

SAAB —

**NYT
MYÖS
NELITAHTI-
SENA**

SAAB —

**NYT
MYÖS
NELITAHTI-
SENA**

Ensi vuonna tulee uuden tyyppinen Suurajo Amatöörit ja ammattilaiset ajavat erikseen Matkailullinen puoli mukaan



Jyväskylän Suurajojen "H"-hetken koittaessa tänään klo 13 Harjun laella nähdään 116 auton lähtevän yli 2000 km taipaleelle manner-eurooppalaiseen tyyliin erikoiselta lähtöalustalta. Mitään muuta erikoista tavanmukaisten lähtöseremonioiden lisäksi ei tällä kertaa nähdäkään Jyväskylässä, sillä kaupungista on tullut vain ajajien huolto- ja järjestelykeskus. Tänä vuonna todellinen rallitunnelma Jyväskylän Harjulta ja Hippokselta puuttuu. Rallia nähdäkseen on mentävä pois rallin kotikaupungista. Jotain on siis muuttunut. Voidaankin sanoa, että Suurajot ovat nyt välivaiheessa, sillä suuria muutoksia on odotettavissa.

Kilpailun johtajan, ekonomi Matti J a t i s e n kertoman mukaan jo ensi vuonna pyritään ajot saamaan täysin toiselle pohjalle. Tulossa on nimittäin selvä luokkakajo amatöörien ja tehdasammattilaisten välille. Lisäksi matkailullinen puoli kehitetään huomattavasti pitemmälle kuin mitä se tällä hetkellä on. Niinpä jo ehkä ensi vuonna kilpailijat kokoontuvat Viitasaaren lomakylään pitkälle tauolle, jonka aikana keskustellaan, saunotaan, uidaan ja vaihdetaan mielipiteitä reitin varrella sattuneista tapahtumista. Tämä kaikki merkitsee sitä, että ralliin alkuperäinen merkitys matkailullinen huviretki tuodaan esille. Rallista pyritään tekemään sellainen, että siihen voi osallistua vaikkapa leikkimielessä. Ne, jotka puolestaan haluavat ottaa varsinaisen kilpailun tosi mielessä, saavat luonnollisesti myös tilaisuuden "kovassa" luokassa, jossa reitti ja aikataulu ovat huomattavasti vaativampia.

Jyväskylän Suurajojen tämänvuotinen ilmoittautuneiden määrä 116 autoa on peräti 57 vähemmän kuin vuosi sitten. Suurajojen osanottajamäärät ovat myös muualla Euroopassa olleet kuluvana vuotena aikaisempia pienempiä. Jyväskylän Suurajojen järjestäjät ovat sitä mieltä, että suurin syy osanottajamäärän alentumiseen nimenomaan Suomessa on kilpailijoiden asetehtävien vaatimusten tiukentaminen. Aikaisempina vuosina ovat mukaan päässeet — vuotta 1965 lukuunottamatta — kaikki halukkaat, vaikka heidän ajokokemuksensa ralleissa olisi ollut aivan parin kilpailun varassa. Mukana on ollut jopa aivan ensikertalaisia. Tänä vuonna on tilanne sikäli toinen, että ajajilla täytyy olla vähintään kolme loppuun ajettua kilpailua,

ennen kuin ilmoittautumista on voitu hyväksyä. Vaikka Jyväskylässä vaatimusten kiristäminen on selvä syy odotettua vähäisempään osanottajamäärään, ei samaa voida sanoa monista muista Euroopan ralleista. Kokonaisuutena ottaen lienee asiaan eniten vaikuttanut suurten tehdasjoukkojen mukaan tulo. Yksityisajajat eivät enää usko itsellään olevan samoja mahdollisuuksia voitoista kamppailtaessa kuin aikaisemmin. Ralliturheilu on myös kallista puuhaa toisissaan yrittäville. Kun tämän lisäksi löytyy jo paljon muitakin kilpailuja vakioautoille, on ymmärrettävää, että kilinnostus suurralleihin on hieman vähentynyt. Nyt on otettu vakavasti harkittavaksi eri keinoja ralliturheilusta

klinnostuneiden yksityisten muokautumisen helpottamiseksi mm. suunnittelema tehdasjoukkojen ulkopuolella ajaville oma kilpailu, samoin junioreille ja sellaisille ajajille, jotka pitävät rallia yhä edelleen matkailullisesti väritettynä ajajien ja autojen kunnostuksena. On aivan varmaa, että tämä kaikki on mahdollista niiveltä yhteen kokonaisuudeksi, joka monipuolisuudessaan kilnostaa, mutta samalla myös säilyttää suomalaisen rallikilpailun perusluonteen aitoa ja arvostettuna. Johonkin tällaiseen on suurajojen kohdalla pyrittävä. Muussa tapauksessa voidaan ennen pitkää todeta, että Suurajoissa on mukana vain jokunen tehdasajaja Suomesta, Ruotsista ja Neuvostoliitosta.

Kun ralliturheilua kohtaan yleisön keskuudessa tunnetaan yhä kasvavaa mielenkiintoa, on myös yleisön toivomukset otettava huomioon uusia suunnitelmia laadittaessa. Jotta tämä tapahtuisi myös turvallisuuskäsitteitä huomioiden, lienee turvauduttava yhä enemmän ratoihin erikokoisista suorituspaikoista, vaikka pääosa



Viimevuoden voittanut merkkijoukko oli kovaakin kovempaa kaartiä ja niinpä sen voitto olikin suvereeninen. Lentävät cooper-miehistöt vasemmalta Anssi Järvi/Rauno Aaltonen (II sija), Timo Mäkinen/Pekka Keskiitalo (voitto) ja Englannin Paddy Hopkirk/Kauko Ruutsalo (VI sija).

EM-pistejärjestelmän uudistus johtanut täydelliseen sekasotkuun

Kysyin Rauno Aaltoselta viime vuoden Suurajojen tulosten julistamisen jälkeen. "Mikä on tällä hetkellä tilanne EM-kilpailussa." Vastaus oli varsin yllättävä: "En osaa sa-

noa aivan tarkkaan, mutta kylä minun pitäisi olla kärkeäpäissä." Rauno Aaltonen, viime vuoden Euroopan mestari ei tiennyt tilannetta, vaikka pistejärjestelmä oli vielä vuosi sitten melko yksinkertainen. Tänä vuonna tilanne on entistä hämmämpi. Mestaruuksia jaetaan nyt kolme ja tuskin kukaan tietää mikä on tämän hetken tilanne EM-kilpailussa, sillä kolmen osakilpailun tuloksia ei ole vielä edes julistettu, vaikka yksi näistä kilpai-

luista ajettiin jo tammikuussa.

★ Monte Carlissa, Italian Flore- ja Kreikan Akropolis-rallissa uudet säännöt aiheuttivat protestteja, jotka eivät ole vielääkään ratkennet. Tämä aiheuttaa sen, että EM-pisteitä ei tässä vaiheessa voida laskea muuta kuin veikkamalla FIA:n mahdolliset päätökset näistä protestteista. Ilmeisesti kaikki kolme protestia tullaan hylkäämään FIA:ssa.

★ Vaikka FIA onkin tänä vuon-

na vähentänyt luokkien lukumäärää kilpailuun jokaisessa EM-rallissa kahdessa ryhmässä, mikä luonnollisesti aiheuttaa sekaannusta. Jyväskylän Suurajoissa ei noudata FIA:n uutta luokkakajoa vaan kilpailuun vanhaan tyyliin EM-pisteet on kuitenkin laskettu va FIA:n sääntöjen mukaan 1-ryhmässä ja 2-ryhmässä, joten sekasotku on valmis.

★ Ykkösyryhmässä on tällä hetkellä tilanne aivan avoin, sillä kukaan ei ole saanut EM-pisteitä useammasta kuin yhdestä kilpailusta, joten varsin monella on mahdollisuus EM-tittelin tässä ryhmässä. Kakkosryhmässä on puolestaan kymmentä mestaruuden tavoittelijaa.

★ Suomeen tuli viime vuonna EM-kilpailussa voitto ja toinen tili (Aaltonen ja Mäkinen) eikä voitane kiistää sitä, että nämä kaksi

Oppikaa Tekin ajotaito Juhan 'kolmioautojen' ratissa.



Kurssit alkavat joka viikko Gummeruksen k. 11 Tempon vieressä

FIAT 600 D



Teho 32 hv
Nopeus 110 km/t.
Henkilöluuku 4

UUSI OHJEHINTA 5.600:-

AUTOVERO NOSTI KAIKKIEN AUTOJEN HINTOJA, MUTTA FIAT 600:n KOHDALLA ON NOUSU VARSIN VÄHÄINEN. SIKSI FIAT 600 D ON TÄLLÄ HETKELLÄ

ENTISTÄ EDULLISEMPI HANKINTA

FIAT 600 D:n puolesta puhuvat toki monet muutkin seikat kuten alhaiset huolto- ja polttoainekustannukset, 32 hevosvoiman terhakke moottori, ihyhtliikkeen lattiavaihte, tarkka ja nopea ohjaus, tehokas lämmityslaitte, koefeltu korirakenne ja monet muut seikat, joille autontuntija paneo arvoa.

— jo ennen edullinen
NYT VIELÄ EDULLISEMPI

autokellari

KILPISENKATU 5
AUTONMYNTI — puh. 15 065

YHÄ EDULLISET JALTA JA MOSKVITSH ELITE

Joutuisa, ketterä, taloudellinen — JALTA 4:lle.
Tyylikäs, tehokas, turvallinen — MOSKVITSH ELITE 5:lle.



Hinnat vapaasti
Helsingissä:
Jalta 4.290.—
Elite 6.140.—
Elite de Luxe 6.440.—

TERVETULOA KOEAJOLLE! Käsiraha 40 %, maksuaika 18 kk

SISÄMÄÄN AUTO OY

JYVASKYLÄ — ITX-PRIJKNTEENT. 45 — PUH. 17 311



JYVASKYLÄN
KONTTORI:
Kauppakatu 25
puh. 18 341

**autovakuutusten
laatumerkiksi
POHJOLA**