritettäisiin sarjan lopputulos. Myös kuljettajille maksettavien palkintojen suuruus päätettiin samassa yhteydessä. Osakilpailun voittaja saa 200, toiseksi tullut 100 ja kolmas 50 markkaa. Koko Pottisarjan voittajan palkinto oli tasan tuhat markkaa, mikä arvoltaan vastaa nykyistä 1159 euroa, eli rikastumaan ei tässä kilpasarjassa päässyt. Palkinnot pienivät sijoitusten mukaan, kuudenneksi jääneen saadessa 100 markan osuuden potista.

Toukokuun alussa Autonovolta lähetettiin tiedote Fiat-piirimyyjille ja Hankkijan konttoreille, jossa kerrottiin tiuhemman 8/41 perävalityksen olevan lisäluokituksen mukainen ja sen käytön olevan sallittua. Autoihin tuli asentaa turvakaari, jonka lisäksi autossa piti lisäksi olla sammutin ja laminoitu tuulilasi. Tuulilasi sai olla värillinen ja taustapeilit piti olla molemmin puolin, puskurit sai poistaa.

Maratontesti

Toukokuun 15. päivänä päättyi Autonovon järjestämä 50 tuhannen kilometrin ja neljäkymmenen vuorokauden yhtämittainen maratontesti 126:lla. Se ajettiin kymmenen kuljettajan voimin ilman taukoja, auto pysäytettiin ainoastaan pakollisten tankkausten ja huoltojen ajaksi. Auto ajettiin testin jälkeen pölyineen päivineen Helsingin Jäähallissa pidetyn Vauhti -74 näyttelyn Fiat-osastolle Abarth-osilla viritetyn kutosen sekä ratapottiautojen seuraan. Testipäiväkirjaan oli mahdollista tutustua Fiat-myyjien luona ja varmemmaksi vakuudeksi auton kestävyystä ja luotettavuudesta testiauto (ACL-542) annettiin **Ahti Vaaran** käskyttäväksi tulevaan Keimolan kilpailuun.



Testiauttoa ei todellakaan säästetty testin aikana – mitään ei silti rikkoutunut.



Suuri Fiat-näyttely Helsingin Messuhallissa 15.–18.1.1974, Colt Racing Teamin Fiat 126 kisa-auto vasemmassa alakulmassa.

Jatkuu seuraavalla aukeamalla...

Fiat 126

50.000 km:n maratontestissä

5.4.–15.5.

Panimme Fiat 126:n lujille nähdäksemme, miten se selviytyy yhtäjaksoisesti 50.000 km:n ajosta. Autoa ajettiin neljänkymmenen vuorokauden ajan yötä päivää ristiin rastiin ympäri Suomea. Tänä aikana Fiat 126 taittoi taivalta keskimäärin 1200 km vuorokaudessa. Koska halusimme "maratontestin" tapahtuvan mahdollisimman turvallisesti muita tiellä liikkuvia häiritsemättä ja vaarantamatta, valitsimme ajajiksi miehet, jotka ovat tottuneet liikkumaan maanteillämme turvallisesti kaikissa olosuhteissa. Ammatiltaan nämä miehet ovat poliiseja. "Maratontestin" he suorittivat omalla vapaa-ajallaan.

Testipäiväkirjan kertomaa

Testipäiväkirja on mielenkiintoista luettavaa. Fiat 126:a ajettiin vaikeissa olosuhteissa talven taittuessa kevääksi usein autoa kovasti koettelevilla teillä. Fiat 126 ei vaatinut erikoistoimenpiteitä normaalien määräaikaishuoltojen lisäksi. Testiolosuhteet ja turvallisuusnäkökohdat huomioon ottaen vaihdettiin uusi rengaskerta kahdesti.

Kilometrikustannukset olivat pienimpiä, mitä millään henkilöautolla maassamme koskaan on saavutettu:

Polttoaine 92 okt. (6,2 l/100 km)	7,2 p/km
Huollot ja korjaukset	2,3 p/km
Rengaskustannukset	1,8 p/km
Yhteensä	11,3 p/km

Suorittaessanne vertailuja huomattakaa, että lukemat ovat tämän päivän kustannustason mukaisia. Tutustukaa testipäiväkirjaan Fiat-myyjän luona.

Maratontestiauto Fiat 126 on yleisön nähtävänä Vauhti-74-näyttelyssä Helsingin Jäähallissa 16. – 19.5. Osastollamme ovat lisäksi mm. Fiat 126 Abarth, Fiat 126 "ratapotti", Fiat 128 Sport Coupe, Fiat X1/9 sekä Lancia Beta.

Näyttely on avoinna klo 10–20. Tervetuloa!

AUTONOVOCY



Nämä miehet suorittivat 50 000 km:n "maratontestin":
vasemmalta
Mikko Heino,
Esa Toivonen,
Keijo Rintaniemi,
Raimo Rinne,
Risto Juvonen,
Olavi Karvainen,
Olavi Kääräinen.
Kuvasta puuttuvat
Keijo Alvio,
Risto Hanninen ja
Lauri Aalto.

FIAT
126

Maratontestimainos.



Yksi Maratontestin kuljettajista, Keijo Rintaniemi ajovuorossa.

Ensimmäinen kilpailu

Ratapotti-sarjan ensimmäinen kilpailu ajettiin 29.5.74 Keimolassa lyhennetyllä radalla Formula Vee VW-malja kilpailujen yhteydessä. Ensimmäiseen lähtöön osallistui seitsemäntoista kuljettajaa. Kallion ja Alénin lisäksi mukana oli aiemmin Abartheilla kilpailleita kuljettajia, kuten **Heikki Liedes** ja **Veijo Pesonen**, toimittajanakin tunnettu **Klaus Bremer** sekä Helsingin Hankkijalla automyyynnistä vastannut **Ilpo Airila** monen muun tunnetun ralli- ja ratakuljettajan lisäksi.

Airilan kiinnostus autoihin syntyi hyvin varhain ja kokemusta autokilpailuista oli kertynyt jo parinkymmenen vuoden ajalta.

"Sodan aikana valvonta puuttui ja kun annettiin mahdollisuus, niin ajelin kylällä itsenäisesti jo alle 10-vuotiaana autoilla, mm. Citroen Tractionilla ja Erskinellä. Nurmijärven VPK:hon liityin 1948 12-vuotiaana, joka oli alin ikäraja. Vuonna 1950, 14-vuotiaana, ajoin hälytys-ajaja avo Chevrolet 1927 paloautolla, jossa oli mm. jarrut vain takapyörissä ja tehoa 24 hv. Poliisilta tuli nuhteita mutta onneksi ei sattunut mitään vahinkoja. Ehkä näistä hälytysajajaista joku taito on kehittynyt. Aivan ensimmäinen ST mulla oli 1955 Leppilammen ajo Peugeot 203:lla. Eka rata-ajo oli 1957 Lohjan jäärata Saab 92:lla, lk 3:s. Tämä oli myös **Timo Mäkisen** eka kisa ja voitto Citroen Sixillä. Tästä ura lähti nousuun. Ajelin 50-luvulla muutamia ST ja rata-ajaja. Automerkkejä oli Ifa F9, Peugeot 203, Saab 92, Donau 3-6 ja Volkari. Kartturina oli **Manne Westerback** joka oli esimiehenä mulla silloisessa Unilever/Paasivaara firmassa jossa olin myynnissä. Vuonna 1963 osallistuin Fiat 2300 autolla Helsinki ralliin. Kaksi pikistä Nurmijärvellä oli mulle tuttuja mm. hälytysajajaista. Molemmilla ajoin pohjat. **Toivosen Pauli** ihmetteli mulle yhdeksän sekunnin häviötä Porschellaan, toisella **Lampisen Simo** 15 sekunnin häviötä. Silloisissa ralleissa ei vielä nuotteja käytetty. Fiatmyyjänä aloitin 1963 Niilo Tammilehdolla. Siirryin 1970 Hankkijalle, jossa lopetin 1984. 21 vuotta Fiattia. Tuusulan Autossa Fordia ja Porschea vajaan 10 vuotta, josta jäin eläkkeelle. Meillä automyyynnissä oli esittelyautona 126 ABR-126. Se teipattiin Hankkija-tunnuksiin ja taustani huomioiden pääsin kuskiksi", Ilpo kertoo.

VIIKINKI-ILTA

KEIMOLASSA
keskiv. 29.5 klo 18.

FORMULA Vee
VW-MALJA

7 lahtoa/luokat
- Formula Vee
- VW-Malja
- Fiat 126 Ratapotti
- Ryhmä I Cup

Mekin ajamme kilpaa
Keskiviikkona
29.5.
19.6.
28.8.

FIAT 126 Ratapotti

Pääsymaksu 10,- lapset ja alle 10-vuotiaat 5,-
Suusi lahtee linja-auton laturista 101.

1. kilpailun kulku

Ensimmäises-
sä erässä välttyttiin
isommilta kontakteilta
ja ulosajoilta, vaikka
kilpaa käytiinkin satei-
sesta säästä huolimatta
tosissaan. Ensimmäi-
senä maaliviivan ylitti
Kokkolan Hankki-
jaa edustanut **Olav**
Westman, toisena Colt
Racing Teamin **Toni**
Ruokonen, kolmantena
ruutulipulle ennätti Tu-
run Hankkijan **Jokke**
Kallio. **Raimo "Ratti"**
Mäkelä (Autonovo I)
jäi neljänneksi Auto-
salon nimissä ajaneen

kyljen kautta.

Muistakin sijoista kilvoiteltiin tosimelellä, sillä kym-
menen ensimmäistä sai sijoituksensa mukaan pisteitä
joiden mukaan lopullinen sijoitus sarjassa laskettaisiin
viimeisen ajatun osakilpailun jälkeen. Vaaran ajama
maratontestiauto kesti kilpailun räsäykset moitteetta,
ensimmäisessä lähdössä sillä saavutettiin pistesijoitus sen
ylitettyä maaliviivan yhdeksäntenä, toisella jäätin pisteittä
pari sijaa heikommalla tuloksella.



*Olav Westman ajaa varmoin ottein voittoon. Ensimmäi-
nen sija tuli molemmissa osakilpailuissa, mutta ei helpol-
la toisten huippukuljettajien tarjottua täyden vastuksen.*

Klaus Bremerin ollessa tiiviisti kannoillaan.

*Klaus Bremerin
ensimmäinen kisa
Ratapottisarjassa
loppui kaatoon
toisessa erässä.
Sitten auto
pysyi pyörillään
ja tulosta alkoi
syntyä etenkin
jääradalla.*



Toisessa erässä olikin jo vähän enemmän vaarallisia
tilanteita. Westman säilytti ykköspaikan Jokke Kallion
noustessa toiseksi, miesten muotiin keskittyneen Mr.
Aleksander -liikkeen sponsoroiman **Joel Westermarckin**
(ACJ-437) parantaessa sijoitustaan saavuttaen kolmannen
sijan, mikä varmasti yllätti monet. Hän ei ollut aikaisem-
min ajanut kilpaa ja vaadittavan rataleimatutkinnonkin
hän oli suorittanut vain pari viikkoa ennen kilpailua.

Edellisessä erässä kymmenenneksi jäänyt Markku Alén
(Autonovo III) nousi neljänneksi Toni Ruokosen jäädessä
viidenneksi. Ensimmäisessä erässä viidettä sijaa pitäneen
Klaus Bremerin kisa päättyi keskeytykseen. Keskeytyk-
sen syystä hän kertoo seuraavaa: "Kaadoin ekassa kisassa
Keimolassa. Fiat 126 oli epäedullinen auto minulle. Painoin
92 kg siinä missä Westman ja Vaarat 50-60 kg, ja 194 cm
pitkinä istuin takaistuimessa kiinni. Sama ongelma oli
Mineillä ja 128:lla. Tuolloin laskettiin, että 7-8 kg lisäpaino
kuittaa yhden hevosvoiman."

Ratti Mäkelän Fiat oli alkanut heittelemään sateen
liukastuttamalla radalla VW-katsomon edessä ja Mäkelää
väistäessään Bremerin kutonen karkasi käsistä pyörähtäen
kuljettajanpuoleisen kyljen kautta katolle. Turvakaa-
ren ansiosta kuljettaja säästy i sommilla kolhuilta, mutta
autoon niitä tuli turhankin paljon apuun rientäneiden
henkilöiden käännettyä sen pyörilleen suorana säilyneen



*Välillä rankaksikin äitynyt sade ei hidastanut vauhtia.
Veijo Pesosen Fiat keventää etupyörää ja Joel Wester-
marck yrittää säilyttää näkyvyyden vesiroiskeilta yhden
pyyhkijän voimin.*

Kenen autoilla kilpailtiin?

Suurin osa Ratapottiautoista oli yritysten omistamia,
mutta yksityinenkin henkilö pystyi osallistumaan tietyn
reunaehdoin, kuten **Kari Pynnä** muistelee: "Kun olin os-
tamassa omaa 126:sta keväällä 1974, oli ratapottiauto yksi
vaihtoehto. Uuden 126:n hinta oli 9990 mk, ratapottiauton
olisi saanut 8500 mk, mutta silloin olisi sitoutunut kisaa-
maan. Se taas ei onnistunut, koska olin menossa armeijaan
lokakuussa 1974 (kolmen lykkäyksen jälkeen viimeinen
päivä), ja siellä olin syyskuuhun 1975. Sitten löysin Joel
Westermarckin ilmoituksen 126:sta, hän oli vaihtanut ison
Fiiun kahteen 126:een, joista toisen oli ottanut käyttöön ja
toinen oli Tukholmankadun alkupäässä pikkumyymälässä
myyntitilillä. Mutta sattuikin niin, että se hänen käyt-
töautonsa oli myyjäliike Auto-Liedeksen nimissä ja hän
haltijana. Kisasäännöissä oli, että omistajan piti hankkia
ns. ilmoittajalisenssi, jos kuski ei itse omistanut kisa-autoa.

Jatkuu seuraavalla aukeamalla...

Joten Joelilla alkoi olla kiire tuon myynnissä, että voisi lunastaa käyttöautonsa itselleen. Tähän väliin pääsin ja tarjosin tuon ratapottihinnan ja sillä sain 4 kk vanhan ja 90 km ajetun "uuden" auton itselleni. Takuuta oli jäljellä vielä 2 kk. Vaikka en ollut kisakuski, sain jossain vaiheessa ns. ratapottialennuksen varaosista."

Toinen kilpailu

Ratapotti sarjan seuraava osakilpailu ajettiin kesäkuun 19. päivä Keimolassa Viikinki-illassa. Iltakilpailu oli nimetty sponsorina toimivan Viking Linen mukaan, joka lahjoitti risteilyjä palkintoina annettaviksi.

Meno oli vauhdikasta heti ensimmäisessä lähdössä, jossa **Veijo Pesonen** (Pesosen Autohuolto) kaatoi autonsa pääsuoralta varikkosuoralle kääntyvässä tiukassa neulan-silmäkaarteessa jääden ilman tulosta. Ilpo Airila oli aivan Pesosen kannoilla auton kaatuessa, mutta onnistui väistämään pyörivän Fiatin ja pääsi näin parantamaan sijoitustaan.

Ykkössija meni ansaitusti Jokke Kalliolle, toiseksi selvisi Toni Ruokonen, Ratti Mäkelän jäädessä kolmanneksi Joel Westermarck kannoillaan. Markku Alén ei tällä kertaa pärjännyt Kalliolle jääden kahdeksanneksi. Autot olivat samantehoiset ja Kallio oli paitsi hyvä, myös sopivan röyhkeä kuljettaja, kuten **Timo Ahmavuo** häntä kuvailee. Jos sopiva tilanne tuli kilpailussa vastaan, se käytettiin hyväksi. Kavereillekaan ei annettu armoa, vaan ohi mentiin jos mahduttiin. Voitostahan kilpailuissa ajetaan ja niitä kyllä Jokke Kalliolle on vuosikymmenten varrella kertynytkin.

Toiseen erään lähdettyä Pesosen auto oli saatu kuntoon turvakaaren estettyä pahemmat vauriot. Sama kaarre, jossa Pesonen kaatoi ensimmäisessä erässä, koitui tällä kertaa Joel Westermarckin kohtaloksi seurauksena kaato ja keskeytykset. Myös Toni Ruokonen oli kaataa autonsa, mutta sai sen kuitenkin takaisin pyörilleen kahdella renkaalla taiteilun jälkeen. Jokke Kallio oli tässäkin erässä nopein, Ratti Mäkelä toinen ja Toni Ruokonen kolmas. Neljäs sija meni Olav Westmanille ja viides **Juha Sandellille** (Autonovo II).

Neljän ajatun osakilpailun jälkeen johdossa oli Jokke Kallio 39 pisteellä, toisena Olav Westman 35 pistettä, kolmantena Toni Ruokonen 32 pistettä, neljäntenä Ratti Mäkelä 29 pistettä, viidentenä Juha Sandell 19 pistettä ja nouseva kyky Joel Westermarck kuudentena 18 pisteellä.



Ahti Vaara näyttää mallia ajolinjoista Olav Westmanille ja Heikki Liedekselle.

VIKINKI-ILTA
KEIMOLASSA
 keskiv.19.6.klo 18.
FORMULA Vee
VW-MALJA
 7 lähtöä/luokat
 - Formula Vee
 - VW-Malja
 - Fiat 126 Ratapotti
 - Ryhmä I a 1600, y 1600
 - Ryhmä II a 1300, y 1300

Mekin ajamme kilpaa
 Keimolassa
 keskiviikkoihin
 19.6.
 28.8.

FIAT 126 Ratapotti

Pääsymaksu 10,- lapsilta ja naisilta 5,- Bussi lähtee linja-autosemen laituriasta 101
 Pääsylipun lunastuksen kesken arvotaan 10 Viking-Line lippua Ruotsiin.



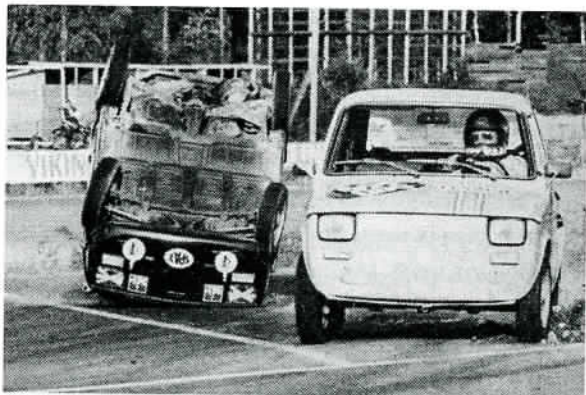
Colt Racing Teamin Gedy Salutskij ja Porin Hankkijan Pentti Saikkonen tiiviissä tunnelmissa.



Jokke Kallio ajaa voittoon Toni Ruokonen kannoillaan.



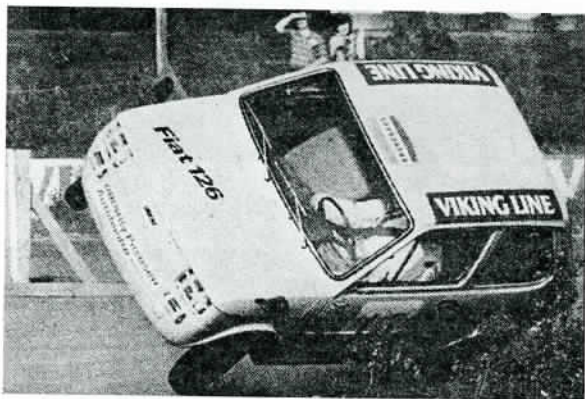
Markku Alén kanttaa kurviin Ahti Vaara perässään. Maaliin kuitenkin tultiin päinvastaisessa järjestyksessä.



Neulansilmäkaarre koitui myös Joel Westermarckin kohtaloksi. Ahti Vaara onnistui juuri ja juuri välttämään törmäyksen pyörivään autoon.



Toni Ruokonen on vielä edellä, mutta Jokke Kallio odottaa sopivaa hetkeä ohitukseen. Juha Sandell on kuvassa neljättä ja Ahti Vaara maratontesti-autolla kuudentena.



Veijo Pesonen kaataa autonsa neulansilmäkaarteessa.

Kesäloman jälkeen Haminaan

Heinäkuussa ei ajettu yhtään kilpailua, mutta elokuun 17. päivä oli vuorossa virallisen ratapottisarjan ulkopuolinen kilpailu, Haminan maastoajo. Samana päivänä

Haminassa oli markkinat ja kymmenen ratapottiautoa kiersi kaupungilla letkana markkinaväen iloksi. Näin saivat sekä autot että tuleva kilpailu ilmaista mainosta. Tällä kertaa mukana oli ensimmäistä kertaa naiskuljettaja, **Marjatta Mäkelä**. Jääratakilpailuihin hän oli osallistunut ensimmäistä kertaa tammikuussa 1969 ja vuodesta 1970 lähtien myös ralleihin, antaen alusta asti kovan vastuksen myös miehille, ollen välillä "nimekkäitäkin" kuljettajia nopeampi. Erään jääratakilpailun jälkeen **Heikki Liedes** tuli karvalakki kainalossaan Mäkelän luo todeten "Tyttö, sinä voitit minut. Onneksi olkoon!" Kaikki eivät olleet näin reiluja naiskuljettajia kohtaan, mutta Novon kuljettajia ja etenkin Klaus Bremeriä hän muistaa lämmöllä.



Toisessa erässä johdossa oleva Olav Westman on ehtinyt juuri kuvan ulkopuolelle. Kallio on toisena Colt Racing Teamin Hannu Jokirinne vierellään. Ilpo Airila (16) odottaa tilaisuutta ohittamiseen, joka syntyykin hetken päästä Westmanin pyörähtäessä. Marjatta Mäkelä on tiukassa sumpussa käyttöönsä saamallaan Juha Sandellin autolla (9) Veijo Pesonen takanaan (5).

Ensimmäinen Mäkelän käytössä ollut ralliauto oli Renault 8 Gordini. Se vaihtui sittemmin R12 Gordiniin, jolla hän hyppäsi vuoden 1973 Jyväskylän Suurajoissa koko kilpailun neljänneksi pisimmän hypyn. Jääradoilla käytössä oli mm. VW 1600 sekä BMW 2002, eikä kilpailuista yleensä ilman mitalia tarvinnut lähteä, vetipä auto kummasta päästä tahansa. Etu- tai takamoottorisuuskaan ei vaikuttanut vauhtiin. SM-mitaleitakin oli ehtinyt kertyä rallin naistensarjasta sekä jääratakilpailuista ennen 126 Fiatin ohjaimiin asettumista.

Kokemusta kilpa-Fiateista hänellä oli jo edelliseltä vuodelta. Kevättalvella 1973 mieluisaa autoa ei ollut jär-

Jatkuu seuraavalla aukeamalla...



Jännitys tiivistyy ennen lähtömerkin antamista Haminan Maastoajossa.

jestynyt kilpailuihin, niinpä Mäkelä marssi Autonovoon kertoen haluavansa ajaa Fiatilla. Häntä pyydettiin antamaan näyte, miten ajo sujuu ja sujuihan se siinä määrin mallikkaasti, että hän sai veloituksetta lainata sekä Olav Westmanin 128 Coupéa että Klaus Bremerin tunnetuksi tekemää "Punainen Parooni" 128 Rallya jääratakilpailuihin. Mäkelä kertoi Paroonin olleen aivan mahdollottoman kovan kulkemaan, ja voittohan sillä tuli.

Tällä kertaa Haminassa ei tullut mitalia pottiluokassa, mutta naistenluokasta irtosi ykkössija Opel Asconalla. Mäkelälle oli Novolta tuotu 126 ajettavaksi Haminan maastoajoissa, mutta sen perävälitys oli vakio, eikä sillä ollut mahdollista pärjätä kiihtyvyydessä tiuhalla perävälytyksellä ajaville.

Haminan Maastoajojen kulku

Kilpailussa oli kaksi viiden kierroksen erää, jotka muista luokista poiketen ajettiin kokonaan raviradalla muiden ryhmien ajaessa pidemmän reitin osin radan ulkopuolella käyden. Kilpailu oli tasaväkistä Jokke Kallion johtaessa ensimmäistä erää lähes koko matkan, mutta juuri ennen maaliviivaa Olav Westman sai puristettua omasta autostaan vielä hieman lisää vauhtia ja voitti kuin voittikin Kallion todella täpärästi.

Toisessa erässä molemmilla oli ehkä hieman liikaa yritystä, mikä johti Westmanin spinnaukseen Jokke Kallion puolestaan taiteillessa kahdella pyörällä, mikä ei ole nopein, vaikkakin näyttävin, tapa edetä kilpailussa. Ilpo Airila käytti tilanteen hyväkseen voittaen toisen lähdön **Hannu Jokirinteen** sijoituessa toiseksi.

Kun pisteet molemmista eristä oli laskettu yhteen, kokonaiskilpailun ensimmäisen sijan kuittasi Olav Westman 35 pisteellä, toisen Jokke Kallio yhtä pistettä pienemmällä tuloksella ja kolmanneksi ajoi Colt Racing Teamin Hannu Jokirinne saaden 32 pistettä. Ilpo Airila jäi neljänneksi 31 pisteellään ja viidenneksi sijoittui Iltaset-lehden sponsoroima **Hannu Kurki-Suonio** (nyk. Krohn) keräten 29 pistettä.

Artukaisten radalla Turussa

Turun Urheiluautoilijat järjesti 21.8. Rallicross-kilpailut Artukaisten radalla. Suomessa ensiaskelia ottava laji houkutteli paikalle noin viisituhatta katsojaa. Osanottajia oli reilut kuusikymmentä, mukana oma 126-luokka. Lajissa ei voi välttyä kontakteilta, mutta kilpailussa esiintyi turhanakin rajua tönimistä.

Kilpailuun osallistui viisitoista 126:ta, jotka jaettiin kahden joukkoon molempien ajaessa kaksi lähtöä neljä autoa kerrallaan. **Jouko Kalliolla** oli jo entuudestaan kokemusta lajista ja voitto tuli tästäkin kilpailusta, muttei helpolla.

Kallio taisteli molemmissa erissä kylki kyljessä Markku Alénin kanssa ykkössijasta voittaen molemmilla kerroilla, mutta lopullisissa tuloksissa toinen sija meni **Jussi Salolle** ja kolmas Joel Westermarckille Alénin jäädessä yhdeksänneksi varaslähdöstä saamansa minuutin aikasakon takia. Tuomaristo ei heltynyt, vaikka Alén kiistikin syyllistyneensä moiseen ja rangaistus jäi voimaan. Hannu Jokirinne oli kilpailun neljäs ja Olav Westman viides.



Hannu Krohn vauhdissa. Tässä vaiheessa luukut pysyivät vielä kiinni.



Jaakko "Jassu" Markula sai Juha Sandellin auton (54) lainaksi Artukaisiin. Markku Alén tuuppaa takaa lisää vauhtia.



Tuumaakaan ei anneta periksi. Jokke Kallio vasemmalla ja Markku Alén oikealla.

Hannu Krohn olisi saattanut sijoittua tuloksissa 12. sijaa korkeammallekin, jos etuluukku olisi pysynyt kiinni, nyt se aukeili molemmissa erissä tarjoten toki yleisölle nähtävää. Vaikka yleisö varmasti pitikin rajusta taistelusta sijoituksista, kisan tapahtumat aiheuttivat vielä syksymmällä keskustelua tulevan vuoden kilpailuja suunnitteleissa.

Per Eklund (Saab), Åke "Bryggarn" Andersson (Porsche), Bus-Ove Eriksson (Porsche), Per Engseth (VW 2.2), Stig Dahlgren (Porsche 2.7), Leif Hagström (VW 2.2)

TUA RALLICROSS

KESKIVIHKONA 21. 8. KLO 18 ARTUKAISISSA

Harjoitukset ja karsinnat alkavat jo klo 13

Kovan kotimaisen vastuun antavat mm. Harri Nurminen (VW 2.4), Juha Miettinen (Sunbeam 1.0), Hannu Jokirinne (BMW 2.0), Jouko Kallio (Fiat 1.3), Timo Virtanen (VW 1.6), Torsten Tuominen (VW 1.6), Kari Salonen (Mini 1.3), Tapio Ponnimäki (VW 1.6).

Mukana myös Fiat 126 rallicross: Alén, Kallio, Ruokonen, Westman...

Liput 10,-, alle 12-v. 2,-.

Kauden 1974 voittaja selviää Keimolassa

Viikkoa myöhemmin 28.8. Keimolassa ajettuihin viimeisiin Ratapottisarjan osakilpeluihin autot oli saatu korjattua pahimmista Artukaisissa tulleista kolhuista. Ensimmäisen erän voitto meni kirkkaasti Jokke Kalliolle, toinen sija Olav Westmanille ja kolmas Ratti Mäkelälle. Toisessa erässä Westman johti kolmen kierroksen ajan ennen kuin Kallio sai hänet kiinni ja ohitettua nousten loppuerän ajaksi johtopaikalle. Joel Westermarck ajoi erinomaisesti nousten kolmanneksi, kannoillaan Toni Ruokonen sekä viidenneksi jäänyt Ratti Mäkelä.



Joken oikea eturengas on vaurioitunut, mutta piti ilmat sisällään maaliin asti. Olav Westmanin oli tyytyminen toiseen sijaan molemmissa erissä Joken ollessa nopeampi.



Juha Sandellin auto sai kolhuja jo Artukaisissa ollessaan lainassa Jassu Markulalla. Varaa virheisiin ei ole, Ahti Vaara, Colt Racing Teamin Hannu Jokirinne sekä Helsingin Hankkijan Ilpo Airila ohittavat heti, jos mahdollisuus tarjoutuu.



Toni Ruokonen taiteilee kahdella pyörällä Heikki Liedeksen seurattessa tilanteen kehittymistä.

Kun koko kauden pisteet laskettiin yhteen, Jokke Kallio voitti kultaa 53 pisteellä, Olav Westman hopeaa 47 pisteellä ja pronssimitalin sai ansaitusti 41 pisteellään Toni Ruokonen. Ratti Mäkelä jäi neljänneksi ja keväällä ensimmäistä kertaa kilpaa ajanut yllättäjä, Joel Westermarck, saavutti kunniakkaan viidennen sijan.

126:t Vaasassa

Vaikka Ratapotin voittaja olikin selvillä, kilpaileminen 126:illa jatkui Vaasan raviradalla, jossa järjestettiin seitsemännet Vauhtiajot syyskuun ensimmäisenä päivänä. Kilpailu ajettiin speedway-säännöillä ja lopullisissa tuloksissa voiton vei Joel Westermarck, Ilpo Airila ajoi toiseksi ja Olav Westman kolmanneksi. Neljäs sija meni Veijo Pesoselle ja viides Hannu Jokirinteelle.

Teboil Ralli

Vuoden viimeinen kilpailu, johon osallistuttiin Fiat 126:lla oli 19.–20.10 Turussa ajettu Teboil Ralli. Jouko Kallio osallistui siihen kaikki kauden rasitukset kestäneellä TCT-126 kilpisellä autollaan kartturinaan **Pertti Leino**. Auto kesti myös tämän koitoksen ja ylitti maaliviivan ehjänä ollen yleiskilpailun 43. ja oman luokkansa kolmas. Kuluneen vuoden aikana yksikään autoista ei joutunut keskeyttämään tekniseen vikaan äärimmäisestä rääkistä huolimatta. Vauhdin Maailmassa kerrotaankin Veijo Pesosen todenneen, että "ei näitä ajamalla rikki saa".

1974 palkintojenjako

Fiat-talossa Helsingissä järjestettiin Ratapotin palkintojenjako- ja keskustelutilaisuus 24.10.1974. Tilaisuudesta tehdyssä muistiossa palattiin Artukaisten rallicross kilpailuun ja todettiin kolhimisesta tulleen siellä itsetarkoitus ja sen karkottavan uudet osallistujat. Myös kilpailuissa käytettävistä renkaista keskusteltiin ja muistioon lisättiin huomautus siitä, että niiden tulee olla 135 R12 kokoa. Muistiossa syytä huomautukselle ei mainittu, mutta joihinkin autoihin oli vaihdettu alikokoiset 125 R12 renkaat, jotka pienensivät kokonaisvälitystä auttaen kiihtyvyydessä.

Muutama autoista oli myös alkanut kulkea kovempaa kauden loppua kohden, mikä aiheutti kansakilpailijoissa epäilyksiä moottorin virittämistä. Epäilyksistä ei sen kummemmin huudeltu, eikä suoraa näyttöä vilpistä kilpailujen aikana ole vaikka myöhemmin, kilpailutoiminnan kutosilla jo loputtua, puretuista autoista onkin löytynyt luokituksenvastaisia osia. Nehän on toki voitu vaihtaa myöhemminkin.

Autonovon autoista vastannut **Eikka Malm** kertoo, että Novon autot olivat aina sääntöjenmukaisia. Olisi ollut tavattoman huonoa mainosta, jos maahantuoja olisi jäänyt kiinni vilpistä. Ainoa viritys – jos sitä edes sellaiseksi voi sanoa – oli kaasuttimen suuttimien koon hienosäätö mahdollisimman hyväksi. Kuten tuloslistoistakin käy ilmi, luokituksenmukaisilla ja aivan vakioillakin autoilla pärjätettiin, kunhan ne olivat oikeissa käsissä.

Tieto- ja kuvälähteitä: Kansallisarkiston ja -kirjaston kokoelmat, FIAT uutiset 1974–77, Ilpo Airila, Timo Ahmavuo, Marjatta Mäkelä, Kari Pynnä, Klaus Bremer, Ralf Pettersson, Holger Eklund (Carita Keinäsen kokoelmat), Matti Vuorimaa/Vauhdin Maailma.