

**25<sup>TH</sup>**  
**ANNIVERSARY HISTORIC**  
**GRAND RACE**



**OHJELMA 15.-16.8.2015**

[WWW.HISTORICRACE.FI](http://WWW.HISTORICRACE.FI)

# AIKATAULU HISTORIC GRAND RACE 2015

## GULF HISTORIC RACE CUP 2015 – OSAKILPAILUT 5 JA 6

### LAUANTAI 15.8.

|               |                                                                      |
|---------------|----------------------------------------------------------------------|
| 09.30 – 09.45 | Subaru Sport, SS 1300, Locost Harjoitus                              |
| 09.50 – 10.05 | Historic Formulat Harjoitus                                          |
| 10.00         | Harrasteajoneuvoparkki avataan                                       |
| 10.10 – 10.25 | Formula 4 Harjoitus                                                  |
| 10.30 – 10.45 | Mini 1000 Harjoitus                                                  |
| 10.50 – 11.05 | Roadsport A, 2A ja V8 Harjoitus                                      |
| 11.10 – 11.25 | Roadsport B, 2B ja C Harjoitus                                       |
| 11.30 – 11.45 | Historic F/A, F/B, F/C, F/D, E-G1/E ja F/GTP Harjoitus               |
| 11.50 – 12.05 | Historic G/A, G/C, G/D, H, I, G-H1/r1 ja H2-l/r1 Harjoitus           |
| 12.05 – 13.00 | Tauko / paraati (12.10-12.50)                                        |
| 13.00 – 13.15 | Subaru Sport, SS 1300, Locost Aika-ajo 15 min                        |
| 13.20 – 13.35 | Historic Formulat Aika-ajo 15 min                                    |
| 13.40 – 13.55 | Formula 4 Aika-ajo 15 min                                            |
| 14.00 – 14.15 | Mini 1000 Aika-ajo 15 min                                            |
| 14.20 – 14.35 | Roadsport A, 2A ja V8 Aika-ajo 15 min                                |
| 14.40 – 14.55 | Roadsport B, 2B ja C Aika-ajo 15 min                                 |
| 15.00 – 15.15 | Historic F/A, F/B, F/C, F/D, E-G1/E ja F/GTP Aika-ajo 15 min         |
| 15.20 – 15.35 | Historic G/A, G/C, G/D, H, I, G-H1/r1 ja H2-l/r1 Aika-ajo 15 min     |
| 15.45         | Subaru Sport, SS 1300, Locost 1. kilpailu 8 kierrosta                |
| 16.10         | Historic Formulat 1. kilpailu 8 kierrosta                            |
| 16.35         | Formula 4 1. kilpailu 8 kierrosta                                    |
| 17.00         | Mini 1000 1. kilpailu 8 kierrosta                                    |
| 17.20         | Vapaa pääsy varikolle kisailulla viimeisen kilpailun tultua ajetuksi |

### SUNNUNTAI 16.8.

|               |                                                                          |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 09.30 – 09.40 | Roadsport A, 2A ja V8 Warm up 10 min                                     |
| 09.45 – 09.55 | Roadsport B, 2B ja C Warm up 10 min                                      |
| 10.00         | Harrasteajoneuvoparkki avataan Warm up 10 min                            |
| 10.00 – 10.10 | Historic F/A, F/B, F/C, F/D, E-G1/E ja F/GTP Warm up 10 min              |
| 10.15 – 10.25 | Historic G/A, G/C, G/D, H, I, G-H1/r1 ja H2-l/r1 Warm up 10 min          |
| 10.30 – 10.40 | Subaru Sport, SS 1300, Locost Warm up 10 min                             |
| 10.45 – 10.55 | Historic Formulat Warm up 10 min                                         |
| 11.00 – 11.10 | Formula 4 Warm up 10 min                                                 |
| 11.15 – 11.25 | Mini 1000 Warm up 10 min                                                 |
| 11.35         | Roadsport A, 2A ja V8 1. kilpailu 8 kierrosta                            |
| 12.00         | Roadsport B, 2B ja C 1. kilpailu 8 kierrosta                             |
| 12.25         | Historic F/A, F/B, F/C, F/D, E-G1/E ja F/GTP 1. kilpailu 8 kierrosta     |
| 12.50         | Historic G/A, G/C, G/D, H, I, G-H1/r1 ja H2-l/r1 1. kilpailu 8 kierrosta |
| 13.10 – 14.00 | Tauko / paraati (13.15-13.50)                                            |
| 14.00         | Subaru Sport, SS 1300, Locost 2. kilpailu 8 kierrosta                    |
| 14.25         | Historic Formulat 2. kilpailu 8 kierrosta                                |
| 14.50         | Formula 4 2. kilpailu 8 kierrosta                                        |
| 15.15         | Mini 1000 2. kilpailu 8 kierrosta                                        |
| 15.40         | Roadsport A, 2A ja V8 2. kilpailu 8 kierrosta                            |
| 16.05         | Roadsport B, 2B ja C 2. kilpailu 8 kierrosta                             |
| 16.30         | Historic F/A, F/B, F/C, F/D, E-G1/E ja F/GTP 2. kilpailu 8 kierrosta     |
| 16.55         | Historic G/A, G/C, G/D, H, I, G-H1/r1 ja H2-l/r1 2. kilpailu 8 kierrosta |
| 17.20         | Vapaa pääsy varikolle kisailulla viimeisen kilpailun tultua ajetuksi     |

### Gulf Historic Race Cup 2015 osakilpailut 5 ja 6, 15. – 16. 8. 2015 Ahvenisto, Hämeenlinna

#### LIPPUJEN HINNAT

Lauantai 8 e, sunnuntai 10 e,  
koko viikonloppu 15 e.  
Alle 12-vuotiaat ilmaiseksi.

#### KILPAILUN TUOMARISTO

Tuomariston puheenjohtaja Jukka Westerback  
Tuomarit  
Mervi Kallioinen  
Aulis Kivimäki

Järjestäjä pidättää oikeuden muutoksiin. [www.historicrace.fi](http://www.historicrace.fi)



#### TOIMIHENKILÖT

Kilpailutapahtuman johtaja Jouni Heikkilä  
Kilpailunjohtaja Risto Pekonen  
Kilpailun sihteeri Irene Laurila, Soila Rantavaara  
Tuloslaskentapäällikkö Jari Ylirautalahti  
Lippupisteiden päällikkö Seppo Halen  
Viestipäällikkö Ville Heikkilä  
Turvallisuuspäällikkö Juha Kukkonen  
Tiedotuspäällikkö Timo Nousiainen  
Katsastuspäällikkö Seppo Knookala  
Varikkopäällikkö Ilkka Elomaa

# HISTORIC RACE FINLAND 25TH ANNIVERSARY

## – HISTORIC GRAND RACE

Historic Race Finland ry (HRF) syntyi vuonna 1990 Sports Car Club of Helsingin ja mm. Club Alfa-Romeo Finlandin ratapäiväaktiviteettien innoittamana. Alusta alkaen kerhon rooli on ollut hyvinkin monipuolinen – oli aktivoitava väki järjestämään tapahtumia, osallistumaan niihin, laatimaan ja tulkitsemaan sääntöjä ym. Palava innostus on vienyt eteenpäin ja kantanut jo 25 vuotta!

Alussa ajo-opit hankittiin Kari Kaksosen opastuksella: ”Kurvaan tullessa jarruTETAAN, ei jarruTELLA! Kilpailunjärjestämiskokemusta hankittiin Tampereen UA:n ja Tapiolan UA:n holhouksessa. Kaikki radat koluttiin mm. Virtasalmen Motoparkin rata-ajo-osuuden neitsytkilpailu oli HRF:n järjestämä.

Vuosien saatossa kerhon talous on saatu hyvälle mallille, kauas muistoihin on jäänyt hetket jolloin hallituksen jäsenten piti maksaa jäsenmaksuja etukäteen, jotta jäsenpostitusten postikulut saatiin maksettua. Merkittävä päätös HRF:n itsenäisyyden vahvistumiselle oli oman ajanottolaitteistonhankinta jo hyvinkin varhaisessa vaiheessa.

Kerhon menestys on perustunut LOISTAVAAAN PORUKKAAN ja ME-henkeen niin järjestely- kuin kilpailijapuolella. Vuosien saatossa on löydetty erinomaiset yhteistyökumppanit kilpailunjärjestämiseen ympäri maata ja talkooväkeä on tavoitettu menestyksekkäästi. HENKI on muodostunut hyväksi ja harmooniseksi –



Vuoden 1993 Historic Grand Prix'n palkittuja yhteispotretissa. Kiinnostus lajiin on sitkeänlaista sillä osa näistä kuljettajista nähdään tänäkin viikonloppuna joko kisaamassa tai pyörimässä varikolla ja katsomossa.



Historic-autot lähtöruudukossa vuonna 1993 Alastaron radalla. Paalulla T. Koski Lotus Cortinalla, 2. ruutu K. Petterson Mustangilla, 3. J. Liukkonen Tigerilla, 4. I. Lindstedt Cooper S:llä, 5. Halmetoja Amazon Sportilla, 6. K. Forsman Cortina GT:llä, 7. M. Kylämarkula Porsche 911:sta, 8. M. Ala-Marttila Giulia Super. Kuvan ulkopuolella: 9. lähtöruutu J. Tabell Spitfire, 10. T. Kormas Cortina, 11. P. Jutila MGB Roadster, 12. M. Järvinen Anglia, 13. P. Paarala Isuzu Belllet, 14. L. Peltola BMW 1800Ti, 15. H. Huttunen Cortina ja 16. ruutu M. Haverinen Imp.

tuiskinpa löytyy suomalaisesta autourheilusta vastaavaa kulttuuria sääntöjen noudattamisessa, missä protestit ovat lähestulkoon tuntematon toimintamalli.

Kilpailullisesti taso kestää kansainvälisen vertailun mallikkaasti, mistä ovat osoituksena menestykset ulkomaisissa kisoissa, niinikään vierailijat muualta ovat olleet sangen tyytyväisiä tapahtumiimme.

Järjestötoiminnassa HRF on aktivoitunut vuosien saatossa, edustuksemme kansallisella tasolla AKK:ssa ja kansainvälisesti FIA:ssa on merkittävä.

HRF:n toimintaIDEA on ollut järjestää kilpailuja kilpailijoille/jäsenille. Emme ole ensisijaisesti olleet kovinkaan yleisöorientoituneita, mutta toivomme, että teot puhuvat puolestaan ja tinkimätön tekeminen viihdyttää myös Teitä, runsaslukuista yleisöä!

Historic Race Finland ry

Juha Liukkonen

Puheenjohtaja vuodesta 1995

PS. SCCH 40 ja HRF 25-vuotta juhlallisuuudet jatkuvat lauantaina 5.9. Helsingissä Rautatientorin näyttelyllä, johon yleisöllä vapaa pääsy.



#### LUOKKAJAKO

F/A - yli 1800 cc, ikäkaudet E - F  
 F/B - enintään 1800 cc, ikäkaudet E - F  
 F/C - enintään 1600 cc, ikäkaudet E - F  
 F/D - enintään 1300 cc, ikäkaudet E - F  
 E-G1/E - enintään 1000 cc, ikäkaudet E-G1  
 F/GTP - GT-prototyypit, tilavuus vapaa, ikäkausi F  
 G/A - yli 1300 cc, ikäkausi G  
 G/D - enintään 1300 cc, ikäkausi G  
 H - tilavuus vapaa, ikäkausi H  
 I - tilavuus vapaa, ikäkausi I

## HISTORIC ERIKOISVAKIO- JA GTS-AUTOT

Historic vakio/GT -luokissa noudatetaan kansainvälisiä FIA:n liite K:n sääntöjä. Autojen tulee olla ikäautensa mukaisia, ainoastaan turvavarusteet ovat nykyaikaiset. Suomessa luokan kilpailusto jaetaan ikänsä perusteella ikäkausiin: E - F ja G - I. Ikäkauden E-F autot ovat valmistettuja ennen vuotta 1966, kun taas ikäkauden G autot ovat vuosilta 1966 - 71, H autot vuosilta 1972 - 76 ja I autot vuosilta 1977 - 81, tai niillä ajettu kilpaa aikakautenaan. Tämän lisäksi ne jaetaan luokasta riippuen vielä eri sylinteritilavuusluokkiin.

Historic erikoisvakio- ja GTS-autoja saa virittää, mutta muutosten tulee olla sellaisia jotka olivat käytössä ja hyväksytyjä jo alkuperäisellä aikakaudella. Moni radalla nähtävä auto onkin aloittanut kilpailu-uransa jo yli 40 vuotta sitten.

### Historic erikoisvakio/GTS F/A, yli 1800 cc ikäkaudet E-F

| Vuosinro | Ohjaaja           | Seura  | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|-------------------|--------|-----------------------|------|------|
| 31       | Enqvist Jan       | AL-Hki | Plymouth Valiant      | 4480 | 1965 |
| 31       | Enqvist Jonni     | AL-Hki | Plymouth Valiant      | 4480 | 1965 |
| 44       | Hamunen Henry     | NHD    | Ford Shelby 350 GT    | 4784 | 1965 |
| 16       | Hemminki Juho     | HRF    | Plymouth Barracuda    | 4481 | 1964 |
| 63       | Huhta Jukka       | HRF    | Cadillac Northstar    | 5425 | 1950 |
| 91       | Korkeakoski Pekka | LemUA  | Porsche 911           | 1990 | 1965 |
| 5        | Liukkonen Juha    | HRF    | Ford Falcon Sprint    | 4819 | 1964 |
| 67       | Rekonen Jyri      | HRF    | Ford Shelby 350 GT    | 4784 | 1965 |

### Historic urheiluautoprototyypit F/GTP

| Vuosinro | Ohjaaja       | Seura         | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|---------------|---------------|-----------------------|------|------|
| 110      | Dahlbacka Kaj | SSK Stockholm | Chevrolet Corvette    | 6138 | 1964 |

### Historic erikoisvakio/GTS F/B, enintään 1800 cc ikäkaudet E-F

| Vuosinro | Ohjaaja        | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|----------------|-------|-----------------------|------|------|
| 64       | Pietilä Markku | HRF   | BMW 1800 TI           | 1773 | 1964 |
| 19       | Teppola Rauno  | HRF   | Volvo 122             | 1820 | 1965 |

### Historic erikoisvakio/GTS F/C, enintään 1600 cc ikäkaudet E-F

| Vuosinro | Ohjaaja              | Seura     | Auton merkki ja malli  | cc   | vm   |
|----------|----------------------|-----------|------------------------|------|------|
| 21       | Bondesson Lars (SWE) | MSCC      | Lotus Elan             | 1594 | 1965 |
| 22       | Furuhjelm Johan      | 500-K     | Alfa Romeo Giulia 1600 | 1592 | 1963 |
| 20       | Koski Tapani         | HRF       | Ford Cortina Lotus     | 1595 | 1965 |
| 100      | Marttila Petri       | OUA       | Ford Cortina 1500      | 1498 | 1965 |
| 47       | Sand Göran           | Jurvan UA | Ford Cortina GT        | 1506 | 1965 |
| 25       | Välikoski Heikki     | Mäntän UA | Ford Cortina Lotus     | 1595 | 1965 |

### Historic erikoisvakio/GTS F/D, enintään 1300 cc ikäkaudet E-F

| Vuosinro | Ohjaaja             | Seura     | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|---------------------|-----------|-----------------------|------|------|
| 57       | Erkintalo Kari      | NoorUA/MK | Morris Cooper S       | 1291 | 1965 |
| 34       | Jensen Anders (SWE) | BMK Saab  | 96 Sport              | 850  | 1964 |
| 3        | Kerola Jukka-Pekka  | HRF       | Ford Anglia 1200      | 1200 | 1965 |
| 10       | Ojala Ilkka         | HRF       | Morris Cooper S       | 1293 | 1965 |
| 1        | Weiner Henrik       | HRF       | Ford Anglia Super     | 1229 | 1964 |

### Historic erikoisvakio/GTS G/A, yli 1600 cc ikäkausi G

| Vuosinro | Ohjaaja           | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|-------------------|-------|-----------------------|------|------|
| 68       | Hauhia Tommi      | KySUA | Opel Kadett 1900      | 1999 | 1969 |
| 83       | Hedberg Anton     | HRF   | Opel Kadett B         | 1979 | 1969 |
| 91       | Mäkinen Iiro      | HRF   | BMW 2002 TI           | 2000 | 1970 |
| 24       | Piehl Håkan (SWE) | KAK   | Volvo 140             | 1998 | 1969 |
| 75       | Rantanen Marko    | HRF   | Opel Manta            | 1999 | 1970 |
| 41       | Tabell Jari       | HRF   | Dodge Dart            | 4500 | 1965 |

### Historic erikoisvakio/GTS E-G1/E, enintään 1000 cc ikäkaudet E-G1

| Vuosinro | Ohjaaja        | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|----------------|-------|-----------------------|------|------|
| 76       | Ojainmaa Petri | HRF   | NSU TTS               | 1000 | 1967 |
| 76       | Ojainmaa Simo  | HRF   | NSU TTS               | 1000 | 1967 |

### Historic erikoisvakio/GTS G/A, yli 1300 cc ikäkausi G

| Vuosinro | Ohjaaja          | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|------------------|-------|-----------------------|------|------|
| 28       | Kuljunlahti Jari | HRF   | Ford Cortina 1600 GT  | 1599 | 1970 |
| 35       | Weiner Henrik    | HRF   | Ford Cortina GT       | 1538 | 1963 |

### Historic erikoisvakio/GTS G/D, enintään 1300 cc ikäkausi G

| Vuosinro | Ohjaaja             | Seura     | Auton merkki ja malli      | cc   | vm   |
|----------|---------------------|-----------|----------------------------|------|------|
| 58       | Erkintalo Kari      | NoorUA/MK | Morris Cooper S            | 1293 | 1971 |
| 36       | Lahtinen Jussi      | HRF       | Ford Escort 1300 GT        | 1298 | 1971 |
| 72       | Reunanen Kai        | Mäntän UA | Ford Escort 1300 GT        | 1290 | 1969 |
| 12       | Saastamoinen Jarkko | OuMK/UA   | Fiat Abarth Berliina Corsa | 982  | 1971 |
| 24       | Salo Sami           | LemUA     | Ford Escort 1300 GT        | 1297 | 1971 |
| 51       | Tähtinen Joni       | MhMK      | Ford Escort 1300 GT        | 1297 | 1971 |
| 43       | Weckström Markus    | HRF       | Ford Escort 1300 GT        | 1300 | 1941 |
| 26       | Viitanen Ilari      | VihUA     | Toyota Corolla             | 1293 | 1971 |

### Historic erikoisvakio/GTS H, tilavuus vapaa ikäkausi H

| Vuosinro | Ohjaaja             | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|---------------------|-------|-----------------------|------|------|
| 55       | Eerola Markku       | AAU   | Ford Escort RS 2000   | 2000 | 1969 |
| 73       | Enberg Reijo        | KySUA | Fiat 128 SC           | 1298 | 1975 |
| 62       | Lehtimäki Ossi      | MynUA | Opel Ascona A         | 1996 | 1971 |
| 75       | Mansukoski Mika     | HRF   | Porsche 911 RSR       | 2992 | 1975 |
| 27       | PalMBERG Clas       | 500-K | Ford Escort RS 1600   | 1988 | 1975 |
| 50       | Riikonen Juha-Matti | HRF   | BMW 2002              | 2000 | 1972 |
| 60       | Suominen Ari        | EurUA | Ford Escort 1600      | 1599 | 1975 |
| 88       | Tiikkala Petri      | OUA   | Opel Kadett GTE       | 1999 | 1975 |

### Historic erikoisvakio/GTS I, tilavuus vapaa ikäkausi I

| Vuosinro | Ohjaaja         | Seura  | Auton merkki ja malli   | cc   | vm   |
|----------|-----------------|--------|-------------------------|------|------|
| 79       | Aromaa Jukka    | AL-Hki | Saab 99 EMS             | 1985 | 1978 |
| 34       | Peltonen Esa    | LamUA  | Toyota Starlet          | 1299 | 1981 |
| 38       | Rasila Harri    | OriUA  | Opel Manta B            | 1990 | 1976 |
| 13       | Saarinan Ilkka  | HRF    | Autobianchi A112 Abarth | 1050 | 1978 |
| 40       | Viljanen Heikki | HeiUA  | Porsche 911 SC          | 2992 | 1979 |
| 32       | Äijö Markku     | HRF    | Ford Escort RS 2000     | 1993 | 1975 |



#### LUOKKAJAKO

G-H1/r1A - 1.1.1966 - 31.12.1975 luokitellut autot, yli 1600 cc  
G-H1/r1C - 1.1.1966 - 31.12.1975 luokitellut autot, enintään 1600 cc  
H2-I/r1 - 1.1.1976 - 31.12.1981 luokitellut autot, tilavuus vapaa

## HISTORIC VAKIO- JA GT-AUTOT

Ikäkausien G - I (1.1.1966 - 31.12.1981) vakio/GT-autot ovat ikä kautensa "ykkösryhmäläisiä" - sarjatuotantoautoja, joissa on perusluokituksen mukainen tekniikka. Ne kilpailevat muiden historic-luokkien tapaan FIA:n liite K:n säännöillä.

### Historic vakio/GT G-H1/r1A, yli 1600 cc ikäkaudet G-H1

| Vuosinro | Ohjaaja           | Seura     | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|-------------------|-----------|-----------------------|------|------|
| 92       | Björkroth Richard | HRF       | BMW 2002 TI           | 1990 | 1972 |
| 95       | Karpiola Jukka    | Mäntän UA | Alfa Romeo 2000 GTV   | 1962 | 1973 |
| 23       | Salenius Pekka    | LMM       | Opel Manta A 1900     | 1900 | 1971 |
| 99       | Virtanen Eero     | TamUA     | Volvo 142 S           | 1980 | 1969 |

### Historic vakio/GT G-H1/r1C, enintään 1600 cc ikäkaudet G-H1

| Vuosinro | Ohjaaja     | Seura | Auton merkki ja malli   | cc   | vm   |
|----------|-------------|-------|-------------------------|------|------|
| 67       | Laiho Arto  | HRF   | Sunbeam Avenger 1600 GT | 1590 | 1973 |
| 97       | Laine Risto | SiAk  | Sunbeam Avenger 1600 GT | 1598 | 1975 |
| 96       | Udd Håkan   | HRF   | BMW 1600 TI             | 1573 | 1967 |

### Historic vakio/GT H2-I/r1, tilavuus vapaa ikäkaudet H2-I

| Vuosinro | Ohjaaja           | Seura    | Auton merkki ja malli   | cc   | vm   |
|----------|-------------------|----------|-------------------------|------|------|
| 15       | Ajanko Juha       | UrMos Ry | Ford Escort RS2000      | 1997 | 1976 |
| 29       | Björkroth Krister | RUFÄK    | BMW 3.0 CS              | 2985 | 1972 |
| 78       | Päivinen Torsti   | HRF      | Triumph Dolomite Sprint | 1998 | 1978 |
| 90       | Saarela Jan-Erik  | HRF      | Opel Kadett D 1.3       | 1300 | 1981 |
| 98       | Westerholm Peter  | HRF      | BMW 323i                | 2300 | 1980 |



## HISTORIC FORMULAT

Historic Formulalat ovat pääsääntöisesti aitoja ja alkuperäisiä aikakautensa kilpailuhistorian omaavia kilpa-autoja. Merkittävään osaan näistä muodostavat Volkswagenin Type 1 -tekniikkaan (VW kupla) perustuvat Formula V:t vuosilta 1966-1981. Mukana on myös muita historiallisia monopostoja kuten Formula Juniorit, Formula Fordit sekä uudemmat Formula V:t ja Formula 4:iset. Historic Formulalat ajavat kansainvälisillä FIA liite K:n, sekä Formula V:t lisäksi aikakautensa Formel V Europa -säännöillä.

#### LUOKKAJAKO

A - Yksipaikkaiset rata-autot, ikäkaudet E-F (1947 - 1965)  
esim. Formula Midget, Junior, Formula 3  
B - Formula V 1-kaasutin, ikäkausi G (1966 - 1971)  
C - Formula V 2-kaasutin, ikäkausi H-I (1972 - 1981)  
D - Formula Ford 1600, ikäkaudet G-J (1966 - 1990)  
E - Formula Super Vee, ikäkaudet H-I (1972 - 1982)  
F - Kansallinen Formula 4, vuoteen 1996 asti

### Historic Formula B, Formula V 1-kaasutin ikäkausi G

| Vuosinro | Ohjaaja          | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|------------------|-------|-----------------------|------|------|
| 33       | Hasselgren Peter | HRF   | RPB FV                | 1300 | 1968 |
| 60       | Kohonen Simo     | VihUA | Veemax II             | 1300 | 1967 |
| 18       | Laine Jyrki      | 500-K | Autodynamics FV       | 1300 | 1967 |
| 66       | Liukkonen Vesa   | SäkUA | Apal Mk1              | 1300 | 1966 |

### Historic Formula C, Formula V 2-kaasutin ikäkaudet H - I

| Vuosinro | Ohjaaja               | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|-----------------------|-------|-----------------------|------|------|
| 3        | Hillebrink Hans (SWE) | SSK   | Veemax VIII           | 1300 | 1976 |
| 13       | Manninen Antti        | OriUA | Mateju 4              | 1300 | 1976 |
| 69       | Tomminen Hannu        | HRF   | Veemax VIII           | 1300 | 1977 |

### Historic Formula D, Formula Ford 1600 ikäkaudet G - J

| Vuosinro | Ohjaaja          | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|------------------|-------|-----------------------|------|------|
| 50       | Helkilinna Suvi  | LprUA | Reynard 85F           | 1600 | 1985 |
| 5        | Inkiläinen Jukka | HRF   | Hawke DL17            | 1598 | 1976 |
| 27       | Jaakkola Juhani  | HRF   | van Diemen RF84       | 1600 | 1984 |

### Historic Formula F, Formula 4 1996 asti

| Vuosinro | Ohjaaja         | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|-----------------|-------|-----------------------|------|------|
| 2        | Bergholm Rolle  | 500-K | Dallara 396           | 1800 | 1996 |
| 14       | Finnäs Daniel   | HRF   | Reynard 923           | 1800 | 1992 |
| 9        | Finnäs Kenneth  | HRF   | Dallara F394          | 1800 | 1994 |
| 13       | Hirvonen Mika   | 500-K | Dallara F394          | 1800 | 1994 |
| 1        | Inkiläinen Sami | HRF   | Bowman BC4            | 1800 | 1994 |
| 7        | Marttila Juha   | SäkUA | Dallara F394          | 1800 | 1994 |
| 11       | Paakkanen Juha  | PaiUA | Reynard 903           | 1800 | 1990 |
| 6        | Rinne Pekka     | 500-K | Dallara F394          | 1800 | 1994 |
| 5        | Salonen Petri   | HRF   | Dallara F394          | 1800 | 1994 |
| 4        | Tammi Jani      | 500-K | Dallara F394          | 1800 | 1993 |
| 75       | Tavalla Otso    | AUA   | Reynard 923           | 1800 | 1992 |
| 94       | Tonteri Risto   | 500-K | Dallara F394          | 1800 | 1994 |



## LUOKKAJAKO

Ikäkausi 1 (ennen 1.1.1985 luokitellut)

Autot jaetaan laskennallisen tehon ja todellisen painon perusteella kolmeen luokkaan, jonka lisäksi on V8-moottorisille, yli 1150 kg painaville, autoille oma luokkansa.

Luokka V8 - V8-moottoriset (yli 3.5-litraiset) ja minimipaino 1150 kg  
Luokka A - 3.8-5.49 kg/hv  
Luokka B - 5.5-6.99 kg/hv  
Luokka C - 7.00- kg/hv

Ikäkausi 2 (ennen 1.1.1997 luokitellut)

Luokka 2A - sylinteritilavuus yli 2000 cc  
Luokka 2B - sylinteritilavuus enintään 2000 cc

## ROADSPORT

Roadsport on HRF:n sisäinen luokka, jossa ajetaan vuosittain julkaistavan sääntökirjan mukaisilla autoilla. Alunperin se luotiin nimellä Harrasteautoluokka autoille, jotka jostain syystä jäivät Historic-sääntöjen ulkopuolelle. Luokka on erityisen suosittu varsinkin sellaisen kilpailijoiden keskuudessa, jotka haluavat kehittää ja rakentaa autojaan luovuutta edistävien sääntöjen puitteissa.

Peruslähtökohtana on että auton on oltava FIA:n luokittelema (tai V8-luokan osalta tyyppihyväksytty) ennen vuotta 1985 (ikäkausi 1) tai ennen vuotta 1997 (ikäkausi 2) ja sen on oltava kaksivetoinen sekä tehdasvalmisteinen. HRF ry voi myöntää kilpailuluvan myös ikäkauden 1 luokittelemattomalle autolle hakemuksesta.

Säännöt sallivat muuten varsin vapaan rakentelun. Moottori on vapaa teho/painosuhteen rajoissa (ikäkausi 1), mutta V8-luokassa V8-moottorin on oltava lisäksi vapaasti hengittävä. Ikäkauden 2 autojen rakentaminen on rajoitetumpaa. Renkaina käytetään erikseen listattuja normaaleja katurenkaita. Säännöt aikaansaavat sen että tasaväkisissä kärkikamppailuissa nähdään hyvinkin erityyppisiä autoja.

### Roadsport-harrasteautot V8, yli 3.5 l V8

| Vuosinro | Ohjaaja         | Seura | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|-----------------|-------|-----------------------|------|------|
| 410      | Kerola Jarmo    | HRF   | Chevrolet Camaro IROC | 5700 | 1987 |
| 454      | Kolu Paavo      | HRF   | Chevrolet Corvette    | 5817 | 1987 |
| 444      | Kurkipää Mika   | HRF   | Chevrolet Corvette    | 5817 | 1987 |
| 411      | Liukkonen Juha  | HRF   | Chevrolet Camaro      | 5700 | 1970 |
| 438      | Mikkola Ari     | KokUA | Chevrolet Camaro      | 6161 | 1987 |
| 443      | Piirainen Janne | LahUA | Chevrolet Corvette C4 | 6161 | 1984 |
| 458      | Rytiniemi Jukka | OriUA | Chevrolet Chevy II    | 5800 | 1964 |
| 417      | Uljas Petteri   | HRF   | Ford Mustang HT       | 7898 | 1967 |

### Roadsport-harrasteautot A, 3.8 - 5.49 kg/hv

| Vuosinro | Ohjaaja        | Seura        | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|----------------|--------------|-----------------------|------|------|
| 277      | Alanen Ari     | EPUA         | Sunbeam Imp           | 1300 | 1971 |
| 188      | Floman Ralf    | HRF          | BMW 3.0 CSL           | 3000 | 1970 |
| 196      | Harju Jussi    | KEIMOLA FK-K | BMW 320               | 3200 | 1978 |
| 128      | Häggbloom Sune | HRF          | Fiat Uno Turbo IE     | 1500 | 1987 |
| 105      | Jäppinen Kari  | KorUA/MK     | Opel Manta B          | 1800 | 1977 |
| 110      | Lahti Jyrki    | HRF          | Porsche 924           | 2800 | 1980 |
| 123      | Laiho Marko    | HRF          | Vauxhall Chevette     | 2530 | 1976 |
| 100      | Marttila Tero  | AnkUA        | BMW 320i              | 3201 | 1985 |
| 169      | Mattila Heikki | HRF          | Opel Commodore        | 3200 | 1969 |
| 207      | Nummisto Mikko | KokeUA       | Ford Escort RS2000    | 2050 | 1969 |
| 24       | Paronen Ari    | NuUA         | Porsche 924 S         | 2449 | 1989 |
| 175      | Paulanto Janne | HyUA         | Toyota Corolla        | 2800 | 1985 |
| 146      | Peltonen Kai   | HRF          | Opel Ascona B         | 1800 | 1978 |
| 158      | Rajavuori Juha | HRF          | Lada 1500 S Turbo     | 1455 | 1974 |
| 101      | Salminen Harri | HRF          | BMW 325i              | 2826 | 1987 |

### Roadsport-harrasteautot B, 5.5 - 6.99 kg/hv

| Vuosinro | Ohjaaja               | Seura | Auton merkki ja malli  | cc   | vm   |
|----------|-----------------------|-------|------------------------|------|------|
| 277      | Alanen Ari            | EPUA  | Sunbeam Imp            | 1300 | 1971 |
| 281      | Elonen Esa            | HRF   | Fiat 131 Racing        | 2000 | 1976 |
| 240      | Isokangas Mika-Juhani | HRF   | Opel Kadett C          | 2000 | 1974 |
| 208      | Jokinen Ari           | ESRC  | Toyota Starlet         | 2000 | 1978 |
| 255      | Junnila Jari          | HRF   | Lada 1300              | 2050 | 1985 |
| 214      | Kautto Juha           | HRF   | Toyota Corolla 1600 GT | 1600 | 1984 |
| 294      | Kukkola Kari          | HRF   | Volvo 244              | 2300 | 1984 |
| 31       | Kuljunlahti Juha      | HRF   | BMW 320/6              | 1990 | 1983 |
| 231      | Mäkinen Teija         | HRF   | Ford Fiesta            | 1390 | 1984 |
| 253      | Mänttari Jouni        | KySUA | Volkswagen Kupla       | 2045 | 1974 |
| 229      | Rajamäki Ari          | HRF   | Ford Capri             | 2800 | 1974 |
| 75       | Rantanen Marko        | HRF   | Opel Manta             | 1999 | 1970 |
| 225      | Rinne Pasi            | HRF   | Sunbeam Imp            | 1597 | 1968 |
| 276      | Ukonmäki Tino         | HRF   | Ford Fiesta            | 1900 | 1976 |

### Roadsport-harrasteautot C, 7.00 - kg/hv

| Vuosinro | Ohjaaja        | Seura     | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|----------------|-----------|-----------------------|------|------|
| 321      | Auranen Tomi   | Päij-HUA  | Fiat Uno              | 1500 | 1988 |
| 357      | Erkintalo Karl | NoorUA/MK | Austin                | 1400 | 1971 |
| 301      | Järvelä Janne  | NoorUA/MK | Fiat 133              | 1650 | 1980 |
| 334      | Kuttila Markus | KySUA     | Lada 2101             | 1536 | 1984 |
| 302      | Lintunen Sami  | HRF       | Datsun 100A X-1       | 1260 | 1974 |

### Roadsport-harrasteautot 2A, ikäkausi 2 yli 2000cc

| Vuosinro | Ohjaaja          | Seura | Auton merkki ja malli      | cc   | vm   |
|----------|------------------|-------|----------------------------|------|------|
| 833      | Hannula Markku   | KySUA | BMW M3 (E36)               | 2500 | 1991 |
| 869      | Hirvonen Sami    | HRF   | BMW M3 (E36)               | 2800 | 1991 |
| 47       | Koivisto Teemu   | HeiUA | Mercedes Benz 190 E 2.3-16 | 2302 | 1986 |
| 801      | Lehtovaara Jukka | KySUA | BMW M3 (E36)               | 3000 | 1995 |
| 816      | Leino Tommi      | HRF   | BMW 318iS-4 (E36)          | 2500 | 1991 |
| 892      | Penttilä Ismo    | HRF   | Mercedes Benz 190 E        | 2600 | 1987 |
| 25       | Suominen Jukka   | HRF   | BMW 325i                   | 2500 | 1991 |
| 849      | Tomminen Pekka   | HRF   | BMW 325i                   | 3200 | 1991 |

### Roadsport 2B, ikäkausi 2 enintään 2000cc

| Vuosinro | Ohjaaja         | Seura     | Auton merkki ja malli | cc   | vm   |
|----------|-----------------|-----------|-----------------------|------|------|
| 901      | Halonen Julius  | Mäntän UA | Peugeot 106 XSI       | 1360 | 1992 |
| 232      | Koivumäki Hannu | TamUA     | Ford Escort RS 2000   | 1993 | 1975 |
| 46       | Kortell Gustav  | NSB-86    | Honda Civic           | 1600 |      |
| 993      | Kovanen Tuukka  | Mäntän UA | Fiat Tipo 2.0/16V     | 1995 | 1993 |
| 966      | Laakso Jorma    | HyUA      | Honda Civic           | 1490 |      |



## SUBARU SPORT

Formulamaisesti käyttäytyvät Subaru Sportit ovat englantilaisen Van Diemen -tehtaan rakentamia täysverisiä kilpailukäyttöön tehtyjä kaksipaikkaisia urheiluautoja. Luokka saapui Suomen radoille Keke Rosbergin lanseeraamana vuonna 1990. Suomeen toimitetut autot varustettiin Subarun 2,2-litraisella moottorilla ja vaihdelaatikolla.

Ratakaudesta 2010 lähtien luokka on käyttänyt aiemman Van Diemen SR Sport -luokkanimensä sijaan historiallista Subaru Sport -nimeä.

Autojen tekniikka koostuu edelleen alkuperäisen luokan mukaisista Subarun sarjatuotanto-osista.

## SS 1300

SS 1300 - luokan autot ovat entisen Special Saloon -luokan autoja, joiden sylinterilavuus on alle 1,3 litraa. Kilpailuihin hyväksytään autot joilla on joko katsastuskortti tai kilpailuhistoria Special Saloon -luokasta vuodelta 1995 tai aiemmin. Säännöt vastaavat vuoden 1996 Special Saloon -luokan sääntöjä painorajoituksineen, poikkeuksena ilmanohjaimia ja turvallisuus-sääntöjä koskevat päivitykset.

Näitä autoja on aikoinaan ollut SM-kilpailuissa varsin runsaasti ja nyt ne keräävät kilpahistoriaa harrastetasolla HRF:n kisoissa.



## Locost

Locostit ovat kisanneet vuodesta 2004. Luokka on tarkoitettu Lotus Seven -tyyppisille putkirunkoisille urheiluautoille. Kyseessä on siis yksityyppiluokka Ron Championin kirjan, Build Your Own Sports Car for as Little as 250 pounds and RACE IT mukaan rakennetuille autoille. HRF:n kilpailuihin hyväksytään autot jotka ovat Locost Finlandin sääntöjen mukaisia. Autoissa voi olla moottorina mikä tahansa nelisylinterinen ja -tahtinen



### Subaru sport

| Vuosinro | Ohjaaja             | Seura  | Auton merkki ja malli | CC   | VM   |
|----------|---------------------|--------|-----------------------|------|------|
| 576      | Hyske Anna          | AL-Hki | Subaru Sport          | 2200 | 1990 |
| 558      | Hyske Ele           | NHD    | Subaru Sport          | 2200 | 1990 |
| 559      | Hyske Sami          | RATU   | Subaru Sport          | 2200 | 1991 |
| 565      | Kumpulainen Esko    | 500-K  | Subaru Sport          | 2200 | 1990 |
| 514      | Nordström Dan       | RATU   | Subaru Sport          | 2200 | 2004 |
| 556      | Nordström Dick      | RATU   | Subaru Sport          | 2200 | 1990 |
| 560      | Pietilä Kari-Tuomas | HRF    | Subaru Sport          | 2200 | 1990 |
| 520      | Svensson Tony       | NHD    | Subaru Sport          | 2200 | 1990 |

### SS 1300

| Vuosinro | Ohjaaja         | Seura       | Auton merkki ja malli | CC   | VM   |
|----------|-----------------|-------------|-----------------------|------|------|
| 633      | Heikkilä Heikki | HRF         | Simca Rallye 3        | 1300 | 1978 |
| 603      | Jutila Ilkka    | AUK J-äijät | Sunbeam Stiletto      | 1296 | 1972 |

### Locost

| Vuosinro | Ohjaaja            | Seura       | Auton merkki ja malli | CC   | VM   |
|----------|--------------------|-------------|-----------------------|------|------|
| 705      | Kuulusa Tommi      | NokUA       | Locost Seven          | 1000 | 2005 |
| 712      | Hammar Tuomo       | HRF         | Locost Toyota 2000    | 1998 | 2012 |
| 700      | Helkiliina Eero    | LprUA       | Locost Yamaha         | 1000 | 2003 |
| 733      | Jutila Tomi        | AUK J-äijät | Locost Yamaha R1      | 998  | 2012 |
| 742      | Koskela Tapio      | TerUA       | Locost Super 7        | 1100 | 2015 |
| 742      | Koskela Tapio      | TerUA       | Locost Super 7        | 1100 | 2015 |
| 709      | Laaksonen Kimmo    | VaToSUA     | Locost Toyota         | 1600 | 2005 |
| 722      | Lindqvist Juha     | HRF         | Locost Opel           | 1998 | 2008 |
| 722      | Lindqvist Mika     | HRF         | Locost Opel           | 1998 | 2008 |
| 730      | Lämsä Paavo        | HRF         | Locost Samara         | 1536 | 2010 |
| 735      | Mäkinen Tomi       | NokUA       | Locost Yamaha R1      | 1000 | 2012 |
| 732      | Rönkkö Rauli       | HRF         | Locost Yamaha         | 1000 | 2011 |
| 734      | Talvitie Marko     | LoiUA       | Locost Yamaha R1      | 1000 | 2012 |
| 725      | Vehviläinen Markku | HRF         | Locost Volvo 16v      | 1980 | 2012 |



## YLEISÖN SUOSIKIT

Äänestä omasta mielestäsi kilpalähtöjen säväyttävintä kilpuria sekä harrasteajoneuvoparkin suosikkiajoneuvoasi.

Osallistu ja voita!



Äänestä omasta mielestäsi kilpalähtöjen säväyttävintä kilpuria sekä harrasteajoneuvoparkin suosikkiajoneuvoasi. Merkitsemällä kilpanumeron ja rekisterinumeron äänestyslipukkeeseen osallistut arvontaan, jossa on jaossa V8-Magazine tuotepalkintoja mm. lehden vuosikertoja.

Molemmat äänestykset kattavia lipukkeita on saatavilla yksi/henkilö HRF ry:n info/myyntiteltalla katsomotasan-  
teilla. Lipuke tulee jättää sunnuntaihin klo 14.30 mennessä samassa paikassa sijaitsevaan palautuslaatikkoon.

Arvonta suoritetaan sunnuntaina 17.8. klo 15.00. Palkinnot ovat noudettavissa HRF:n teltalta klo 16.00 saakka. Noutamattomat palkinnot postitamme niille voittajille, joiden yhteystiedot löytyvät äänestyslipukkeesta. Voittajat kerrotaan sunnuntai-iltapäivän kuulutuksissa.



## MINI 1000

Suomen vanhin edelleen kisaava merkkiluokka, Mini 1000 kilpailee osana Gulf Historic Race Cupia. Mineissä (MK1, MK2, MK3, MK4, MK5, MK6 tai MK7 ja identtisten henkilöautojen korit) on noin satahevosvoimaiset BMC/BLMC 998 ccm moottorit, joiden kuutiolavuuden voi nostaa alkuperäisosa koneistamalla 1030 cm<sup>3</sup>:iin. Kilpailumisen luokassa voi aloittaa jo 16 vuotiaana AKK:n erilluvalla, kunhan kilpailulisenssi ja rataleima ovat voimassa.

### Mini 1000

| Vuosinro | Ohjaaja                 | Seura        | Auton merkki ja malli | CC   | VM   |
|----------|-------------------------|--------------|-----------------------|------|------|
| 38       | Ahonen Jyri             | KRRMK/UA     | Mini Cooper S         | 1000 | 1976 |
| 4        | Armivesi Petri          | HRF          | Morris Mini 1000      | 1030 | 1968 |
| 5        | Behm Henna              | JoeUA        | Austin Mini 1000      | 1000 | 1989 |
| 69       | Eskola Jouni            | TamUA        | Mini 1000             | 1000 | 1976 |
| 33       | Grönberg Leevi          | KEIMOLA FK-K | Austin Mini 1000      | 1000 | 1968 |
| 26       | Hartus Teemu            | LemUA        | Mini 1000             | 1000 | 1976 |
| 18       | Havinen Janne           | VUA          | Mini 1000             | 1000 | 1980 |
| 2        | Havinen Jouni           | VUA          | Mini 1000             | 1000 | 1979 |
| 30       | Hilden Johan            | HRF          | Mini 1000             | 1000 | 1969 |
| 10       | Hirvonen Niko           | KEIMOLA FK-K | Rover Mini Cooper     | 1000 | 1994 |
| 19       | Hotakainen Jani         | VetUA        | BLMC Mini             | 1000 | 1977 |
| 23       | Huupponen Janne         | RUA          | Mini 1000             | 1000 | 1968 |
| 32       | Jahn Markus             | HRF          | Morris Mini 1000      | 1000 | 1975 |
| 22       | Juhola Janne            | VetUA        | Austin Mini 1000      | 1030 | 1972 |
| 25       | Kaljunen Jani           | HuiUA        | Mini 1000             | 1000 |      |
| 29       | Kiiskilä Kai            | VetUA        | Morris Mini 1000      | 1000 | 1992 |
| 21       | Kiiskilä Tero           | VetUA        | Rover Mini Cooper     | 1000 | 1993 |
| 9        | Klemola Aleksi          | VetUA        | Morris Mini           | 1030 | 1970 |
| 14       | Koiranen Tuomas         | LemUA        | Morris Mini 1000      | 1030 | 1969 |
| 47       | Lahti Jari              | HRF          | Austin Mini 1000      | 1000 | 1979 |
| 34       | Luoma-aho Niko          | JärvisUA     | Mini 1000             | 1000 | 1972 |
| 6        | Mattsson Jeremi         | HRF          | Mini 1000             | 1000 | 1976 |
| 15       | Mattsson Kim            | HRF          | Mini 1000 1000        | 1000 | 1972 |
| 37       | Riekkola Matti          | AAU          | Mini 1000             | 1000 | 1990 |
| 1        | Sillanpää Ari-Pekka     | VetUA        | Morris Mini 1000      | 1030 | 1973 |
| 7        | Söder-Kultalahti Topias | LappajUA     | Morris Mini           | 1030 | 1984 |
| 13       | Söder-Kultalahti Tuomas | LappajUA     | Mini 1000             | 1030 | 1984 |
| 35       | Taipale Teemu           | PaiUA        | Mini 1000             | 1000 | 1972 |
| 31       | Uotila Timo             | HRF          | Mini 1000             | 998  | 1969 |
| 20       | van Nunen Frank         | Kurikan UA   | Austin Mini           | 1000 |      |
| 24       | Välimäki Timo           | LemUA        | Mini 1000             | 1000 | 1972 |



Tonnarit odottamassa lähtöä Kemoralla.

## Minien jytky asvalttiradoilla

Mini 1000 -kilpaluokka on Suomen pitkäikäisin rataluokka, sillä sitä on ajettu yhtäjaksoisesti vuodesta 1978 alkaen. Historic Race Cupissa luokka on kilpailut vuodesta 2007 saakka.

Vuoteen 2007 asti Tonnarit ajoivat SM-kilpailutapahtumissa. Kilpailijoihin kohdistuneet kustannukset kasvoivat kuitenkin niin, että kilpailijoiden määrä vähentyi huolestuttavasti. Niinpä vuonna 2007 tehtiin päätös anoa rata-aikaa HRF:n järjestämiin kisaviikonloppuihin ja vuonna 2008 ajettiin ensimmäiset Mini 1000 -kisat HRF:n yhteydessä. Kilpailijoita oli vuonna 2008 noin 10-15. Tänä päivänä määrä on kasvanut 25-30 kilpailijaan per viikonloppu. Luokan säännöt ovat hyvät ja pysyneet historiallisesti lähes muuttumattomina miltei 20 vuotta. Hyvänä esimerkkinä tästä: vuonna 1992 rakennettuun autoon ei tarvinnut tehdä muita muutoksia kuin muuttaa jarrut kaksipiiriseksi. Säännöistä vastaa Mini 1000 Team ry.

Kilpailijoiden yhteishenki on paras mahdollinen ja varikolla kaikki auttavat toisiaan. Kyseessä ei ole varsinainen HRF-kilpaluokka. Radalla taistelu on veristä, mutta rehtiä. Kaverin ajopeliä kunnioitetaan ja jos radalla jotain sattuu, niin varikolla

kaikki auttavat jotta autot saadaan mukaan jokaiseen lähtöön. Minitonni auto maksaa noin 5000-8000 euroa ja kauden kisa-kustannukset neljältä-viideltä viikonlopulta on noin 3000 euroa. Esimerkiksi renkaalta menee vain kaksi sarjaa kaudessa. Karttiin verrattun kilpaileminen on lähes ilmaista, joka on johtanut siihen että lajiin on tunkua. Lisäksi autosta saa omansa pois, kun lopettaa kilpailumisen.

Teksti ja kuvat Kim Mattson



Välillä sattuu ja tapahtuu. Moottoreitakin joutuu joskus vähän korjaamaan. Kuvassa mäntä on "räjähtänyt" ja kiertokanki kurkannut vaihdelaatikon kyljestä.



Kunnianosoitusta niille, jotka ovat sen ansainneet. Jurvan palkintojenjaossa ykkösenä Sillanpää plus tuleva kilpailija, kakkonen Hotakainen, kolmonen Havinen plus tuleva kilpailija sekä muutama muu, jotka käyttävät paikkaa podiumille.

Lisätietoa Minitonneista saa yhdistyksen hallitukselta ja kilpailijoilta. Pohjoisen alueen tekninen vastaava on Ari-Pekka Sillanpää, Tampereen ja Keski-Suomen alueella auttaa veljekset Kari ja Teemu Hartus (pj) ja etelässä Kim Mattsson. Rohkeasti keskustelemaan aiheesta varikolla tai puhelimitse. Autamme mielellämme auton löytämiseksi ja muissa kysymyksissä kilpailumisen aloittamiseksi.

- [www.minitonni.fi](http://www.minitonni.fi) on Mini 1000 -luokan oma sivusto, missä voi seurata kilpailuviikonlopun tapahtumia ja virallista tiedotamista.

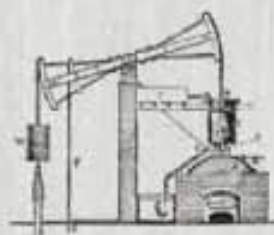
- Facebookissa on ryhmä Mini 1000 racing, missä avointa keskustelua aiheesta.

- [www.syntax.fi/jff](http://www.syntax.fi/jff) motorsport on juttua BabyBlue-auton rakentamisesta aiheesta kilpa-autoksi.



# Jamb-O-Ree

LA 5.9.2015 KLO 10-15 LAHESSA



AUTOJA – MOOTTORIPYÖRIÄ  
KONEITA – BENSAPÄITÄ – LAITTEITA  
KAHVILA – HYVÄ BÄNDI – MP-MUSEO

***Palkitaan:***

POTKURIPÄÄ – PUSSIHOUSSU – RODIRAGGARI  
HERRANLAHJA – JÄÄVUORIPALKINTO

**SUOMEN MOOTTORIPYÖRÄMUSEO**

VEISTÄMÖNKATU 1, 150140 LAHTI - WWW.ACE-CORNER-FINLAND.FI



Järjestelyjä ennen radalle pääsyä Alastarolla 1992. Kuvassa sekä Historic-, että Road/Modsport-kalustoa ("työnimellä" ennen Harrasteautoluokkaa).

## Moottoriurheiluperinteen elävää vaalimista — Historic "koppiautot"

### Alkuvuodet

Historic Race Finlandin toiminnan alkaessa 90-luvun alussa tapahtumat olivat lähinnä ratapäivätyyppisiä, ja jäsenet osallistuivat niihin omilla harrasteautoillaan. Varsin varhaisessa vaiheessa tehtiin päätös käynnistää varsinainen Historic-luokka, pohjautuen FIA:n kansainvälisiin sääntöihin. FIA:n Liite K, joka määrittelee Historic-autojen vaatimukset, käännettiin suomen kielelle. Autoja alettiin myös passittaa kansainvälisen käytännön mukaisesti.

Käytännössä Historic-luokan syntymisen mahdollisti HRF:n oman harrasteautoluokan synnyttäminen samaan aikaan. Tällä tavoin voitiin pitää kaikki olemassa olevat autot mukana kilpailuissa, ja harrastajille tuli mahdolliseksi valita joko vapaampi harrasteautoluokka tai tiukemmin säännelty, mutta kansainvälinen, Historic-luokka. Vuodesta 1993 alkaen ajettiin jo HRF:n vuosittaista ratasarjaa näillä luokilla.

Alkuvuosina Historic-autot oli rajattu FIA:n määrittelemään ikäkauteen F, joka tarkoittaa autoja joilla on kilpailtu ennen vuotta 1966. Autojen määrä oli toiminnan käynnistyessä varsin pieni, mutta usko luokan kasvamiseen oli vahva. Muutaman

auton lähdöt kasvoivat nopeasti, ja 2000-luvun alussa nähtiin Ahveniston Historic Grand Recessa jo täysiä lähtöruudukoita. Tämä todisti että valittu linja oli oikeaan osunut.

### Uudemmat ikäkaudet mukaan

Vuosituhaten vaihtuessa alkoivat paineet kasvaa myös uudempien autojen ottamiseen mukaan kilpailuihin. Vuonna 2001 hyväksyttiin mukaan omana luokkana ikäkausi G, autoille joilla on kilpailtu ennen vuotta 1972. Uudemman ikäkauden autojen määrän kasvaessa ne erotettiin pian omaksi lähdökseen. Vuosien vieressä mukaan tuli myös vuonna 2004 ikäkausi H ennen vuotta 1976 kilpailuille ja vuonna 2011 ikäkausi I ennen vuotta 1982 kilpailuille autoille.

Autojen määrän lisääntyminen on mahdollistunut myös tarkemman luokkajaon autojen moottorin tilavuuden mukaan. Tämä on osaltaan kasvattanut autojen merkki- ja tyyppikirjoa entisestään.

### Ykkösryhmä

HRF:n kilpailutoiminnan alkaessa peruslähtökohtana oli että autot perustuvat ikäkauden ryhmään 2, joka tarkoittaa että niitä saa virittää, ja niissä saa myös käyttää tehtaan ikäkaudella määrittelemiä erikoisosa. Alkuperäisinä aikoina kilpaa on ajettu kuitenkin myös lähes vakiokuntoisilla "ryhmän 1" -autoilla, joissa sallitut muutokset olivat hyvin vähäisiä. Tämä oli erittäin suosittu luokka etenkin Suomessa, jossa autot olivat kalliita, ja resurssitkin usein rajallisia. Tämä mahdollisti myös sen, että samalla autolla saattoi hyvinkin ajaa sunnuntaina kilpaa ja maanantaina töihin.

Kilpailujohtajanammekin toiminut Jukka Westerback vaihteeksi H-ikäkauden RS2000 Escortin ratin takana. Pohjoismaisissa Historic-kisoissa hienosti menestynyt, Ari Oksala ohittaa Escort Mexicoilla Grand Recessa 2011.





Historic Euroopan mestarin, Karl-Eric Roslundin Austin-Healey 3000 nostaa etutassua 1997 Alastarolla. HRF:n alkuaikoina Sunbeam Tigerilla kisanut, Juha Liukkonen on Ford Falcon Sprintillä takaa-ajajan osassa.

Henry Snabb keulilla G/A-luokan BMW 2002 Ti:llä 2007 Alastarolla. Kokemusta löytyy myös Euroopan Historic-radoilta, missä hän on kilpaillut isänsä Helgen kanssa Falconilla ja Boss Mustangilla. Kovat kilpakumppanit, Clas Palmberg '70 BMW Ti:llä (G/A) ja Ilkka Lindstedt '64 Austin Cooperilla (G/D) ajoivat jo 90-luvun alkupuoliskolla HRF:n kisoissa. Taaimmaisena tulee Arto Laiho ikäkauden H '72 BMW 2002:lla.

HRF teki kaudelle 2004 merkittävän päätöksen tuodessaan ryhmän 1 mukaan myös Historic-kisoihin. Tällä hetkellä "ykkösryhmäläiset" muodostavat suurimman yksittäisen Historic-luokan, ja autovalikoima on hyvin edustava. Luokka on harrastajalle varsin edullinen, koska suhteellisen matalaviritteiset autot kestävät hyvin ajamista. Myös kalliiden erikoisosien ja muutosten tarve on vähäisempi. Nopeudeltaan nämäkin autot tarjoavat kuitenkin kunnon kilvanajoa. Suomi on ainoa Pohjoismaa, missä näille autoille on oma luokkansa, joten HRF:n kilpailut tarjoavat varsin harvinaista herkkua tässäkin suhteessa.

### Tämän päivän tilanne

Vaativuudesta alusta on kasvanut varsin suosittu ja elinvoimainen laji. Eräs Historic-luokkien parhaista hienouksista on se, että samalla autolla voi kilpailla jopa vuosikymmeniä teknisten sääntöjen ja ikäkausien pysyessä samana. Tästä osoituksena nähdään tämän vuoden Historic



Grand Racessa mm. Juha Liukkosen Ford Falcon Sprint, jolla Juha ajoi jo vuonna 1994.

Kaikkilla kilpailuissa käytettävillä Historic-autoilla on yksilöllinen FIA-passi, joka määrittelee auton ikäkauden ja siinä käytetyn tekniikan. Suomessa on noin 150 ratakäyttöön tehtyä autoa, jolla on voimassaoleva passi. Näistä noin 100 on ilmoittunut HRF:n tämän vuoden ratasarjaan. Aktiivisuus luokan osalta on kiitettävällä tasolla ja HRF on hienosti onnistunut luomaan puitteet harrastaa lajia yhdessä. Historian tulevaisuus näyttää valoisalta!

Teksti Jari Tabell  
Kuvat Hannele Hatanpää



Erkki Yrjölään H-ikäkauden Escort RS 1600:lla on hieno suomihistoria. Sillä on kilpaillut menestyksekkäästi Matti J. Kemiläinen 70-luvulla. Rinnalla Jani Mäkilä G-ikäkauden Morris Cooper S Ahvenistolla 2010.



Tungosta lähdön jälkeen Grand Racessa 2006. Etualalla pitkään kisojamme tahkonnut Tapani Koski Lotus Cortinalla ja juuri mutkaan taittamassa toinen konkari, Jari Tabell Triumph Spitfirella. Vastusta antavat myös Tapani Laurinen Mini Cooperilla, Jukka Suominen ja Heikki Välikoski Lotus Cortinoilla.

Veekasivoimaa Historic-luokassa edustavat Juho Hemminki Barracadalla ja Christian Aspenström Mustangilla. Tässä mitellään Botnaringillä 2012.



# Monopostojen invaasio HRF-kisoihin



Formulaglamouria Ahvenistolla 2011. Yli 20 Historic Formulaa, pääosa FV-monopostoja valmistautumassa lämmittelykierrokselle.

Historic Formuloiden kivijalka on nojannut pitkään Formula V -monopostoihin. Suomalaisen rata-autoiluhistorian merkkihenkilö, Antti Aarnio-Wihuri toi maahamme Formula Vee -kilpa-autoluokan, jonka suursuosio Suomessa sijoittui 1960- ja 1970-luvuille. HRF:n tapahtumiin ensimmäinen Formula V, Markku Kasken Austro ilmaantui jo aikaisessa vaiheessa, vuonna 1993. Sitten historiallisilla Formuloilla kilpailemaan haluavia ja autoja peräänkuulutettiin kerhotiedotteissa ja lehdistön uutispaistalla. Ennen varsinaisia kilpastartteja muutama aktiiviharrastaja ajoi niillä harjoittelu- ja näytösmielessä kisatapahtumien yhteydessä, kuten vuoden 1995 Historic Grand Prix:ssä.

Vuonna 1996 aika oli kypsä ja Historic Formuloiden kilpaileminen käynnistyi HRF:n alaisuudessa. Luokkia oli aluksi kaksi Formulaa vanhat (ennen 1.1.1972 valmistetut ja kilpailleet autot) ja Formulaa uudet (autot, jotka on valmistettu 31.12.1972 jälkeen, ja joilla on kilpailtu ennen 1.1.1977). Vuoden 1996 avauskisassa Alastarolla oli viivalla seitsemän formulaa, FV-kuskit Jukka Pesonen, Heikki Piironen, Vesa Liukkonen, Juha Kuussaari ja Kim Pettersson. Heidän lisäksi kilpailivat Kalevi Leppä Formula Juniorilla ja Yrjö Amberla F3 Midgetillä. Saman vuoden Grand Racessa viivalla oli myös FV-luokan aktiivikilpa-ajan Grand Old Man,

Jorma "Bisse" Airaksinen Veemax mkVIII:llä ja pitkäaikainen puheenjohtajamme, Juha Liukkonen vanhemmalla FV:llä.

Kaudeksi 1997 luokkakajako muokattiin FIA liite K ohjenuorana ja nykyinen luokkakajako vastaa tätä. Tosin luokkia on tullut lisää. Tällä hetkellä Historic-formuloilla on kuusi luokkaa, Vuonna 1997 ajettiin myös ensimmäisen kerran sarjamestaruudesta.



Siivekäs Formula 4 -laive Botniaringin 2012 -osakilpailussa odottelemassa ratavarikolle pääsyä.

Jukka Pesosella on tupla mestaruuksia. Hän kilpaili '71 FinnVaun lisäksi '70 Veemaxilla ja '76 Hawke Formula Fordilla. Takaa kurkkiva "Juke" Puurunen kiersi kotimaan ratoja Veemaxilla kunnes veni veti Keski-Eurooppaan. Menestys ja isot lähtökentälliset ovat pitäneet miehen ulkomaisissa sarjoissa.

Vanhempia formuloita, kuten Formula Junioreita ja Midgeteja on näkynyt harvoin lähtöruudukossa. Muualla Euroopassa näitä on niin paljon, että niille on ihan omat lähtönsä. Formula V -luokka oli aktiivikoinaan todella suosittu rataluokka niin Suomessa kuin ulkomaillakin, joten tällaisen formulan hankkiminen Suomesta tai ulkomailta ja mahdollinen kilpailukuntoon rakentaminen kohtuukustannuksin on varteenotettava portti historic-rataurheiluun. Parhaimmillaan näitä autoja on ollut lähdössä parikin kymmentä. Viime vuosina määrä on ollut voimakkaasti laskeva, mutta kilpakykyistä kalustoa on olemassa, joten odotamme tämän B-luokan uutta tulemistä. 2000-luvulle tultaessa Super Vee ja Formula Fordeja on tullut lisää radalle jopa niin, että ne ovat ajaneet välillä omaa ratasarjaansa.

Vuoden 2007 lopussa Formula 4 -monopostot alkoivat etsiä uutta kotia, koska SM-tapahtumiin niillä ei ollut enää tilausta. Formula nelosia nähtiin ensin näytöslähtöjen merkeissä ja uusi



elämä HRF:n siipien suojissa käynnistyi todenteolla vuonna 2011, jolloin ne ajoivat kokonaisen osakilpailusarjan.

Formula 4 -luokkamme perustuu 1980-90 -luvun kolmosiin, joiden moottoriksi on vaihdettu pienempi ja edullisempi VW/Audi-moottori. Luokka on Suomessa ainoa vaihtoehto, jos tekee mieli kilpailla siivekkällä monopostolla. Kovat ja tasaväkiset kisat ovat enemmän sääntö kuin poikkeus HRF:n nopeimmassa luokassa.

Teksti ja kuvat Hannele Hatanpää

2008 Grand Racen nopein formula oli Antti Rinteen Super Vee. Auto nimettiin aikoinaan rakentajansa, HRF:n kisavarikoltakin tutun Seppo "Kessu" Niemisen mukaan Niemaxiksi. Sittemmin nimi on palautettu alkuperäiseksi eli Veemaxiksi.



'67 Austro V on Juha Kuussaaren silmäterä, jolla on kilpaillut mm. Leo Kinnunen ja Markku Kas-ki. Merja Fischerillä on ohitus tähtäimessä laina-veemaxilla. Aiemmin hän kilpaili FinnVaulaan. Formulapuolella on nähty eniten naiskuljettajia HRF-luokista. Ensimmäinen FV-naispilotti kisois-samme oli Tiina Säteri puikottaen Apal Mk1:stä.



Jarmo Brandes on ajanut 2-kaasari- V:lläkin kilpaa, mutta eniten FV-mes- taruuksia on tullut Keke Rosbergin entisellä '70 Veemax Mk IV B:llä. Se on toki vaatinut paljolti ajotaitoa niin myös huoltohommiin oikein ajoitta- mista ja taitamista. Peter Hasselgren kiihittää Sylper Mk 1:llä Alastarolla 2007.



### Historic Formula -sarjamestarit

|      |                                                  |      |                                                    |
|------|--------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------|
| 1997 | Jukka Pesonen, Finn-Vau FV/VW '71                | 2010 | B-luokka Jyrki Laine, Autodynamics 'FV/VW '67      |
| 1998 | Jukka Pesonen, Veemax Mk IV B FV/VW '70          |      | C ja E-luokka Toivo Hämäläinen, Veemax Mk VIII '76 |
| 1999 | Kim Petterson, RPB FV/VW '67                     |      | D-luokka Sami Inkiläinen, Hawke DL17 '76           |
| 2000 | Ari Kalliola, Austro Kaiman FV/VW '70            | 2011 | B-luokka Jari Grönlund, Apal Mk1 FV/VW '66         |
| 2001 | Kim Petterson, RPB FV/VW '67                     |      | C-luokka Antti Manninen, Mateju 4 '76              |
| 2002 | Caj Hasselgren, RPB FV/VW '68                    |      | D ja E-luokka Eero Helkilinna, Reynard FF '85      |
| 2003 | Kim Petterson, RPB FV/VW '67                     |      | F-luokka Teppo Suvanto, Dallara F394               |
| 2004 | Jarmo Brandes, Veemax Mk IV B FV/VW '70          | 2012 | B-luokka Erkki Heusala, VeeMax Mk2 FV/VW '67       |
| 2005 | Jarmo Brandes, Veemax Mk IV B FV/VW '70          |      | A-C-D-E-luokka Eero Helkilinna, Reynard FF '85     |
| 2006 | Jarmo Brandes, Veemax Mk IV B FV/VW '70          |      | F-luokka Pekka Rinne, Dallara F394 '94             |
| 2007 | Jarmo Brandes, Veemax Mk IV B FV/VW '70          | 2013 | B-luokka Juha Kuussaari, Austro V FV/VW '67        |
| 2008 | B-luokka Jyrki Laine, Autodynamics Mk1 FV/VW '67 |      | C-luokka Petri Salonen, Reynard FF88 '88           |
|      | C-D-E-luokka Antti Rinne, Veemax Mk IX '81       |      | F-luokka Mika Hirvonen, Dallara F394 '94           |
| 2009 | B-luokka Jyrki Laine, Autodynamics FV/VW '67     | 2014 | B-luokka Tapani Lehtinen, Veemax Mk IV B VW/FV '70 |
|      | C-D-E-luokka Rolle Bergholm, Reynard 88 FF '88   |      | C-luokka Juha Kuusaari, Veemax Mk VI '73           |
|      |                                                  |      | F-luokka Jani Tammi, Dallara F393 '93              |

# PÖLYT POIS

autotallien kaunottarista



FOKUSMEDIA

Suomen suurin jenkki-autolehti

Tilaa lehti: fokusmedia.fi/tilaa-lehti



**UUSI AURIS.** NYT MEILLÄ ENNAKKOMYYNNISSÄ.

**TERVETULOA AJAMAAN!**



ALWAYS A BETTER WAY

Miksi uskoisit uuden Aurisin olevan verrattoman mukava? Usko hybridin hiljaisuutta ja sujuvuutta. Usko bensiinimallin odotettua 1.2 T -turbomoottoria. Usko runsasta vakiovarustelua ja Toyota Safety Sense -turvallisuusvarusteita. **USKO ITSEÄSI JA AJA UUSI AURIS MEILLÄ!**

#### Auris-mallisto alkaen:

autoveroton suositushinta 17.330 €, arvioitu  
autovero 4.416,67 €, toimituskulut 600 €, arvioitu  
kokonaishinta sisältäen toimituskulut 22.346,67 €.

EU-yhdistetty kulutus 3,5-5,6 l/100 km, CO<sub>2</sub>-päästöt 79-130 g/km.  
Takuu 3 vuotta/100.000 km, korin puhkihuostamattomuustakuu 12 vuotta. Tarjous koskee uusia asiakastilauksia, uuden Aurisin Active ja Style -varustetasoja. Voimassa toistaiseksi.

Lanseeraustarjous!  
Plus-paketti puoleen hintaan

**ETUSI 550 €**

• Toyota Touch with Go -mediakeskus  
navigaattorilla • Bi-LED-ajovalot



**NELIPYÖRÄ**  
-Turvallista etumatkaa-

Parolantie 65, Hämeenlinna  
Automyynti ma-pe 9-18, la 10-14  
Huolto ja Varaosat ma-pe 8-17  
puh. 03-656 31  
www.nelipyora.fi



HRF Pit Lane Crew'lainen Jouko Selenius maaliipun varressa Motoparkissa 2002.

## Kisojen taustalla tapahtunutta

Aloittaessani HRF:n kilpailusihteerinä 90-luvun puolivälissä oli kilpailujen järjestäjäorganisaatio hyvin kevyt. Kaskisen Mika ja Laineen Jyväskylä hoitivat kaksikin kaikki toiminnot ilmoittautumisista ajanottoon. Ensimmäistä kertaa toimistossa ollessani Mika näytti, että katsot kilpailijoita lisenssin, rataleiman, ajokortin ja maksulapun. Mitään en ymmärtänyt, mutta tein työtä käskettyä. Seuraavissa kisoissa jo tiesin, mikä on lisenssi ja mitä tarkoittaa rataleima. Ja pääsin ottamaan aikoja ja laskemaan kierroksia. Alastarossa kierrosten laskemisen meille opetti Jarna, joka samalla pelasti meidät moneksi vuodeksi. Lukemattomissa kisoissa olen huutanut autojen numeroita jonkun toisen kirjatessa niitä taulukkoon. Tällä tavalla saatiin autot ainakin järjestykseen, vaikkakaan ei kaikille aikoja. Kerhon rahatilanteen parantuessa saatiin ostettua sekuntikelloja ja siirryimme heti parempaan tarkkuuteen. Siihen astihan aikoja oli otettu rannekelloilla. Kierrosten laskeminen jatkui vielä silloinkin, kun meillä oli käytössä ensimmäinen tietokoneajanotto. Sen oli Pasi itse rakentanut ja se toimi useimmiten. Oli myös kertoja, jolloin jostain syystä kaikki meni sekaisin, ja me revimme hiuksia tornissa. Vuonna 2000 kerholla saatiin ostettua omat ajanottolaitteet eikä aikoja ole sen jälkeen tarvinnut arpoa.

Ensin alkuun AKK:n kalenterikilpailuja oli vain yksi, Historic Grand Race muiden kisojen ollessa kerhokilpailuja. Sitä järjestimme aluksi Jyväskylän kanssa mahtavien Brita ja Nortti

Lehtisen avustuksella. Ilman heitä olisi moni kisa jäänyt ajamatta. Muutamana alkuvuonna suorastaan asuin Laineille ja söin suurimman osan loppukesän iltaruoistani heillä, kun teimme kisa. Jyväskylän vaimo Eeva syötti ja juotti meitä ja me suunnittelimme ja järjestimme.

Halosen Sirpan tulo toimistoon sekä auttoi, että sai kilpailut tuntumaan entistä hauskemmilta. Yhdessä järjestimme ensimmäisen Pohjanmaalla pidetyn kalenterikilpailun, kun hallitus oli sitä mieltä, että kaksi kilpailua järjestää siinä missä yhdenkin. Ei muuten järjestä. Ainoa muistikuvani koko kisoista on se, kun juoksen kirjoituskone sylissäni kohti tuomariston kokousta. Meiltähän ei hommat jää tekemättä välineiden puutteiden vuoksi. Onneksi Halosen Reijo keksi, että muut kuin Grand Race voidaan hoitaa ostokilpailuina.

Kisojen järjestäminen muuttui helpommaksi, kun Sinivuoren Marko otti ison osan taakasta kantaakseen. Minulle jäi vain osa Grand Racesta. Lukemattomat kerrat olemme vannoneet, että ikinä ei enää tehdä yhtään mitään, mutta tässä sitä vielä ollaan. Onneksi Hämeenlinnasta on saatu avuksi Irene Laurila ja Ahveniston AU:n mahtavat tyypit, joita ilman ei enää tultaisi toimeen.

Kerhokilpailujen järjestäminen oli helpompaa, mutta kyllä niissäkin oli oma hommansa. Kerran Virtasalmelle tullessamme saimme selville, että meillä ei ollutkaan turvakalustoa. Soitimme varmaan kaikille alueen ambulanssikuskeille, kunnes saimme kiinni yhden, joka lupasi tulla. Taisin käydä halaamassa hänet kavereineen, kun saapuivat radalle, niin huojentunut olin. Paloautoksi saatiin muistaakseni joku avolava, jossa oli sammutin. Tärkeintä kuitenkin oli, että kisat saatiin järjestettyä.

Kerhokilpailuissa oli joskus sellainen sääntö, että jokaisen kilpailijan piti tuoda mukanaan yksi ratatuomari, jotta päästään ajamaan. Niinpä meiltäkin on ollut radan varressa "kisoja katsomassa" Tuomaksen isä ja pari serkkupoikaa. Ylirautalahden Jaria ei päästettykään irti ja nyt hän on istunut ajanottotornissa jo vuosia. Muutenkin kaikki sukulaiset on pyydetty auttamaan. Oma serkkuni vaimonsa kanssa on ollut mukana, samoin kummityttäremme vanhemmat. Tuomaksen pikkusisko kävi vain kerran, mutta serkkunsa Eija Ylirautalahti on yhä toimistossa. Eikä Jarikaan yksin kisoissa liiku. Vaimonsa Pia Forsén hoitaa Grand Racesta kassa-asiat.

Alkuaikoina vielä tunsin kaikki kuskit. Keneltäkään ei tarvinnut kysyä nimeä ilmoittautuessa. Ajokortinkin tarkastettiin vain sen varalta, että joku innokas poliisi olisi ottanut sen kulvumaan matkalla. Nykyään muistan naamat, mutta en osaa yhdistää niitä nimeen, saatikka luokkaan. Se uusissa ja vanhoissa kusseissa on yhteistä, että he ovat kaikki mukavia tyyppejä. Harvoin on toimistossa paha mieli jonkun käytyä siellä. Useimmiten kisojen jälkeen on mieli vielä iloinen vaikka kaikki voimat ovat poissa.

Kiitos teille toimiston tytöt (ent. tädit) Irene, Sirpa, Pia, Eija, Heini ja tsupparit/palkintojen järjestelijät Nelli, Lassi, Tommi ja Ilmari sekä tietenkin Marko. Teidän kanssanne on aina mukava tehdä kisoja!

Teksti: Soila Rantavaara  
Kuvat: Hannele Hatanpää



Alastaro Circuitilla vuonna 2008 Soila ja muu toimiston väki järjestämässä palkintoja ruotuun, jotta palkintojenjako sujuisi sukkelaasti.



Katsastusmiehet työssään vuoden 1993 Grand Prix'ssä.

Vuoden 1995 Historic Grand Prix'n järjestelytoimikunnan jokapaikanhöylä, Mika Kaskinen jakaa ykköspystiä Camarokuljettaja Manne Aaltoselle ja kilpailun apulaisjohtaja, kerhon ensimmäisenä puheenjohtajanakin toiminut Jorma Välimaa komppaa taustalla.

# Luovaa voimaa – Roadsport



Janne Piirainen ja '84 Corvette veivät heti ensimmäisellä HRF-kaudellaan 2011 V8-luokan mestaruuden ja vuoden tulokkaan tittelin. Risto Takalalla on '71 Z28 Camarolla monta sarjahopeaa.

## Historiaa

Hyvin pian HRF:n toiminnan alkamisen jälkeen 90-luvulla havaittiin tarve luokalle, jossa rakennetuilla katuautoilla tai lähes katukelpoisilla autoilla voisi kilpailla. Syntyi Harrasteautot-luokka, jonka sääntöjen pääpiirteittäiseksi pohjaksi otettiin Ruotsin Roadsport-luokkien säännöt. 2000-luvulle tultaessa myös luokkaryhmän nimeksi otettiin länsinaapurissa käytetty Roadsport.

Roadsport-autot olivat aluksi käytännössä viritettyjä katuautoja, jotka oli rakennettu tai viritetty rata-ajoa silmälläpitäen. Näillä saatettiin jopa käydä kilpailujen välillä kylillä hoitamassa päivittäisiä asioita. Sääntöjen tarjoamat laajat vapaudet ovat kuitenkin vuosien varrella innoittaneet harrastajia rakentamaan varsin innovatiivisia, täysin rata-ajoon tarkoitettuja nopeita kilpureita, jolloin tämä alkuperäinen "katu"-näkökulma on jäänyt vähäisempään osaan.

Alunperin Roadsport-autoille oli perusvaatimuksena FIA-luokitus päivityksenä ennen 1.1.1985 (tai tyyppikatsastus Suomeen eräin edellytyksin). Kaudelle 2012 lanseerattiin Roadsportin ikäkausi 2. Tämä otettiin mukaan palvelemaan kilpailemista uudempikorisilla kopplautoilla, joilla ei Suomessa ole ollut joitain harvoja rajoitettuja poikkeuksia lukuunottamatta kilpailutoimintaa varsinaisten arvosarjojen päättyttyä.

Henri Nokkala B-luokan '70 Ford Cortina Evo2:lla ja 90-luvun loppupuolella C-luokassa kisaamisen aloittanut, Sami Lintunen '74 Datsun 100A X-1:llä näyttävät menemisen mallia Alastaron 15 kierroksen finaalisissa 2008.



Märkä kelikin maistuu  
Matty O. Suonsivulle ja C-luokan  
'73 Fiat Abarth SLE:lle. Voittopisteet Kemoran  
2009-osakilpailun ensimmäisestä lähdöstä tulivat kotiin ja  
vielä kauden päätteeksi mestaruuskin.



## Mielikuvitus rajana

Roadsportin merkkikirjo on ollut aina varsin kiitettävä johtuen harrastaja- ja rakenteluystävällisistä säännöistä. Pokaaleille on päästy esimerkiksi seuraavilla automerkeillä ja malleilla: Porsche 911, BMW 300-sarja, Opel Ascona ja Chevrolet Camaro. Erityisesti Roadsport V8 -luokassa on lisäksi esiintynyt varsin poikkeuksellisia nopeaksikin rakennettuja rata-auton aihioita kuten Buick Special 2d ja Chevrolet Malibu.

Innovatiivinen tekniikka ja varsin kokeellisetkin tekniset ratkaisut ovat olleet aina läsnä näissä luokissa. On esiintynyt ajon aikana mekaanisesti säädettävää jousitusta, militääripuoleita ja nykyautoista tuttua väylätekniikkaa ja tietenkin erilaisia ahtimia. Tämä tekninen näkökulma on myös tuonut aina kiinnostunutta yleisöä seuraamaan kilpailuja ja tutkimaan autoja varikoilla. Moni Roadsport-kuljettaja on saanut kipinän seuraamalla kilpailuja ja perehtymällä tulevien kilpakollegoiden autoihin.

Teksti Harri Salminen

Kuvat Hannele Hatanpää



Modernein kalusto löytyy Roadsportin ikäkauden 2 lähdöistä. Timo Grönthal ja Tomi Sundström ottivat mittaa 2A-luokan Bemareilla Historic Grand Racessa 2013.



Jyrki Lahdellakin alkaa olemaan jo pitkä ura A-luokassa. '77 Volvo 240 vaihtui 2007 kaudelle '81 924 GTR Porscheen.



Luokan A mestari 1995, Kim Petterson '65 "Shelby GT350" Mustangilla kirjattiin vuotta aiemmin Historic-mestariksi. Marko Rantanen B:n Asconalla tuli tiukasti ensimmäisenä ruutulipulle Ahvenistolla 1995. Molemmat kuljettajat, monien muiden HRF-läisten tapaan ovat kunnostautuneet myös muissa HRF-luokissa, Petterson Historic Formuloissa ja Rantanen Historic "kopplautoissa" sekä Van Diemen SR Sporteissa. Vuonna 1998 A-luokkaa jakaantui A- ja V8-luokaksi.

## Roadsport-luokkien säännöt pähkinänkuoressa

### V8-luokka

V8-luokka on tarkoitettu yli 3,5 litran V8-moottorilla varustetuille autoille, jotka on FIA-luokiteltu tai tyyppikatsastettu Suomeen ennen 1.1.1985. Luokassa ei sallita ahtimia, mutta muuten rakentelu on yhtä vapaata kuin muissa Roadsport-luokissa. Auton minimipaino ja renkaat määräytyvät koneen koon mukaisesti.

### Luokat A, B, C

Luokissa A, B ja C autot ovat FIA-luokituksessa mainitun sylinteriluvun mukaisella moottorilla varustettuja. Moottorin merkki voi olla eri kuin korin. Taka-akselisto tuentoineen on käytännössä vapaa ja etupäässäkin vain tuennan rakenteen tyyppi on säilytettävä. Vaihteistona tulee olla H-kaaviainen manuaalivaihteisto tai automaattivaihteisto. Sekventiaalivaihteistot eivät ole sallittuja. Korin keventäminen on sallittua ja lasikuituisien koripaneelien käyttö. Auton koreja koskevat muutamat ulkonäköä koskevat säännökset, joilla pyritään pitämään autot sopivasti alkuperäisen näköisinä. Autot jakaantuvat luokkiin A, B ja C moottorin rakenteen ja polttoaineen syöttötavan mukaan lasketun teoreettisen tehon ja auton todellisen painon suhteen mukaisesti. A-luokan autot ovat teoreettisesti tehokkaimpia, mutta monesti B-luokan autoilla on pystytty haastamaan "isoveljet" erityisesti hitaammilla radoilla.

### Luokat 2A ja 2B (ikäkausi 2)

Tultaessa 2000-luvulle havaittiin pikkuhiljaa tarvittavan myös mahdollisuus uudempien korien käyttöön Roadsportissa. Ratkaisuksi otettiin ikäkausi 2, jonka autot ovat A- tai N-ryhmiin ennen 1.1.1998 FIA luokiteltuja. Erityisluvalla sallitaan myös luokittelemattomat autot. Tämän ikäkauden säännöt eivät ole aivan yhtä vapaat kuin vanhemmissa Roadsport-luokissa, mutta ikäkausi tarjoaa silti paljon mahdollisuuksia rakenteluhenkisille. Aluksi tiensä tähän luokkaan ovat löytäneet 300-sarjan BMW:llä rata-ajoa harrastavat, mutta jatkossa merkkikirjon odotetaan kasvavan. 80- ja 90-luvuilta löytyy paljon nopeita A-ryhmäläisiä esikuvia: Volvo 850, BMW M3, Opel Astra, Volkswagen Golf GTI, Ford Sierra Cosworth...



# Locostilla edullista vauhdinhurmaa

Locost-luokka rantautui Suomeen muutamien aktiivien ja ensimmäisten suomalaisten autojen rakentamisen myötä vuonna 2004. Locost-autot ovat tuttu konsepti ympäri maailman perustuen Ron Championin tekemään kirjaan.

Ensimmäinen suomalainen Locost oli esittelymielessä viivalla Johan Svahnin toimesta vuoden 2004 Historic Grand Recessa. Jo seuraavana vuonna 2005 päästiin kisaamaan usemman auton voimin ja heti alusta saakka HRF:n Historic-sarjassa. Näiltä osin vuosi 2015 on myös suomalaisten Locostien kymmenes juhluvuosi. Runkonumeroita on tähän mennessä jaettu noin 40 kappaletta ja parhaimmillaan luokan kilpureita on nähty 18 kappaletta samalla viivalla.

Locost-kilpailut ajetaan yhteislähtönä Van Diemen Subaru Sport ja Special Saloon (SS 1300) -autojen kanssa. Vuosien saatossa on nähty useita sarjamestareita ja usemman kerran ratkaisu on jäänyt viimeiseen kisaviikonloppuun. Alkuaikoina, vuosina 2005-2006 Markku Vehviläinen vei eniten kilpailujen ykköspalleja. Vuonna 2007 saatiin ensimmäinen uusi mestari, kun Jarkko Kippo voitti yhdellä pisteellä. Vuoden 2008 mestaruuden vei



Mika Hirvonen taittaa Locost Yamahallaan Ahveniston pääsuoran jälkeiseen mutkaan Historic Grand Recessa 2009.



Tomi Mäkinen vilkaisee kisatilanteessa Tuomo Hammarin alkeita vuonna 2011 Ahvenistolla.

Markku Vehviläisen johdolla mentiin vuonna 2006.



Jarkko Kippo Toyota-moottorisellaan Locostilla ylsi vuonna 2008 sarjakakkoseksi.

Pienillä marginaaleilla kisattiin kauden avauskisassa Kemoralla, Kärkikaksikon, Tomi Jutilan (nro 733) ja Kari Koiviston (nro 737) ero molemmissa lähdöissä oli maalissa 0.4 sekuntia (kuva Tomi Jutilan albumista).

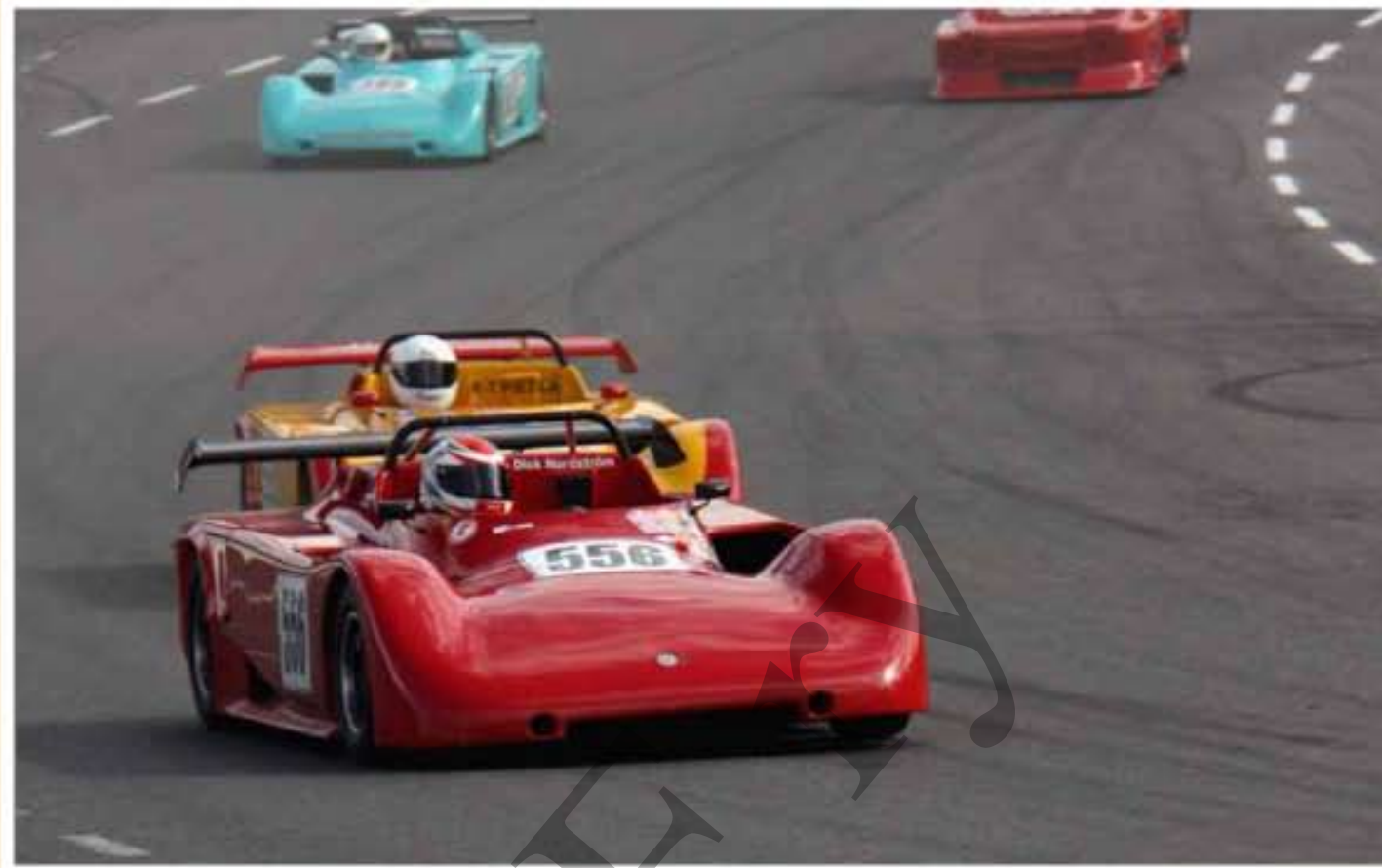
Tomi Jutila ennen Mika Hirvosen dominoimia mestaruuksia vuosina 2009–2011. Vuonna 2012 saatiin jälleen uusi sarjamestari Kari Koiviston viedessä tittelin yhdellä pisteellä. Vuonna 2013 Jarkko Kippo otti mestaruuden toistamiseen ja Tomi Jutila jatkaa kuluva kautta taskussaan niin ikään jo toinen sarjamesturuus vuodelta 2014. Kuluvasta kaudesta kertonee hyvin T. Jutilan kommentti neljästä voitetusta kilpailusta kaudella 2015, yhteenlasketulla voittomarginaalilla noin 2.7 sekuntia!

Locost perustuu itserakennettuun yksityyppirunkoon, joten kaikki luokan autot ovat siltä osin samalaisia. Luokan perusajauksena on mahdollistaa oman kilpa-auton rakentaminen kohtuullisin kustannuksin vaikka kokonaan ilman aiempaa kokemusta. Suurimpana teknisenä erona autojen välillä on moottorin rakenne, sillä sekä auton moottorit että moottoripyörän moottorit ovat luokassa sallittuja ja suorituskykyä pyritään tasaamaan tehosta riippuvalla minimipainosäännöllä. Säännöt pyritään pitämään pitkiä aikoja samoina ja monet oleelliset tekniset ratkaisut on säännöissä rajattu, mikä helpottaa rakentamista. Kymmenen vuoden toiminnan aikana sääntöjä on muutettu ja tarkistettu vain kaksi kertaa. Rakentamisen helppoudesta huolimatta autojen suorituskyky tarjoaa haastetta jopa vähän kokeneemmalle kuljettajalle. Luokan sisällä on hyvä yhteishenki ja kaveria autetaan kun on tarpeen. Pääasia on, että saadaan autot viivalle ja voidaan harrastaa iloisesti yhdessä, ihan niin kuin historic-varikolla kuuluukin.

Teksti Tomi Jutila  
Kuvat Hannele Hatanpää



# Subaru Sport / Van Diemen -luokan mukaantulo HRF:n toimintaan



Kilpaurheiluautoilua. Dick Nordström paahtaa edellä ja luokassa alusta asti kilpailut Kari-Tuomas Pietilä seuraa vuonna 2011 Ahvenistolla.

Subaru Sport -luokan lanseerasi aikoinaan 80-90-lukujen taitteessa maahamme F1-maailmanmestari Keke Rosberg. Autot perustuivat pitkälti Englannissa ajatun Multisport-luokan autoihin, jotka olivat Van Diemenin valmistamia. Näissä autoissa käytettiin Ford Escort XR3:sen 1,6-litraista moottoria poikittain taakse asennettuna. Myös vaihdelaatikko oli ko. auton vakiolaatikko. Muunnos Subaru Sportiksi pidensi autoa n. 20 cm ja muutti sen painojakaumaa selvästi takapainoisemmaksi. Autojen ripustukset, tuennat, renkaat, vanteet ja jarrut perustuivat pääsääntöisesti Fordin tekniikkaan.

Suomessa sarjan pääsponsoriksi saatiin Aro-yhtymä, jonka maahantuomien Subaruiden myynnin edistämiseksi autoista tuli Subaru Sportteja. Ne saivat Subaru 2,2-litraisen boxerimoottorin ja 5-vaihtaisen vaihdelaatikon. Prototyyppiurheiluautoja muistuttavien, täyskatettujen ja kaksipaikkaisten autojen kuivapainoksi muodostui 540 kg. Moottorin teho oli 136 hevosvoimaa, joten autot olivat varsin nopeita. Lisäksi ne olivat täysin identtisiä ja ainoat sallitut muutokset olivat alustan säädöt. Luokasta, jossa oli mukana 17 autoa, muodostui siis varsin tasaväkinen alkuperäisen idean mukaisesti. Kuvaavaa oli, että alunperin autoihin piti tulla 1,8 litrainen turbomoottori, josta luovuttiin sen takia, että sen viritäminen sääntöjen vastaiseksi olisi ollut liian helppoa.

Autot herättivät huomattavaa mielenkiintoa Keken tuoman julkisuuden myötä ja niiltä olisi havitellut huomattavasti myytävää määrää suurempi joukko lupaavia kuljettajia. Näistä Keke valitsi 16 onnellista ostajaa, jotka saivat tuotantosarjan auton. Näiden lisäksi oli olemassa prototyyppi-auto, jota ajoi vaihtelevasti eri kuljettajat.



Kaudella 1998 samassa lähdössä ajoivat myös kilpaurheiluauto, jotka edelsivät Locost-luokkaa. Radalla nähtiin mm. urheiluautoitehtailija Jarmo Salmisen luoma Bensco GTO ja Westfield Seven, jota ajoi myöhemmin Van Diemeninkin ratissa kunnostautunut Andrew Barriskell.

Luokkaa ajettiin merkkiluokkana SM-tasolla vuosina 1990-93, jonka jälkeen sarjasponsorien sopimukset loppuivat, kuten myös autot ostaneiden kilpailijoiden velvoitteet jatkaa sarjassa kilpailemista. Autot oli alunperin myyty puoleen hintaan niiden todellisesta arvosta, joka oli mahdollista sarjan useiden sponsoreiden runsaan taloudellisen tuen ansiosta. Tämän takia kilpailijat olivat sakkujen uhalla velvoitettu tuomaan autot viivalle seuraavan kolmen vuoden ajan. Lisäksi sarjan osakilpailujen sijoituksista annettiin rahapalkintoja.

Suomen 90-luvun laman takia kaikkalainen kilpa-autoilu väheni muutenkin ja sarjan kutistuttua, autoista osa myytiin halvalla



Ele Hyske on ansainnut useampia sarjahopeita ja -pronssseja Subaru Sportilla.

ulkomaille ja osa jäi Suomeen. Näitä autoja oli maahamme jäänyt kahdeksan yksilöä ja niitä kaupattiin varsin edullisin hinnoin, koska niille ei ollut mitään toimivaa kilpailuluokkaa.

Kaudella 1995 nähtiin ensimmäisen kerran Subaru Sport -luokan autoja HRF:n toiminnassa. Tosin niillä ei ollut varsinaista luokkaa vaan ne ajoivat kerhoajoissa ja harjoituksissa. Mielenkiintoinen ja nopea auto herätti huomiota ja niitä hankittiin kerhon jäsenten toimesta niin, että kaudella 1996 päästiin ajamaan sarjan ulkopuolella ihan oikeita kilpailujakin. Autoja oli lähdeissä maksimissaan kuusi yksilöä ja ne olivat varsin näyttäviä sekä tuohon aikaan myös moderneja kilpureita.

Kaudella 1997 Subaruilla oli jo oma luokkansa HRF:n ratasarjassa. Ongelmalliseksi alkoi muodostua autojen kokonaismäärä, joka oli supistunut seitsemään autoon ja varsin varhaisessa vaiheessa jouduttiin pohdiskelemaan lisää muun tyyppisiä autoja täydentämään lähtöjä. Aktiivisuus osallistua kilpailuihin on ollut kaikkina vuosina kiitettävää, mutta edes autojen kokonaismäärän kasvu yhdeksään yksilöön ei ole voinut taata luokalle omaa lähtöään HRF:n kilpailuissa.

Jossain vaiheessa Subaru Sport nimestä luovuttiin ja luokka nimettiin Van Diemen SR Sportiksi, koska kytkentä Aro-Yhtymään ja Subaruun oli katkenut. Myöhemmin tosin nimi palautettiin historialliseksi Subaru Sportiksi.

Luokka on säilynyt näihin päiviin saakka elinvoimaisena. Lähes kaikkiin kilpailuihin on saatu lähtöruudukkoon kaikki tai melkein kaikki maassa olevat autot. Säännöistä on harrastajien kesken voitu sopia ilman ulkopuolisten puuttumista. Näin on päästy aina eteenpäin säilyttäen sarjan edullisuus ja helppous. Kilpailijat ovat aina keskittyneet pitämään kaikki autot mukana ja varsinkin ulosajojen jälkeen on yhteistuumin saatettu korjata auto seuraavaan lähtöön. Hyvää yhteishenkeä kuvaa se, että varaosavarastot ovat yhteiset ja kaikki hankinnat on tehty yhteishankintoina.

Nyt 25 vuotta lanseeraamisensa jälkeen edustaa Subaru Sport -luokka suomalaista kansallista autourheiluhistoriaa - sillä kasvatettiin aikanaan kartingin jälkeen 90-luvun alussa yksi ratakuljettajasukupolvi Suomeen ja Keke Rosberg onnistui luomaan aikanaan nuorille kuljettajille näyttävän ja edullisen mahdollisuuden kilpailla oikeilla kilpa-autoilla tasaväkisesti toisiaan vastaan. Sääli vain, että 90-luvun lama katkaisi senkin liian nopeasti.

Teksti Markku Pietilä

Kuvat Hannele Hatanpää



Luokan moninkertainen mestari 2000-luvulta Tony Svensson Esko Kumpulaisen takaa-ajaman vuoden 2009 Historic Grand Racessa.



Alastaron finaalissa vuonna 1997 Markku Pietilä (etualalla) ja Japari Koski kävivät taistoa Van Diemen SR Sportien sarjamestaruudesta.



Aiemmin formulapuolella kannuksia hankkinut Jari Nieminen dominoi luokkaa vuosina 2004-2006.

# Spesiaalit pikkusalooneit



itse aloitti kilpailemisen Sunbeam Impilla 1976 eli kokemusta on auton lisäksi yhtäläillä kuljettajalla. Ylipäättään SS1300 haluttiin mukaan HRF:n siipien suojaan nimenomaan siksi, että vanhoilla viitosryhmän pikkuluokkien kilpureilla olisi mahdollisuus kilpailla edelleen ja siten näitä monesti hyvän historian omaavia autoja säilyisi mahdollisimman paljon.

Luokassa on vuosien varrella nähty paljon erilaisia automalleja kuten Sunbeam Imp/Stiletto, Simca 1000, Ford Escort MK1/MK2/MK3, Fiat X1/9, Alfa Romeo Alfasud, Renault 8 Gordini, Mini ja näitä vanhoja kilpureita on hyvin paljon vielä tallella odottamassa uutta tulemistaan.

Teksti Jyrki Salovuori  
Kuvat Hannele Hatanpää



Historic Grand Racessa 2011 Simca 1000 Rallye't ottavat mittaa toisistaan. Heikki Heikkilällä oli etulyöntiasema kuvaushetkellä. Markku Kivistö oli tiukasti kintereillä.

'78 Simca 1000 Rallye Turbolla ja Petri Mäkelällä riitti hektistä tekemistä vuoden 2006 Grand Racessa. (alla)

Jari Paasikivi luotsasi '72 Fiat 128 Sport Coupe'en sarjakakkoseksi vuosina 2006, 2008 ja 2009. (vasemmalla)



SS1300-luokka otettiin mukaan HRF:n kilpailuihin vuonna 2001. Luokka pohjautuu entiseen, vuoden 1992 jälkeen lopetettuun Special Saloon enintään 1300 cc -luokkaan ja tätä edeltävään ryhmä 5 enintään 1300 cc -luokkaan. Turvallisuusmääräyksiä on päivitetty nykytasolle, mutta muuten säännöt ovat hyvin samat kuin vuonna 1992.

Koska Special Saloon enintään 1300 cc -autoilla ajettiin vielä vuosina 1993-1996 Touring Saloon -luokassa, pääsee SS1300-luokkaan kilpailemaan autolla, jolla on ennen 1.1.1997 myönnetty SS-katsastuskortti. Special Saloon 1300 cc oli 80/90-lukujen vaihteessa hyvin suosittu ja autoja oli viivalla parhaimmillaan lähes kolmekymmentä per kilpailu.

Monilla nyt luokassa kilpailevilla autoilla on hyvin pitkä kilpailuhistoria kuten hallitsevan mestarin Ilkka Jutilan Stilettolla, joka on jo 70-luvulla toiminut ralliautona ja jolla on ajettu kilpaa viidellä vuosikymmenellä. Samoin mestari Jutila

Radan ja jääradan SM-mitalisti, Ilkka Jutila on jatkanut uraansa SS1300-luokassa ja hänellä on lukuisia sarjan mestaruuksia Sunbeam Stilettolla. Kuva on vuoden 2001 Alastaron kisasta.

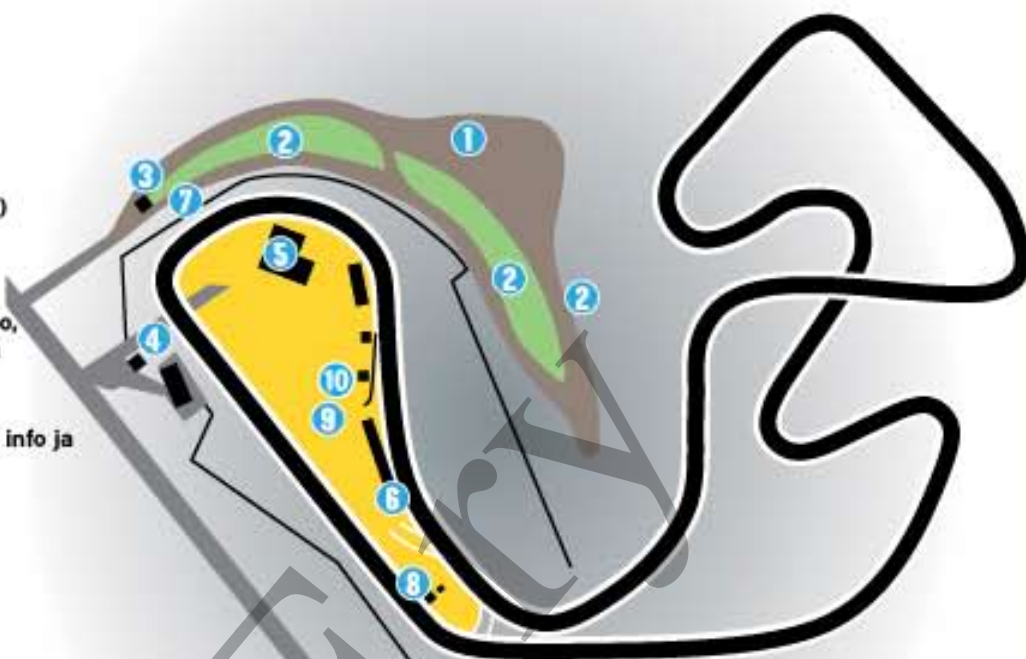


Hannu Tommisen ajama luokan Ford Escort Alastaron kisavarikolla vuonna 2002. (alla)



## RADAN PALVELUKARTTA

- 1 Harrasteajoneuvoparkki
- 2 Yleisöalue
- 3 Pääsylippujen myynti
- 4 Sisääkäynti varikolle (kilpailijat ja toimihenkilöt)
- 5 Kahvila, WC, pukuhuoneet, katsastus, parc ferme, kilpailutoimisto, kilpailijoiden ilmoitustaulu
- 6 Ratavarikko
- 7 Historic Race Finland ry:n info ja myyntiteltta
- 8 Kilpailun tuomaristo
- 9 Kilpa-autovarikko
- 10 Pressitoimisto



## TUE HISTORIC RACING -TOIMINTAA!

Historic Grand Recessa on myynnissä kerho-tuotteita, joiden tulot käytetään historic racing -kilpailutoimintaan. Tuotteiden myyntipaikat ovat HRF ry:n infoteltta katsomotasanteella sekä kilpailutoimisto ratavarikolla.

### Historic Grand Race T-paita 2015 17 e/kpl

- materiaali puuvilla
- design Mika Kaskinen
- koot: 104 cm, 116 cm, 128 cm, 140 cm, S, M, L, XL, XXL

### Historic Grand Race 2015 -tarra 1 e/kpl

#### HRF-tarra 1 e/kpl

#### HRF-kangasmerkki 8 e/kpl

- brodeerattu värillinen HRF:n logo
- halkasijaltaan 8,5 cm

#### HRF-pinssi 4 e/kpl

- värillinen
- kuva-aiheena HRF:n logo



f Ford Finland

# JOKAISEN UNELMA



## UUSI FORD MUSTANG

Yksi Mustang, kaksi mallia: Fastback ja Convertible.  
Valitse 314 hv EcoBoost- tai 418 hv V8-moottori.  
Lue lisää: [ford.fi/Mustang](http://ford.fi/Mustang)

Uusi Ford Mustang alkaen 55.611,57 € (autoveroton hinta 38.900 € + arvioitu autovero CO<sub>2</sub>-päästöillä 179 g/km 16.711,57 €).  
Ford Mustang -malliston CO<sub>2</sub>-päästöt 179–306 g/km ja EU-yhdistetty kulutus 8,0–13,6 l/100 km. Kuvan auto erikoisvarustein.

Ford Mustang -myynnistä Suomessa vastaavat seuraavat Ford-jälleenmyyjäiliikkeit:  
Laakkonen Ford ja Levorannan Autoliike Oy.



Go Further



## MAAN LAAJIN VALIKOIMA MOOTTORIURHEILU- VARUSTEITA SUORAAN HYLLYSTÄ!

ALPINESTARS, SPARCO, SABELT, STILO, BELL, PELTOR, SCHROTH, SIMPSON  
AP-RACING, BREMBO, FERODO, EBC, PAGID, BRAID, COMPOMOTIVE  
WISECO, MAHLE, JAZ, ATL, GOODRIDGE, ARP, ACL, CATCAM5, COMETIC  
K&N, KMS, SACHS, INTERCOMP, POWERFLEX, GB, SUPER-B, PIAA, YM.

# AUTORACING

WWW.AUTORACING.FI

Tulppatie 8 00880 HELSINKI (09) 540 7800

info@autoracing.fi

Myyntiä avoimena arkisin 9.00-17.00