



Harvinaisen ilmava tilanne Saab Merkkiluokan kilpailussa. Yleensä autot liikkuvat tiiviissä rykelmässä toisiaan hipoen. Tahallaan tönäminen ei kuulu luokan henkeen.

Merkkiluokka ruudun takaa

Merkkillinen ilmiö tämä Saab 900 T Merkkiluokka. On kisoja, kilpailijoita, yleisöä, sponsoreita, julkisuutta, kansainvälistä mielenkiintoa ja vaikka mitä. Ja kaikki tuntuvat olevan tyytyväisiä. Myös laina-autolla luokassa vierailleet kilpailijat, kuten seuraavasta ilmenee.

Puomin virkaa hoitava köysi lasketaan alas ja reitti varikolta radalle on vihdoinkin auki. Melkoinen määrä kilpa-autoja matala kohti lähtöruudukkoa.

Ylläni Mikko Kozarowitzkyn vanha ajopuku ja päässä jonkun toisen vanha kypärä, en muista kenen. Ajokki jossa istun on sekin vanha, mutta erinomisessa kunnossa. Suhteellisen nuoresta iästäni huolimatta tunnen kuitenkin itseni vanhaksi; en näe enkä kuule juuri mitään. Olo

tuntuu kuumeiselta, jopa kamottavalta. Moottorit pitää sammuttaa. Syntyneessä hiljaisuudessa kuuluttajan ääni muistuttaa pyövelin julistusta hänen lukiesaan tuomituttujen nimiä järjestyksessä. Hyvästi Hanna ja lapset. Tämä on ensimmäinen asfalttikilpailuni. Armon vuonna 1970 Turussa Artukaisissa. Näin muistan.

Kun moottorit jälleen käynnistetään ja on vain hetki lähtöön, en taaskaan kuule mitään ja näköäkin alkaa jälleen vaivata. Ampaimme liikkeelle ja ihmeellistykällä, äsken vaivanneet oireet katosivat.

Joka on ollut kaksitahti-Saabien ympäröimänä lähtöviivalla voi vahvistaa edellisen. Raastava meteli ja sakea savu kuuluivat sen ajan tyyliin rata-Saabeissa.

Neljä tahtia ja turbo

Ensimmäinen tutustuminen Saabeihin radalla oli mieleenjäävä, vaikka ajoinkin kilpailevalla merkillä. Jos joku silloin olisi vakavissaan puhunut Saab Merkkiluokasta, olisi hänet luultavasti voideltu hyvällä kaksitahtiöljyllä ja muovattu äänenvaimentimeksi jonkun "porkkanasorvin" pakotupkenjatkeeksi.

Mutta kun Klaus Bremer otti Saab Merkkiluokka-asian esille, elettiin täsmälleen oikeassa ajassa. Turboahdin oli mm. F1-kilpurreista tuttu tehosampo ja Saab Ysisata-mallistostahan löytyi tälläkin lisukkeella varustettu ajokki. Rata-autoilu tarvitsi jotakin piristystä, eikä näin jälkeen päin katsottuna parempaa olisi voinut keksiä. Saab Merkkiluokasta tulee helposti puhuneeksi kuin se olisi pyörinyt radoilla jo vuosia, vaikka tosiasiaa vasta kaksi kilpailukautta on kirjattu Merkkiluokan historiaan. Tämä johtuu luokan sopivuudesta ja kaikkinaisesta valmiudesta Suomen radoille. Ikään kuin siinä ei olisi ollut uutuuksille ominaista sisäanajovaihetta lainkaan. Bremer luovutti luokan isännöinnin **Timo Mäkelälle** joka — paitsi jatkoi toimintaa saumattomasti — on myös kehittänyt autoja ajettavuudeltaan ja vahvistanut luokan imagoa.

Tehokkaat linjat

Minkälainen Saab 900 Turbo M on ajaa? Tätä pitäisi kysyä luokan konkareilta; heistä monilla on kokemusta ja vertailupohjaa, jos kohta joukosta löytyy aivan vasta-alkajiakin. Eräs Saab-luokan mausteita onkin se, että kuljettajia on lähes kaikista ikäryhmistä. Puntarointi nuoruuden rämäkkyyden ja iän tuoman kokemuksen välillä pääsee toteutumaan terveesti. Luokan ikäsestori, **Kari Uusitupa**, on jo aikaa sitten 50 täyttänyt, kun taas nuorimmat ovat juuri ajokorttinsa saaneita.

Omat kokemukseni Saab-luokasta rajoittuvat kahteen kilpailuun. Ensimmäisen ajojen 1987 Kemoran moottoriradalla Vetelissä ja toisen viime kesänä VM-Vauhtipäivillä Ahveniston radalla. Jos ei muuten niin ainakin ikäni puolesta kuulun tähän ns. kokeneeseen porukkaan.

Kemorasta ensimmäinen havainto oli, että joillakin kanssa kilpailijoilla olisi nopeammat autot. Ja olihan minullakin ajossa Saabin Uudenkaupungin auto- tehtaan proto-Saab. Auto ei kuitenkaan ollut mitenkään erityisesti "virittetty", vaan **Simo Vuorio** oli siinä vain kokeillut, kuinka vähillä muutoksilla Saab Turbo olisi kilpailukelpoinen radalla.

Luulen, että moni muukin on ensikokemuksensa jälkeen Saab-luokassa olettanut erojen johtuvan autojen tehoeroista. Näin asianlaita ei kuitenkaan ole. Minulle ainakin selvisi, että ajolinjojen valinta ja turbomootorin oikea kuormitus lisäävät nopeutta radalla merkittävästi. Kemorassa radan hitain kaarre on juuri ennen suoralle tuloa ja nopeus tässä kaarteissa näkyy huippunopeudessa pääsuoran päässä. Jos pystyn hitaassa kaarteissa ylläpitämään viisi kilometriä tunnissa suurempaa ulostulonopeutta, niin lähes sama viisi kilometriä tunnissa on enemmän huippunopeutta suoran lopussa.

Koska Saabilla ajtaessa vedättäminen, jarruttaminen ja ohjailu tapahtuvat pääasiassa etupyörillä, eturenkaat kuumevat melkoisesti ja menettävät hieman pitoaan kilpailun loppua lähestyt-



täessä. Tästä syystä liiallinen yrittäminen vain pahentaa tilannetta; renkaat kuumevat enemmän ja pito heikkenee entisestään. Maltillisesti ajavat näyttävät loittonevan kenties hitaasti mutta varmasti. Lyhyessä, 10 kierroksen kilpailussa ei ole aikaa renkaiden jäädyttelyyn, niin kuin jossakin 300 kilometriä pitkässä F1-kilpailussa voi nähdä tehtävän.

Renkaina Merkkiluokassa ei käytetä kilparenkaita vaan maapilarensia nopean ajon siviilirenkaita (Bridgestone). Kaikilla on samanlaiset.

Tämä on koulutusta tehokkaimmillaan. Tasavahvassa luokassa ei opita pelkästään ajamaan lujaa, vaan huomataan myös maltin ja taktiikoinnin merkitys. Usein menestyy se, jolla on kantia ajaa määrättyt kaarteet tarpeeksi "hiljaa" ja mahdollisimman eleettömästi. Eikä se silti vähennä hitustakaan Saab-luokan näyttävyyttä radalla.

Ajoissa alta pois

Ahveniston radalla jouduin turvautumaan eräseen kokemuksen tuomaan etuun. Harjoituksissa, juuri ajanoton alettua, irtosi autostani ahtoilman jäädyttimen ja imusarjan välinen kumpiputki. Tosin vain toisesta päästään, mutta moottori luonnollisesti kieltäytyi käymästä. Tämä harmiton vika johtuu kuumuudesta, ja sinä päivänä totisesti tarkeni.

Jouduin starttaamaan toisesta rivistä edelläni luokan kunkut **Robert Koistinen** ja **Markku Kuusijärvi**, ja vierellä kokenut

Varikolla Merkkiluokan kilpailuissa on aina sähkökkä tunnelma. Auton kimpussa teknisistä asioista huolehtiva Eino Malm (vas.) ja SM-Racingin vetäjä Timo Mäkelä.

Norjan uuden moottoriradalla avajaiskilpailun voittajakolmikko. Toiseksi sijoittunut Robert Koistinen (vas.) voitti koko Saab-luokan asfalttisarjan 1988 ja hän pitää saamaansa kokemusta Merkkiluokassa ponnahduslautana matkallaan

Euroopan formularadalle tulevana kautena. Mika Salmiselle Norjan kilpailu merkitsi ensimmäistä voittoa Saab 900 Merkkiluokassa. Ippo Hietanen kotiutui uudelle radalle nopeasti sijoittuen kolmanneksi.



Kari Uusitupa ja takana lähes 25 yhtä voitonjanoista Saabistia. Nyt lähtö ratkaisi. Olin ennakkoon tutustunut lähettäjän työskentelytapaan; asialla oli ammatitimes. Ei epävarmuutta tai nykimistä lipun kanssa. Vain vähän kierroksia moottorista, kytkinpoljin nopeasti ylös ja kaasua vain sen verran etteivät pyörät pääse sutimaan liikaa. Voimaa Saabissa on niin paljon (noin 200 hv), että auto jää helposti polttamaan renkaita viivalle. Koistinen erehtyi lähtötavassa ja jäi hetkeksi ruutuunsa, Kuusijärvi yllättyi ehkä tästä, koska minä pääsin työntymään keulille. Tosin parempaakaan lähtöä en siinä tilanteessa olisi pystynyt Saabilla esittämään. Nopeasti kakkosvaihdelle päälle, kolmonen ja taitto ensimmäiseen kaarteeseen. Huh, onneksi lähtö onnistui. Harjoituksissa kun liki viisitoista kuljettajaa oli saman sekunnin sisällä kuin minä.

Kuvaavaa luokan tasaisuudelle on, että "missattuani" kaksi kertaa vaihtamisen saman kierroksen aikana Kuusijärvi pääsi aivan puskurituntumaan ja jou-

duin turvautumaan muutamissa kaarteissa suojaukseen eli ajolinjat oli valittava hitaiksi ja samalla mahdolliset ohitusyritykset peitättäviksi. Tietysti vain siinä määrin kuin säännöt antavat myöten.

Samalla näin peilistä, että Kuusijärven renkaista oli terävin pito pois, ajolinjat laajenivat, eikä hän pystynyt takaa-ajon jälkeen enää työntymään lähitaisteluun.

Pääministeri oli jakamassa palkintoja, vain Saab-Merkkiluokassa, joten SM-Racingin työskentely luokan arvostuksen kohottamisessa on hatunnoston arvoista.

Lähes uskomaton meikäläisessä rata-autoilun perspektiivissä on viime kesänä toteutunut "vientikampanja". Kolme rekka-autollista Saab-Merkkiluokan kilpureita kuljetettiin Ruotsiin ja Norjaan, jossa kaverit ajoivat näyttökilpailun vaikkakin tosimielessä. Tähän saakka on totuttu siihen, että kehityskelpoiset ajatukset tulevat meille juuri esimerkiksi Ruotsista. Suomalainen Saab ja oikeat ihmiset voivat saada ihmeitä aikaan. □