

# HISTORIC-AUTOURHEILU

## MIDNATTSSOLSRALLYT 2022

Kouvola, lokakuu 2022

Tutkielma

Jorma Pekkanen

Kouvolan Ammattiopisto Oy

## SISÄLLYSLUETTELO

1	Johdanto .....	1
2	Taustaa .....	3
3	Tekninen säännöstö .....	9
4	Havaintoja kilpailureitin varrelta .....	14
5	Ympäristösertifiointi .....	17
6	Historic-rallitoiminnan taloudellinen arvo .....	17
7	Jälkimarkkinat ja uustuotanto .....	20
8	Historic-rallitoiminnan vertailua .....	24

# 1 Johdanto

Historic-kilpailemisen pääperiaatteena on vanhojen autojen, sekä historian, että lajien kulttuuriperimän vaaliminen. Historic-autoilla voidaan harrastaa ja kilpailla monessa eri lajissa, joista yleisimmät ovat ralli, rata-ajo, rallisprint- sekä mäkikilpailut. Historic-ralliurheilu ei näyttäydy tavalliselle kuluttajalle yhtä hohdokkaana, kuin esimerkiksi WRC-tehdastiimien ajama rallin MM-sarja.

Tässä tutkielmassa keskitytään pääasiassa rallikilpailuun. Analysointiin ja vertailuun on käytetty Midnattssolsrallyt 2022 -kilpailun aikana tehtyjä havaintoja, joita on verrattu alan vastaavaan kotimaiseen tapahtumaan, Lahti Historic-ralli EM-kilpailuun.

Kesäkuussa 2022 toteutuneelle Midnattssolsrallyt 2022 -kilpailumatkalle osallistui Kouvolan Ammattiopistolta Jorma Pekkanen, Pasi Kahelin ja Jari Saikko sekä Jarmo Kujanpää Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulusta. Pasi Kahelin on rata-ajon ohessa toiminut kartanlukijana yli 50 historic-rallissa SM- ja EM-tasolla. Jorma Pekkanen on harrastanut autourheilua kilpailijana vuodesta 1965, josta rallikuljettajana 37 vuotta. Tutkielman aineistosta kuuluu kiitos Ralf Petterssonille, Midnattssols-rallin katsastuspäällikkö Hans Lindvallille sekä kilpailun sihteerille Kerstin Lindenille. Lisäksi tietolähteenä on ollut Kansainvälisen Autourheiluliiton FIAN suomalainen tekninen tarkkailija Ralf Pettersson, jolla on yli 50 vuoden kokemus ralliautoilusta EU-alueella, mitä lisäksi täydentää hänen toimimensa FIAN historic-lajien tekniikkaryhmässä vuodesta 2007 asti. FIA on autourheilun kansainvälinen keskusjärjestö, Fédération Internationale de l'Automobile.

Kuten tutustumiskohteemme Midnattssolsrally 2022 osoitti, on hyvin järjestetty ja oheistuotettu historic-rallitapahtuma hyvää viihdettä paitsi osallistuville kilpailupareille, myös kilpailua seuraaville katsojille.

Uusimpien FIA sääntöjen mukaisesti myös ympäristöasiat kierrätysineen ovat rallitapahtumissa nykypäivää. Tutustumiskohteenamme olleessa historic-kilpailussa oli käytössä sertifioitu ympäristöohjelma vastuuhenkilöineen. Tämän toiminnan järjestelmällisyys oli selvästi nähtävissä koko kilpailutoiminnan ajan.

## 2 Taustaa

Historic-autoilla kilpaillaan eri ikäkausissa aina 1930–40-luvulta 1990-luvun alkuun asti. Historic-autoilla voidaan harrastaa ja kilpailla monessa eri lajissa. Yleisimmät lajit ovat ralli, rata-ajo ja rallisprint-tyyppiset kilpailut sekä etenkin Keski-Euroopassa erittäin suositut mäkilpailut. Euroopassa, varsinkin vanhimpien ja arvokkaimpien autojen kuljettajien suosiossa ovat rallin tasanopeuskilpailut, jonka suosio kasvaa Suomessakin hiljalleen.

Suurin ero historic-kilpailutoiminnan ja nykyaikaisella kalustolla tapahtuvan kilpailun välillä on se, että historic-toiminnassa tavoitteena ei ole kilpailijan ammattimaisen uran rakentaminen ja nousu autourheilun huipulle, vaan kilpaileminen puhtaasti harrastuspohjalta kiinnostuksesta lajiin. Se ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kilpailujen urheilullinen taso olisi vaatimatonta ja menestyminen helppoa. Osa kilpailijoista ajaa voitosta tosissaan, ja kalustoa kehitetään sääntöjen puitteissa koko ajan. Varsinkin tiettyihin suosituimpiin automalleihin löytyy esim. Englannista ammattimaisia rakentajia, jotka panostavat todella paljon uusiosien valmistukseen sekä tuotekehitykseen – aivan kuten missä hyvänsä muussa moottoriurheilulajissa.

Teknisesti historic-autojen rakentaminen ja ylläpito on haastavampaa kuin nykyautojen, mistä kerrotaan lisää tuonnempana. Säännöt, niin kuin ne ovat aikoinaan FIA:ssa laadittu, ovat erittäin monisäikeisiä. Lajissa tulee noudattaa pääsääntöisesti kyseisellä ikäkaudella voimassa olleita sääntöjä, joita on tietyiltä osin täydennetty nykyajan vaatimusten mukaan, esimerkkinä turvallisuuteen liittyvillä säännöillä. Turvavarusteiltaan uusimmat historic-autot ovatkin nykyisin jo lähes vastaavalla tasolla kuin nykyaikaiset ralliautot. Tosin auton rakentamisajankohdalla on tähänkin suuri vaikutus. Auton sääntöjen mukaisuuden valvontaa helpottamaan on lisäksi luotu autokohtainen FIA Historic Technical Passport HTP -asiakirja. HTP-asiakirjaan kirjataan käytetyt tekniset yksityiskohdat, joiden perusteena on autonvalmistajan ja FIAN laatima ns. luokitustodistus, jossa valmistaja ilmoittaa millaisia osia ko. automallissa on sallittua käyttää. Luokitustodistus ja historic-passi sisältävät myös valokuvia, joista asioiden oikeellisuus voidaan todeta. Autourheilun

Kansallisen Keskusliiton (AKK) alaisissa kilpailuissa kilpaillaan vain FIA historic-sääntöjen mukaisilla ja FIA HTP -passitetuilla autoilla.

Maassamme on kaksi uudehkoa FIA-säännöstöistä riippumatonta, täysin kansallista autourheilujärjestöä: harrastemoottoriurheilun keskusjärjestö ry ja Suomen Autourheiluliitto ry. Näiden järjestöjen periaate on ylläpitää edullista harrastamista, ja säännöstö molemmilla järjestöillä on laadittu kansallisesta lähtökohdasta Suomen tieliikennelakia noudattaen. Molemmilla järjestöillä on omat klassikkoluokkansa, joiden säännöt poikkeavat hieman toisistaan, mutta molemmilla ne on muokattu FIAN säännöistä kansalliseen harrastajakäyttöön sopivammiksi päätarkoituksena tehdä harrastaminen edullisemmaksi ja saada talleissa seisovaa, vanhentuneilla passeilla olevaa, historic-kalustoa uudelleen kilpailukäyttöön.

Midnattsolsrallyt-kilpailulla on pitkä historia, ja se on Skandinavian ensimmäisiä suuria, haastavia ralleja. Ensimmäinen kilpailu järjestettiin vuonna 1950. Silloin rallit olivat luotettavuuskilpailuja: starttipaikkoja oli valittavana ympäri maata, ja kilpailun keskuspaikkaan piti selvittää tietyssä ajassa tiettyä reittiä käyttäen. Tiet sodan jälkeisessä maailmassa olivat kuin kynnöspeltoja, ja ihanneajan saavuttaminen oli kaukainen unelma. Kohti nykyistä pikataivaltyyppistä rallia siirryttiin vuonna 1955, kun kilpailussa oli viisi täysin suljettua maantie-erikoiskoetta ja yksi rataerikoiskoe nykyisellä periaatteella eli nopein voittaa.



*Kilpailupari Bo Rönnbäck – Gerth Svensson sekä Ford Starliner V8 vm 1961 valmistautumassa kilpailuun. Tällä autolla on ajettu Midnattssolsrallyt vuonna 1962. Ei pilkuntarkkaa sääntöjen seurantaa, sillä roiskeläppämateriaali ei varmastikaan ole 1960-luvulta.*

Vuonna 2006 kilpailu muuttui historic-ralliksi nykyisin voimassa olevan FIA-säännösten voimaantullessa. Kilpailulla on hyvä kansainvälinen maine kolmipäiväisenä vaativine sorateineen. Lisäksi kilpailijat ovat arvostaneet hyviä järjestelyjä, runsasta katsojamäärää sekä useita oheistapahtumia. Ruotsin autourheilun keskusjärjestö, Kungliga Automobil Klubben, noudattaa FIAN sääntöjä, joten kilpailun aikataulut on hyvin samanlainen kuin mihin kotimaisissa kilpailuissa on totuttu.

Midnattssolsrallyt 2022 -aikataulut oli seuraavanlainen:

*Sunnuntai 24.4.2022      Kilpailun säännöt julkaistaan kilpailun ja tulospalvelun verkkosivuilla.*

*Maanantai 2.5.2022      Ilmoittautuminen alkaa klo 12.00.*

*[www.midnattssolsrallyt.com](http://www.midnattssolsrallyt.com)*

<i>Maanantai 23.5.2022</i>	<i>Ilmoittautuminen loppuu klo 18.00</i>
<i>Maanantai 30.5.2022</i>	<i>Osanottajalista julkaistaan.</i>
<i>Tiistai 7.6.2022</i>	<i>Ilmoittautumismaksun viimeinen eräpäivä</i>
<i>Torstai 23.6.2022</i>	<i>Viimeiset kilpailijaohjeet liitteineen julkaistaan.</i>
<i>Tiistai 5.7.2022</i>	<i>Huoltoalue, camping, kilpailutoimisto avautuvat klo 17.00–21.00</i>
<i>Keskiviikko 6.7.2022</i>	<i>Huoltoalue ja toimistot avautuvat klo 8.00. Esikatsastus alkaa klo 12.00. Klo 16.00 lopullinen lähtöluettelo julkaistaan. Klo 16.30 ensimmäinen erikoiskoe alkaa. Klo 21.00 seuraavan kilpailupäivän lähtöluettelo julkaistaan.</i>
<i>Torstai 7.7.2022</i>	<i>Klo 7.30 kilpailutoimisto aukeaa. Klo 8.00 toinen kilpailupäivä alkaa. Klo 21.00 seuraavan päivän lähtöluettelo julkaistaan.</i>
<i>Perjantai 8.7.2022</i>	<i>klo. 8.00 ensimmäinen auto starttaa reitille. Klo 22.30 tämän kilpailupäivän viralliset tulokset julkaistaan, ja seuraavan päivän lähtöluettelo julkaistaan.</i>
<i>Lauantai 9.7.2022</i>	<i>Klo 8.00 ensimmäinen auto starttaa reitille. Klo 15.45 ensimmäinen auto maalissa. Klo 18.00 viralliset lopputulokset julkaistaan. Klo 19.00 Park Ferme aukeaa, ja autot saa ajaa huoltoalueelle. Klo 20.00 palkintojen jako. Park Ferme on suljettu alue, jossa kilpa-ajoneuvot ovat pysäköitynä teknisiä tarkastuksia varten ennen huoltoalueelle siirtymistä.</i>

Kaikki kilpailujen asiapaperit ovat siirtyneet sähköiseen käsittelyyn. FIAN hyvinkin yksityiskohtaiset ohjeet on nykyisin kopioitu kansallistenkin kilpailujen formaatiksi. Asiointi on nopeaa ja helppoa. Kilpailija voi ladata dokumentit mobiililaitteeseen, josta ne ovat tulostettavissa paperiversioiksi. Tässäkin kilpailussa säännösten ja lisämääräysten malli on sama kuin esimerkiksi kotoisessa Lahti Historic Rallissa. Autourheilussa kaikissa dokumenteissa käytetään kansallisen kielen lisäksi aina



englanninkielistä versiota, joten kilpailun ajamiseen ei tarvita ruotsin kielen taitoa. Covid-19-pandemia kiihdytti näidenkin asioiden siirtymistä täysin sähköiseen asiointiin koko EU:n alueella.

Vertailukohteeksi tähän kilpailuun ja sen käytäntöihin on otettu käytännöt suomalaisten kilpailujen kulussa, mutta myös EM-historic -rallisarjan kilpailut Virossa, Latviassa, Saksassa ja Italiassa, joissa Pasi Kahelin on toiminut kartanlukijana, sekä ne kilpailut, joita Jorma Pekkanen on ajanut Englannissa. Läheisin vertailukohde on kuitenkin Suomen suurin historic-rallitapahtuma, Lahti Historic Rally, joka on ollut EM-osakilpailu jo useiden vuosien ajan.

Oleellinen ero löytyy aikatauluissa ja siihen liittyvässä ohjelmallisuudessa sekä ohjelmiin osallistuneiden katsojien määrässä. Lahti Historic Rally on EM-sääntöjen mukaisesti ennakkotutustuttava eli niin sanottu nuotitettava ralli. Tapahtuma on Lahden Messukeskuksen, urheilupuiston ja sataman alueella 120 000 asukkaan kaupungin keskustassa. Huoltoalueet ja kilpailutoimistot avataan kaksi päivää ennen starttia, mutta alueella ei ole minkäänlaisia tapahtumia, ei edes ”rallimakkaran” myyntiä. Ei ole katsojiakaan. Kilpailijat käyvät esittämässä ajokorttinsa ja kilpailulisenssinsä. Kun nuotitusauto on tarkastettu ja seurantalaitteet asennettu, kilpailijatkin häipyvät reitille nuotittamaan. Kaikkinainen ”meininki” puuttuu. Vastaavasti Midnattssolsrallin camping-alue oli täynnä matkailuautoja, ja suurin osa rallitiimeistä oli pystyttänyt leirinsä jo päivää ennen kilpailun alkua. Lukuisat näytteilleasettajien osastot sekä ravintolat olivat toimintavalmiina. Kun Gelleråsen-moottoriradan portit avattiin yleisölle keskiviikkona, niin ratavarikkoalueelle tuli hetkessä tuhansia katsojia seuraamaan lukuisia oheistapahtumia ja esitysten ja näyttelyiden lomassa nauttimaan virvokkeita. Kaikki tämä pienessä Karlskogan 30 000 asukkaan kaupungissa, ja lähes kaikki katsojat olivat vielä läsnä, kun viimeinen kilpailija saapui ns. yleisöerikoiskokeen maaliin.

Iltatapahtumiin osallistujien määrästä ei ole tarkkaa tietoa, mutta Ralf Petterssonin kertoman mukaan väkeä oli paljon. Kilpailun järjestäjä arvioi aiempien vuosien perusteella katsojamääräksi noin 70 000.



*Anders Carlsson ja Audi S E2 valmistautumassa näytösajoon.*

Katsojissa oli huomattavan paljon kokonaisia perheitä, ukit ja mummit mukaan lukien, ja tämäkin poikkeaa suomalaisesta vastaavasta tapahtumasta. Eikä voi välttyä ajatukselta, että juuri tämän takia tunnelma tapahtuman aikana oli hyvin leppoisa. Hyvät käytöstavat tulivat esille, kun Show-esitysten jälkeen laulettiin maakuntalaulu. Kaikki nousivat seisomaan, ja suurin osa lauloi mukana. Suomalaisissa rallitapahtumissa emme ole vastaavaa kokeneet.

Kustannustaso oli tapahtuman laatuun nähden kotimaisia vastaavia edullisempi. Noin 20 € pääsymaksuun sisältyi pysäköinti koko päiväksi, ja ruoka- ja juomatarjoilujen hinnatkin alittivat suomalaisen huoltoasemabaarien tason. Suomalaisissa vastaavissa

kilpailuissa katsoja ostaa joko ns. rallipassin, joka toimii pääsylippuna kaikille erikoiskokeille, tai ostaa erikoiskoekohtaisen pääsylipun. Lahti Historic Rallin passi maksaa 20 € tai vaihtoehtoisesti jokainen erikoiskoe erikseen 10€; lisäksi on maksettava pysäköinnistä. Midnattsolsrallin kaikkiin muihin tapahtumiin kuten erikoiskokeille, huoltoparkkeihin jne. oli vapaa pääsy. Pysäköinti pelloille raivatuille pysäköintialueilla oli kannatusluontoisesti vapaaehtoinen erikoiskokeen järjestäneen seuran hyväksi. Tästä voimme päätellä, että Midnattsolsralli- tapahtuman rahoitus on hoidettu muutakin kautta kuin erikoiskokeiden katsojien kustannuksella. Esimerkiksi virallisia yhteistyökumppaneita laskimme olevan 84 kpl. Kilpailijoiden osanottomaksu erikoiskokeiden määrään suhteutettuna on Midnattsolsralli ja Lahti Historic -kilpailuissa suurin piirtein samalla tasolla, mutta fasilitetit ruotsalaisessa kilpailussa olivat huomattavasti paremmat.

Autourheilun Kansainvälisen Keskusjärjestön FIAN alaisissa kilpailuissa, joissa kansainvälinen osanotto on sallittu, kuljettajapari tarvitsee kansainvälisen kilpailulisenssin, jonka oman maan keskusliitto myöntää. Tässä kilpailussa oli lisäksi käytäntö, jota emme ole ennen historic-ralleissa nähneet. Kuljettajalta vaadittiin vähintään neljänkymmenen vuoden ikä. Syy ruotsalaisten käytäntöön ei täysin selvinnyt, mutta arvelemme syyksi sen, että koska suurin osa historic-auton omistajista ja rallikuljettajista kuuluu vanhempaan, ns. jäähdyttelevään kilpailijaryhmään, halutaan heistä pitää kiinni, jotta osanottajamäärät pysyvät riittävän korkeina. Näin kilpailijauraa rakentavat nuoret kuljettajat eivät miehitä kilpailun tuloslistan kärkeä, vaan hankkivat kannuksensa kansallisten luokkien tai Ruotsin Mestaruus-sarjan kilpailuissa nykyaikaisemmilla ralliautoilla.

### 3 Tekninen säännöstö

Historic-ralliauton tekninen säännöstö tuntuu helposti sekavalta, vaikkakin peruseriaate on yksinkertainen. Autojen kilpailuluokat jaetaan valmistusvuoden, auton tyyppin ja viritysasteen sekä moottorin kuutiolavuuden mukaan. Käytännössä sääntöjen oikein ymmärtäminen on kuitenkin aina aiheuttanut ongelmia. Autolle pitää olla tehty HTP ennen ensimmäistä kilpailua. Tämä asiakirja pitää olla mukana kaikissa

kilpailuissa, sillä katsastusorganisaatio tarkastaa siitä ja autotehtaan laatimasta luokitustodistuksesta, onko auto sääntöjen mukainen. Koska jo 1970-luvulla kilpa-autojen tekninen kehitys oli kiivastahtista, FIA korjasi ja täydensi sääntöjä vuosittain. Siksi esimerkiksi Ford Escort RS 2000 vuosimalli 1976 noudattaa teknisiä määräyksiä, jotka olivat voimassa 31.12.1981 asti. FIA on jakanut Historic-kilpa-autot eri luokkiin, jotta kunkin ikäkauden sisällä säännöt ja niiden seurauksena auton suorituskyky olisivat samalla tasolla, ja jolloin kilpailu muodostuu tasaväkisemmäksi.

Midnattssolsralli noudatti samaa ikäkausijakoa kuin kaikki suomalaisetkin historic-rallikilpailut. Ensimmäinen kategoria: autot valmistettu ennen 31.12.1961 ja moottorin kuutiotilavuus vapaa; vain yksi ajoneuvo tässä luokassa. Seuraava kategoria autoille 1.1.1962 – 31.12.1969, ja lisäksi 5 eri luokkaa moottorin kuutiotilavuuden mukaan. Tässä luokassa oli mukana yhteensä 32 autoa, ja varsinkin ruotsalaismerkit, Saab ja Volvo, olivat vahvasti edustettuna.

Seuraava ikäryhmä on 1.1.1970 – 31.12.1975, jossa on kolme kuutiotilavuusluokkaa. Mukana oli Volvo 142-, Saab V4-, ja Opelin Ascona- ja Kadett GTE-malleja. Seuraavasta ikäkaudesta, 1.1.1976 - 31.12.1981 löytyivät kilpailun nopeimmat autot, sillä Suomen käytännöstä poiketen kilpailuun hyväksytyt nelivetoisia historic-ralliautoja. Moniventtiilimoottorit liittyvät jo tähän ikäkauteen, josta esimerkkinä Ford Escort RS 1800, jonka moottorissa on 250–270 hevosvoimaa, version mukaan vaihdellen. Uutena tulokkaana Volvon 242/244-mallit, jotka osoittautuivat tässä kilpailussa jopa Fordiakin nopeammiksi. Uusin ikäryhmä, joka hyväksyttiin mukaan viimeisimmässä sääntöuudistuksessa, on valmistusajankohdaltaan 1.1.1982 – 31.12.1990 olevat autot.

Historic-rallin harrastajien keskuudessa uusimman ikäryhmän, 1982–1990, ralliautojen suosio on alkanut nousta. Midnattssolsrallissa 129 kilpailuun startanneen joukossa uusimman kategorian autoja oli vain 7 %. Suomalaisessa historic-mestaruussarjassa uusimpia autoja on noin 15–20 %. Uusien autojen vähäistä osuutta Midnattssolsrallissa selitti katsastuspäällikön mukaan se, että nelivetoisten autojen

osallistuminen oli kielletty. Syyksi tähän kerrottiin, että tiet säilyvät paremmassa kunnossa, mikä vaikuttaa suoraan tienhoitokustannuksiin. Toisena syynä mainittiin, että kun sama nelivetoisen auton kuljettaja ei aina voita, on osanottajamäärä 2-vetoluokissa paljon suurempi, koska useammalla on mahdollisuus kokonaiskilpailun voittoon. Suomessa rallin historic-mestaruussarjassa on juuri se tilanne, että sama, entinen MM-kuljettaja, voittaa nelivetoisella autollaan kaikki kilpailut. Ralf Petterssonin mukaan kustannustason nousun lisäksi yksi mahdollinen syy on, että muutamien vuosien aikana Lahti Historic Rallin osanottajamäärä on tippunut EM-luokissa keskimäärin 50 osallistujaan ja kansallisissa historic-luokissa 35 osallistujaan, mikä taas on johtanut siihen, että ilman ns. täyteluokkia kilpailua ei taloudellisista syistä kannata järjestää.

Rallikilpailu alkaa aina katsastuksella. Viisikymmentä vuotta sitten katsastustilaisuudessa tarkastettiin muun muassa autojen sääntöjenmukaisuutta. Katsastusaikataulut venyivät todella pitkiksi, ja siksi vuosikymmeniä sitten katsastustilaisuuden sääntöjä muutettiin, ja sitä alettiin kutsua esikatsastukseksi. Nykyisin ennen kilpailua olevassa katsastuksessa keskitytään ainoastaan kilpa-auton tieliikennekelpoisuuteen, kuljettajien sääntömääräisiin ajovarusteisiin sekä auton sääntömääräisiin turvallisuusvarusteisiin. Myös autoissa olevista mainoksista on FIAN historic-säännöissä tarkat määräykset, joten mainonnan oikea sijoittelu tarkistetaan katsastuksen yhteydessä. Kaiken kruunaa pakollinen äänimittaus, joka on läpäistävä ennen starttilupaa. Tässä kilpailussa rajana on 103 db/3500 rpm. Katsastustilaisuuteen saavat osallistua vain kunkin auton kuljettajat. Katsastuksen aikana jokaisesta kilpa-autosta kerätään katsastusorganisaation käyttöön http-passit ja luokitustodistus. Tätä aineistoa katsastusorganisaatio käyttää hyväkseen sääntöjen mukaisuuden tarkastuksissa kilpailun reitin aikana sekä kilpailun maalin jälkeen ns. loppukatsastuksessa. Asiakirjat palautetaan kilpailijoille kilpailun jälkeen. Midnattsolsrallin tekniset tarkastukset olivat aivan samantyyllisiä kuin esimerkiksi Suomalaisissa historic-kilpailuissa. Reitin varrella välitarkastuksessa tutkittiin Volvon 142, ja 242/244-malleista varapyörän kotelon olemassaolo ja siihen mahdollisesti tehdyt muutokset. Yhdeksässä autossa varapyöräkotelo oli sääntöjen vastaisesti poistettu kokonaan. Koska tämä rike ei suoranaisesti vaikuta auton suorituskykyyn, katsastajat tekivät kyseisten autojen katsastuskorttiin merkinnän ja korjausmääräyksen. Virheen vaatima korjaus tarkastetaan seuraavan kilpailun katsastuksessa, ja jos asia on

hoidettu oikein katsastuspäällikkö kuittaa korttiin asian olevan kunnossa. Korttimerkinnän saanut kilpailija voi jatkaa suoritustaan normaalisti loppuun asti. Menettely tapa on sama kaikissa FIA sääntöjen alaisissa kilpailuissa meillä ja muualla.

Kilpailun maalin jälkeiseen loppukatsastukseen Midnattssolsrallissa valittiin arvalla kilpailun kärjestä autot 1., 2., ja 5. sijan ajaneet autot. Loppukatsastuksen teema on aina ajoneuvojen sääntöjen mukaisuus. Tarkastetut autot olivat Porsche 911, Opel Ascona 400 ja Opel Kadett GSI. Kaikista tarkastettiin jarrujen oikeellisuus passin ja luokitustodistuksen tietojen perusteella. Näihin autoihin on saatavana useita erilaisia vaihtoehtoja kilpailukäyttöön luokitelluissa, sekä luokittelemattomissa jarruosissa, joten tarkastukselle oli suorituskykyyn ja sääntöjen mukaisuuteen liittyvät perusteet. Tarkastuksessa ei löytynyt sääntöjen vastaisia osia, mutta Ascona 400 HTP passi oli vanhentunut ja Kadett GSI:n passista puuttui omistajan allekirjoitus. Nämä virheet eivät kuitenkaan vaikuttaneet kilpailun lopputulokseen.

Historic ralleissa tekniikan sääntöjen- ja aikakauden mukaisuuden tarkastukset ovat säännöllisiä ja näin ollen pitävät vilppiyritykset minimissä. Katsastusorganisaatiot kilpailuissa toimivat harrastuspohjalta, mutta usein kuten myös Midnattssolsrallissa ovat toimineet vuosikautia yhdessä, jolloin toiminta on sujuvaa. Ainoastaan Etelä-Englannin Tarmac Adam asfalttirallin mestaruussarjassa olemme tavanneet pääkatsastajat, jotka saivat palkkaa autourheiluliitolta. Katsastajien ammattitaitoa pidetään yllä koulutuspäivillä, ja pitkä toimitsija ura on tuonut sääntö- ja tekniikkatuntemusta.

Tässä rallissa ulosajoon keskeyttäneen kilpailijan oli tuotava vaurioitunut kilpa-auto kilpailukeskukseen tarkastettavaksi. Tarkastus keskittyi ajoneuvon eri turvalaitteiden kunnan tarkastukseen, ja vioittuneista turvavarusteista tehtiin auton katsastuskorttiin merkinnät. Tarkastelun kohteena olivat mm. turvakehikko, turvavyöt, penkit, penkkien kiinnikkeet, ja sammutuslaitteistot. Kilpailun aikana tehtiin 6 kpl ” kaatotarkastusta ”. Yksi tapaus päätyi kilpailun tuomariston puhutteluun, kun etuautotehtävässä ollut kuljettaja ajoi koko kilpailun ajan liian suurella riskillä, ja viimein sortui auton tuhonneeseen ulosajoon. Etuauto- eli 0-autotehtävä on rallissa toimitsijatehtävä, tarkoituksena testata aikatarkastusasemien ja kilpailun toimitsija organisaation toiminta ennen ensimmäisen kilpailijan saapumista. Suomalaisissa kilpailuissa 0- auton keskeyttäminen ulosajon seurauksena johtaa aina määrääkaiseen kilpailukieltoon,

jonka pituus on 6–12 kk tapauksesta riippuen. Saamiemme tietojen mukaan ruotsalainen 0-autokuljettaja toiminut paikallinen ”tähti” selvisi ankaralla puhuttelulla.



*Etuautotehtävä päättyi tuhoisaan ulosajoon. Onneksi kilpailun organisaatiolla oli varalla auto, joka pystyi jatkamaan tämän miehistön tehtäviä miltei välittömästi.*

Muutama huomio kilpailun huoltoaluekäytäntöihin liittyen. Suomessa huoltoalueella pitää sekä kilpa-auton, että huoltoauton alla olla nestettä läpäisemätön peite mahdollisten haitallisten nestevuotojen varalta. Tässä ruotsalaisessa kilpailussa sääntöjä tulkittiin niin, että vain kilpa-auton alle laitettiin ko. peite. Toinen huomiomme liittyy ralliautojen tankkauskäytäntöön. Suomessa on jo 10 vuotta ollut sääntö, että tankkaus suoritetaan reitin varrella olevilla huoltoasemilla, koska näillä historic-autoilla sallittu polttoaine laatu on 98E, eli huoltoasemalaatuinen bensiini. Tällä järjestelyllä tankkaus suoritetaan aina alueella, jossa on ympäristölain mukaiset pintamateriaalit ja keräyskaivot mittarikentällä ylivuotanutta polttoainetta varten. Myös tässä ruotsalaisessa rallissa kilpailun säännöt edellyttivät tankkausta huoltoasemilta, mutta

lisämääräyksellä sallittiin toisen kilpailupäivän lounastauon yhteydessä olevalla huoltoalueella tankkaus omista astioista. Perusteena oli pelko, että Askersundin pikku taajamassa ei polttoaine huoltoasemalla riitä. Huomiomme kiinnittyi siihen, että muutamat tiimit tankkasivat autonsa kilpapolttoainetynnyristä. Oliko astioissa 98 E bensiniä, vai sääntöjen vastaista 102 oktaanista kilpabensiiniä emme voineet varmasti todeta, vaikka näillä polttoaineilla on varsin selvä ero hajussa.

## 4 Havaintoja kilpailureitin varrelta

Rallikilpailussa oikean reitin seuraamiseen ei käytetä karttaa vaan taulukkomaista tiekirjaa, joka sisältää suunnistuskohdeet, tienviitta ja -numeromerkinnät, nopeusrajoitus merkinnät, välimatkat pisteestä toiseen sekä annetut ajoajat aikatarkastusasemalta toiselle. Tiekirjan käyttö on yksinkertaista ja selvää, eikä karttatietoa tarvita. Euroopassa kaikissa maanteillä ajettavissa rallikilpailuissa on tiekirjamalli käytössä. Ulkoasu, koko, ja piirrosmerkintöjen grafiikka saattavat hieman erota toisistaan, mutta muutoin käytäntö on kaikkialla sama. Edes kielitaitoa ei tarvita. Kartanlukija seuraa auton trippimittarista suunnistuskohdeiden välistä matkaa ja antaa kuljettajalle ohjeet mihin mennään. Toinen tärkeä asiapaperi kilpailun aikana on kilpailijaparin aikakortti, johon aikatarkastuspisteelle ilmoittautumisajat merkitään. Tässä historic-rallikilpailussa nämä dokumentit olivat aivan samanlaisia kuin esimerkiksi meillä Suomessa.

Pientä eroa oli aikataulutuksessa. Meillä Suomessa keskusliiton ohjeen mukaisesti erikoiskokeiden välisen matkataipaleen keskinopeusvaatimus on 40,0 km/h. Saatu ajoaika pyöristetään lähimpään täyteen minuuttiin, ja useimmiten näin saatuun ajoaikaan lisätään tasan 5 minuuttia. Jos välillä on tankkausmahdollisuus matka-aikaan, lisätään 10 minuuttia. Tämä kaikki siksi, ettei matkataipaleilla yleisen liikenteen seassa ole minkäänlaista tarvetta ajaa ylinopeudella. Midnattssolsrallin keskinopeudet vaihtelivat osuuksittain välillä 38–53 km/h. Miksi ei käytetty täsmälleen samaa aikataulutus kaavaa jokaiselle siirtymäosuudelle ei meille selvinnyt. Erikoiskokeiden

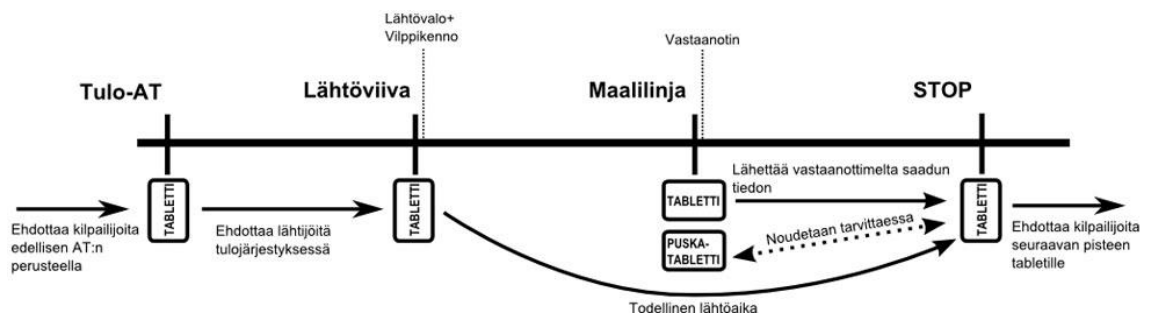


välillä huoltaminen oli sallittua vain tietyissä huolto-/ taukopisteissä, ja kilpailijoiden matkavauhti kantateilla näytti olevan maltillinen n. 70 km/h aivan kuin Suomalaisissakin kilpailuissa on tapana.

Jos vertaamme kilpailun reittiä suomalaiseen käytäntöön, voimme havaita seuraavia eroja. Erikoiskokeiden määrä oli selvästi suurempi, kuin mihin kotimaassamme on totuttu. Niiden keskimääräinen pituus oli hieman lyhyempi, mutta kaikki maanteilla ajettavat erikoiskokeet ajettiin vain yhteen kertaan. Suomessa on vallalla käytäntö, että kilpailussa on 4–6 erikoiskoetta, joista useimmat ajetaan kahteen kertaan. Molemmissa maissa taustalla oleva vaikutin on sama. Erikoiskoekäyttöön saatavien teiden määrä vähenee ympäristön paineesta johtuen koko ajan. Midnattssols rallin organisaatio ratkaisee ongelman ajamalla jokaisen sorapintaisen erikoiskokeen vain kertaalleen, ja venyttää matkataipaleiden pituutta saadakseen erikoiskokeet laajemmalle alueelle. Samalla kilpailuun tulee entisten aikojen kestävyyskilpailun tunnelmaa, kun reitille kertyy pituutta yli 1000 km. Seuraavalla kerralla löytyy samoilta alueilta uusia teitä, ja tämän vuotiset jäävät ns. lepäämään. Kaikki tämä johtaa myös siihen, että yhteen kertaan vain kaksivetoisilla autoilla ajettuna tiet eivät mene pahasti rikki, ja teiden kunnostus on paljon halvempaa. Teiden sulkuaika kilpailun takia jää myös paljon lyhyemmäksi, joka on myönteinen asia tien varrella asuvien ihmisten ja toimintojen kannalta. Katsastuspäällikön kertoman mukaan yksityisteiden saaminen kilpailukäyttöön ei ole vielä ollut Midnattssolsrallille suuri ongelma, päinvastoin kuin Suomessa. Meillä, varsinkin maan eteläosissa joudutaan käyttämään lupasyistä paljon ns. valtion teitä, joilla keskinopeus nousevat helposti aivan liian suureksi. Silloin vakavampien onnettomuuksien riski kasvaa. Suuret jatkuvat nopeudet aiheuttavat vanhemmalle historic-kalustolle myös paljon teknisiä ongelmia, ja johtavat usein suureen keskeyttäjiä määrään.

Kilpailun ajanotto-, ja tiedonsiirtolaitteisto oli mielestämme vanhanaikainen. Toki TAG Heuerin ajanottolaitteisiin perustuva kirjoittava järjestelmä on luotettava, käytetäänhän sitä paljon mm. alppilajien kilpailuissa. Se kuitenkin rallikilpailussa se sitoo usean toimitsijan työpanoksen laitteiston ja pöytäkirjojen käytön takia. Tämän mittaisessa kilpailussa on pakko tehdä kilometrikaupalla ajanottovälineiden ja lähtö- sekä

maalilinjojen valokennolaitteiston väliseen tiedonsiirtoon tarvittavaa kaapelointia. Race Timing Sweden -kalusto tähän kilpailuun käsitti mm. 50 kpl TAG Heuer ajanottolaitetta, 18 valokennolaitetta, 16 tietokonetta ja 3000 metriä photocell-kaapelia. Tätä kalustoa siirtämään ja asentamaan tarvittiin 6 henkilöä kilpailun kuluessa aikaseama toimihenkilöiden lisäksi. Suomessa historic-rallisarjan ajanoton ja tulospalvelun hoitaa Ajaksi Oy, jonka ajanotto perustuu kilpailijakohtaiseen transponderiin, sekä jokaisella reittipisteellä olevaan tablettiin, jonka avulla aikatarkastusaseman henkilö tai henkilöstö siirtää aikatiedot reaaliajassa järjestelmään. Toimintaan tarvitaan vain 5 tablettitietokonetta erikoiskoetta kohden. Ainoa vedettävä kaapeli (5–10 metriä) tarvitaan lähtövalojärjestelmää varten. Yksi henkilö pystyy toimittamaan koko kaluston tarvittaviin kohteisiin ja opastamaan käytössä. Voimme omasta käyttökokemuksesta sanoa, että laitteiston oikea käyttö on todella yksinkertaista ja helppoa ja virheiden mahdollisuus on minimoitu. Toinen toimitsijan toimintaa helpottava asia on se, että Ajaksin järjestelmässä maalilinjalla vastaanotin tunnistaa ohi ajavan ralliauton transponderin automaattisesti, eikä vääriä haamuaikoja tule esimerkiksi tiellä kulkevien katsojien tai sankan pölypilven takia, niin kuin ruotsalaisten käyttämässä valokennojärjestelmässä tapahtuu. Tässä olemme kukonaskeleen edellä naapureitamme.



Yksinkertaisempaa, edullisempaa ja toimintavarmempaa ajanottojärjestelmää saa hakea. Kaikki tiedonsiirto tapahtuu verkkoyhteyden avulla, tabletti ohjelma hakee automaattisesti sekä edellisen pisteen tietoja, että lähettää omia tietojaan tietokantaan jatkuvasti.

## 5 Ympäristösertifiointi

Ruotsalainen autourheilun keskusjärjestö, Svensk Bilsport, edellyttää että kaikkien yhdistysten, tilojen, ja tapahtumien on ympäristöasioissa oltava sertifioituja Ruotsin autourheiluliiton, sekä ympäristöviranomaisten hyväksymän menetelmän mukaisesti. Jokaiselle autourheilupiirille on koulutettu ja nimetty ympäristöneuvoja, joka toimii yhteistyökumppanina kilpailutapahtumien ympäristöpäällikön kanssa. Midnattssolsrallissa oli myös johtoryhmään nimettyä ympäristövastaava, jonka vastuulla oli järjestää ja valvoa, että kaikki toiminnot tapahtuivat ekologisesti ja vastuullisesti. Ainakin niillä huoltoalueilla, joilla vierailimme, olivat kaikkien kerättävien materiaalien kierrätysastiat näkyvästi esillä, ja niitä selvästi sekä tiimit että katsojat hyödynsivät omassa jätteiden hallinnassaan. Huoltoalueet ja niiden sosiaalitytöt olivat silminnähden siistejä, siistimpiä kuin vastaavat Suomessa, ja esimerkiksi WC, ja suihku tiloja oli suomalaista normikäytäntöä enemmän pystytettynä huoltopaikkojen yhteyteen. Ympäristövastaava alaisineen huolehti kilpailun jälkeen myös siitä, että myös erikoiskokeena käytetyt tieosuudet tarkistettiin systemaattisesti, ja niille vielä mahdollisesti jääneet roskat kerättiin pois luonnosta. Meillä Suomessa kansallisissa kilpailuissa ympäristövastuullisuutta vielä opetellaan, KV-kilpailuissa asiat ovat jo hyvin hallussa.

## 6 Historic-rallitoiminnan taloudellinen arvo

Historic-ralliin osallistuvien kilpailijoiden osanottomaksua kertyi 232 000 €. Keskiviikon show-tapahtuman ja yleisöerikoiskokeen lipputulot ilmoitetulla 7000 katsojan määrällä kertyi 140 000 €. Tämän lisäksi tällä rallikilpailulla oli erittäin paljon yhteistyökumppaneita, joiden tuoman mainostulojen määrää voimme vain arvailla, useita kymmeniä tuhansia euroja joka tapauksessa. Meillä suomessa normaalin yhdenpäivän rallin järjestäminen edullisesti maksaa kokemuksemme mukaan 35 000–50 000 € riippuen kilpailun statuksesta, ja erikoiskokeina käytettyjen teiden kunnossapidon kustannuksista. Midnattssolsralli oli noin kolme kertaa pidempi niin päädyimme järjestelysummaan n. 150 000 €. Jo pelkästään tällä yksinkertaisella laskentamallilla tämän historic-rallin järjestäminen oli järjestelyistä vastaaville

seuroille taloudellisesti kannattavaa, ja antaa varoja seurojen toiminnan pyörittämiseen. Toimintaan liittyvistä tiloista oli todennäköisesti osa saatu ilmaiseksi sponsoroituna, koska kilpailu toi tapahtuman kaupunkiin paljon ns. kisaturisteja, varsinkin kun lomakausi oli juuri alkanut ja sää kilpailuviikolle oli poutainen ja kaunis.

Kilpailu oli ekonomisesti tärkeä myös Karlskogan ja Karlstadin kaupungeille ja niiden liike-elämälle. Jos kaikki katsojat käyttivät saman verran rahaa ruoka- ja juomapalveluihin moottorirata-alueella kuin meidän ryhmämme, paikalliset kahvila/burgeriyrittäjät saivat yhdessä iltapäivässä 140 000 € kassavirran aikaiseksi. Siitä kuinka paljon rahaa jää kilpailupaikkakunnalle tulee joskus aika optimistisiakin arvioita, mutta fakta on se, että molempien kilpailukaupunkien kaikki majoitus oli loppuun varattu. Matkaryhmämme joutui yöpymään kauempana reitin varrella noin 40 minuutin ajomatkan päässä moottoriradalta. Näissä kaupungeissa on vähintään 2400 vuodepaikkaa. Keskihinta näytti olevan 100 €/ henkilö/vuorokausi. Tästä saamme pelkästään kahden yön majoituksen ja illallisen arvoksi yli 500 000 €. Siihen lisäksi rallinkatselua varten ostetut eväät ja polttoaineet jne. Kolmen päivän rallista jää näille paikkakunnille yhden viikonlopun aikana varmasti yli 1 miljoona euroa. Historic-ralli on siis näiden kaupunkien talouselämälle mukava kesäinen piristysruiske.

FIA rallimaailman pyramidin huipulla on toiseksi ylimpänä, erittäin suosittuna luokkana ns. WRC2 auto eli R5 luokan ralliauto, joita valmistaa seitsemän eri autonvalmistajaa. Viime vuoden loppuun mennessä yhteenlaskettu tuotantomäärä oli 1150 kpl. FIA säännöt määräävät valmiin auton enimmäishinnaksi ilman arvonlisäveroa 198 840 €. Jos lasketaan keskimääräisellä veron määrällä saadaan näiden huipputuotteiden uusarvo hinnaksi yhteensä noin 280 000 000 euroa ilman tarvittavaa varaosapakettia.

Ralf Pettersson on ollut FIAN teknisessä komissiossa tarkkailijana historic sääntömuutoksesta 2007 aina vuoteen 2018 asti. Tänä aikana, kun keskitetty HTP-passinhaku tuli voimaan, uusia historic-kilpa-auton passihakemuksia tuli yli 17000 kappaletta. Jos unohdamme eksoottiset uusimmat ja kalleimmat nelivetoiset historic-autot, ja keskitymme niihin autoihin millä kilpaillaan aktiivisesti, ja laskemme kilpa-autokaluston arvon keskimääräisen ostohinnan alas 40 000 € / kpl, niin kaluston tämän päivän ostoarvo olisi 680 miljoonaa euroa. Historic-autoilla ajetaan myös paljon ratakilpailuja, varsinkin keskeisen europan maissa. Jos 50 % kalustosta on ralliautoja

kaluston arvo olisi sama noin 300 miljoonaa euroa kuin R5 autoillakin. Varmaa tietoa ei ollut saatavissa, mutta asiantuntijoiden mielestä passitettujen ralliautojen määrä on suurempi kuin rata-autojen. Vanhojen ennen vuotta 2007 passitettujen autojen määrää on vaikea saada selville, mutta niitäkin on paljon, Ralf Petterssonin mielestä lähes saman verran kuin uudempiakin. Suomessakin useita satoja. Tämän ajoneuvokaluston rahallista arvoa voimme vain arvailla. Tänä päivänä yksi suosikkiautoista historic-ralliharrastajien parissa on Ford Escort RS 1800 Grp 4, ikäkaudelle 1976–1981. Uuden, valmiin auton veroton ostohinta on keskimäärin 100 000 £, eli noin 120 000 euroa. Pelkästään Englannissa ja Irlannissa tätä yhtä automallia valmistuu uustuotantona vuosittain 50 kpl.



*Wales Motorsport Fabrication Ltd valmistaa vuosittain 6–10 täysin uutta Ford Escort RS1800 historic-ralliautoa. Laadullisesti parasta mitä on saatavilla. Tämän yhtiön tärkeimmät vientimaat ovat Belgia ja Uusi Seelanti. Kuvassa omistajan henkilökohtainen ralliauto historic-kilpailuihin.*

Suomessa on passitettuja historic-ralliautoja 800 kpl. Englannissa on eniten passitettuja ralliautoja sen lisäksi suuret määrät ns. clubiversioita, jotka eivät täytä kaikilta osin FIA historic-sääntöjä, mutta niillä voi kilpailla kansallisessa classic sarjassa. Belgiassa on voimakas historic-ralliauto kanta, jossa on paljon uutta tuotantoa olevia autoja. Ranskalaiset ovat keskittyneet suurimmalta osalta kansalliseen classic luokkaan. Italialaisilla on paljon pieniä FIA kelpoisia autoja, mm. Autobianchi, Fiat, ja Peugeot. Näillä kilpailevat eivät Ralf Petterssonin mukaan ole kovin halukkaita matkustamaa kauas, vaan kilpailevat lähinnä kotimaassa. Saksassa on erittäin paljon ratakilpailuihin keskittyneitä kuljettajia, mutta historic-ralliautokalustoakin löytyy. Tämän päivän hitti ovat uustuotantoa olevat B-ryhmän Audi Quattrot, joita ikääntyneet, mutta varakkaat harrastajat ostavat, tai teettävät itselleen. Meillä pohjoismaissa historic-rallikalusto on tiukasti FIA sääntöjen mukaista, mutta vanhimmasta päästä ralliautot ikävä kyllä seisovat enimmäkseen tallissa, kun kaluston vanhetessa kipinä aktiiviharrastukseen on hiipunut.

## 7 Jälkimarkkinat ja uustuotanto

Kansallisiin kilpailuluokkiin rakennettaviin ralliautoihin voidaan sopivat osat valita mielipiteen ja kukkaron mukaan täysin vapaasti erittäin väljien sääntöjen ansiosta. Näin myös valmiin auton hintaa harrastaja pystyy muuttamaan omalle budjetille sopivammaksi. Historic-ralliauto on erilainen toteutuskohte. On käytettävä niitä tarkkaan määritettyjä, luokitustodistuksen sallimia osia, tai niiden tarkkoja kopioita. Niin Suomessa kuin myös muualla Euroopassa, on historic-rallin piiriin tullut uusia kuljettajia, jotka ovat hieman iäkkäämpiä, mutta joille on kertynyt varallisuutta sen verran, että uusi ralliauto voidaan teettää ammattimiehellä. Koska oma into auton rakentamiseen ja huoltamiseen on laskenut, usein myös auton kilpailujen välinen huoltovastuu annetaan ammattilaiselle, joka laskuttaa työstään. Esimerkiksi Kouvolan Ammattiopiston, Edukon, kotikaupungissa Kouvossa on kolme yritystä, jotka rakentavat, huoltavat, ja vuokraavat kilpa-autoja. Yksi näistä yrityksistä harjoittaa myös kansainvälistä toimintaa.

1970–1981 ikäluokkien historic-ralliauton rakentaminen alusta asti vaatii 600–1000 työtuntia, riippuen valitusta autosta, sen tekniikasta, ja siitä kuinka paljon komponentteja ostetaan alihankkijoilta valmiina. Korityöhön turvavarusteineen ja maalauksineen menee yli puolet käytetystä ajasta. Esimerkkinä ammattilaiselta ostetusta tai teetätetystä ralliautosta Midnattssols-rallissa oli kaksi Escort RS 1800 autoa, jotka on valmistanut englantilainen Viking Motorsport Ltd. Näihin autoihin on asennettu täydellinen moottori, jonka on valmistanut uusiotuotetuista osista Sherwood Engines Ltd. Uuden vaihteiston on toimittanut Martin Jones Transmissions Ltd, ja täydellisen taka-akseliston jarruineen GRP4 Fabrication Ltd Irlannista, vain muutama näiden autojen osatoimittaja esimerkkinä mainitaksemme. Nämä autot ovat pääsääntöisesti parempi laatuista ja nopeampia kuin 1976 Ford kilpaosaston suomalaistähdille tekemät autot aikanaan olivat. Syynä on raaka-aineiden laadun muuttuminen, ja koneistus ja hitsaustekniikoiden kehittyminen huomattavasti paremmaksi. Suomessa arvioimme valmistuvan 3 - 4 historic-ralliautoa, jotka on teetetty alusta asti ammattilaisella. Jokaisesta maasta löytyy yrityksiä pelkästään tähän toimintaan ja useimmiten yritykset ovat keskittyneet toimimaan oman maan autotuotannon merkkien parissa.

Pelkkä historic-ralliautojen rakentaminen, korjaaminen tai huoltaminen on vain osa taloudellista toimintaa. Auton, niin myös historic kilpa-auton rakentaminen, ja huoltaminen vaatii suuren määrän varaosia. Kysynnän lisääntyminen on luonut kokonaan uuden teollisuuden alan tämän motorsportin ympärille. Kilpailurasituksessa auton osien käyttöikä on erittäin lyhyt, joten uusien varaosien tarve on jatkuvaa. Esimerkkiautomme; Escort RS 1800 mallin vetopyöräpari kestää normaalissa katuliikenteessä koko auton iän, mutta rallikäytössä uusimistarve tulee jo kuuden, viimeistään 10 kilpailun jälkeen. Kaikkiin suosituimpiin historic-ralliautomalleihin valmistetaan kaikkia kysytyimpiä osia uustuotantona, mutta edellä mainittu Ford malli on paras esimerkki mihin suuri harrasteautokanta voi johtaa. Escort Mk2 malli elää uutta kukoistusta sekä historic-, että kansallisissa kilpailusarjoissa, ja autojen lukumäärä on niin suuri, että nyt on saatavilla jokainen auton osa kopioituna uustuotantona, vaikka mallin valmistus lopetettiin 1981. Myös Escortin edellinen korimalli MK1 on tänä päivänä täydellisessä uustuotannossa. Sen tuuli-, ja sivulaseja valmistetaan Pilkingtonin tehtaalla Tampereella.



*Grainger & Worrall yhtiön valama Ford Cosworth BDG sylinterin lohko. Osa on mallinnettu alkuperäisestä, ja vastaa sitä täydellisesti. Tätä moottoria ei ole Fordin toimesta ollut tuotannossa 35 vuoteen. Tyypillinen uusiotuotanto-osa valmistettu 2020 tekniikalla.*

Uudet mallinnus- ja tuotantotavat mahdollistavat pienienkin valmistussarjojen tekemisen kohtuulliseen hintaan. Esimerkkinä olevassa sylinterin lohkossa käytetty alumiini on laadullisesti parempaa kuin 1976 oli saatavissa, ja modernilla lämpökäsittelyllä osan lujuutta voidaan edullisesti vahvistaa. Hiekkavalutekniikka on paljon aiempaa nopeampaa, ja valussa käytettävien sisäosia kuvaavien keernojen hiekan ominaisuudet ovat muuttuneet. Näin valun sisäosista saadaan huomattavasti sileämmät, jolloin lujuuden lisäksi myös osan jäähtyminen parantuu. Myös täydellisesti ohjelmoitavat 5-akseliset CNC-työstökeskukset koneistavat osat millimetrin



tuhannesosan tarkkuudella nopeasti ihmisen osaan koskematta. Parannus menneisiin aikoihin on huomattava. Markkinoilla on suuren kysynnän johdosta myös paljon jäljitelmäosia, jotka eivät vastaa täysin alkuperäistä, historic-käyttöön sallittua osaa. Yksi suurista näille markkinoille tunkeutujista on Kiina, joka tarjoaa kysytyimpiä osia todella edulliseen hintaan. Näissä kyseissä osissa on paljon mittaeroja alkuperäiseen verrattuna, ja pääsääntöisesti käytetyt raaka-aineet eivät täytä kilpailutoiminnan vaatimuksia. Nämä ”halpakopiot” aiheuttavat ongelmia myös historic-kilpailujen katsastusorganisaatioille. Selvimmät erot isommissa osissa saattaa erottaa ulkonäöstä tai valmistusleimojen puuttumisesta, mutta suurin osa tapauksista vaatii osan purkamista ja yksityiskohtaista mittaamista, ja mittojen vertaamista luokitustodistuksen tai korjaamokäsikirjan vastaaviin mittoihin. Näin ollen kilpailujen katsastusorganisaatioissa tarvitaan entistä enemmän teknistä faktatietoa, jota kertyy vuosien kokemuksen perusteella, mutta jota on nykyisin myös opiskeltava, ettei kilpailijan suorituksen hylkääviä päätöksiä tehdä väärin perustein. Esimerkiksi FIA tarkkailijamme Ralf Pettersson on tehnyt yli 50 vuoden työuran ralliautojen, ja varsinkin historic-ralliautojen sääntöjen ja tekniikan parissa. Hän kertoo, että FIAN tekninen komissio on vuosia sitten tehnyt sääntöjen tulkinnan, jonka mukaan uusien varaosien valmistaminen on sallittu koska FIA kelpoisia varaosia 40–50 vuoden takaa ei ole olemassa. Ehtona uustuotannolle on kuitenkin se, että uuden varaosan on oltava täydellisesti samanlainen valmistusleimoja myöten, kuin alkuperäinen aikoinaan oli. Teknisissä jälkitarkastuksissa autoja purettaessa on löytynyt esimerkiksi uustuotantoa olevia moottorin osia, jotka eivät vastaa sääntöjen mukaisia mitoitukseltaan tai materiaaliltaan. Näillä osilla on haettu tehoetua sääntöjen mukaisiin moottoreihin verrattuna. HTP passi oli aiemmin voimassa 5 vuotta, mutta sääntöjä uusittaessa voimassaoloaika nousi 10 vuoteen. Silti Petterssonin mukaan passeja uusittaessa autojen tarkastuksissa löytyy usein ratkaisuja, jotka ovat sääntöriike. positiivisiakin kokemuksia on ollut hänen FIA tarkkailijan urallaan. Gartrac Ltd, joka valmistaa mm. Ford Escort kilpa-auton koreja myös historic käyttöön pyysi tehtaalleen FIALta tekniset tarkastajat näyttämään millaiset korinosat ja valmistusratkaisut täyttävät varmasti FIA historic säännöt.

## 8 Historic-rallitoiminnan vertailua

Suomessa ja Ruotsissa suurin osa historicin ralli- ja ratakilpailuista ajetaan kansainvälisten FIAN sääntöjen perusteella. Tämän takia lähes kaikki toiminnot ovat samanlaisia maasta riippumatta, tarkkaan yksilöidyt säännöt määrittävät miten eri asiat pitää toteuttaa. Isommissa EU maissa on historic puolellakin erittäin paljon kansallista FIA säännöistä poikkeavaa ns. classic kilpailutoimintaa, jolloin kilpailujen toteutus ja ajoneuvojen tekninen rakenne poikkeavat FIA säännöistä. Kilpa-auto markkinat ovat kansainvälisiä, ja ulkomailta historic autoa ostavan onkin syytä olla tarkkaan perillä ko. auton ikäkauden säännöistä ja luokitustodistuksesta ettei tule ostaneeksi kallista autoa, jolla ei saa Suomessa kilpailla.

Pääasiassa vertailtiin käytäntöjä Ruotsin ja Suomen välillä. Ruotsissa vaadittu kuljettajan vähimmäisikä on 40 vuotta, kun taas Suomessa kuljettajalle ei ole ikärajoituksia. Ruotsalaisten perustelu ikärajoitukselle on kilpailun saattaminen tasaväkisemmäksi. 35-vuotiaan ja 65-vuotiaan kuljettajan fyysiset ominaisuudet ovat eritasoiset nuoremman hyväksi.

Yleisenä huomiona voidaan todeta, että ainakin visuaalisesti näytti kuin ruotsalaisten historic-rallin harrastajien keski-ikä olisi korkeampi kuin meillä Suomessa. Toki historic-autourheilulajit ovat vanhemman ikäpolven harrastus kaikkialla Euroopassa. Ei voinut vältyä ajatukselta, että kilpailijoiden keskinäiset suhteet olivat kunnossa, sen verran leppoisan tuntuista oleminen ja sanailu olivat. Kilpailukalusto oli mielestämme ulkoasultaan selvästi siistimpää ja huolitellummin rakennettua kuin Suomessa.

Toinen ryhmämme yllättänyt rajoitus koski osanoton epäämistä 4-vetoisilta historic-autoilta. Perusteluna oli aiemmin mainitsemaamme ongelma nelivetoisen auton ylivoimaisuudesta varsinkin silloin kun ajetaan sorapinnalla, vaikka historic-ralleissa kilpaillaan luokittain ja ikäkausikohtaisesti silti moni kilpailija haluaa olla koko kilpailun nopein. Tästä rajoituksesta johtuen kahden Pandemian aiheuttaman

sulkuvuoden jälkeen osanottajamäärä olikin paljon suurempi kuin vastaavissa kilpailuissa Suomessa.

Ruotsin historia autonvalmistajamaana erottui lähtöluetteloa tarkastellessa. vanhimman ikäkauden autoja oli kaksinkertainen määrä Suomalaiseen vastaavaan kilpailuun verrattuna, ja näistä Saab ja Volvo merkkisiä 60 %. Kaikki lähtijät huomioiden Ruotsalaismerkkien osuus oli peräti 48 %. Ruotsalaisten kilpailijoiden arvostus oman maan tuotteita kohtaan näkyy selvästi.

Jos verrataan erikoiskokeiden keskinopeutta Midnattssols -rallin ja Lahti Historic -rallin välillä, niin Lahden reitillä keskinopeudet olivat noin 15 % suurempia. Tähän liittyvä ero ilmenee myös siinä, että kun FIA kaavailee uuden ikäkauden 1991–1996 ottamista muutaman vuoden kuluttua historic-kilpailuihin virallisesti mukaan, niin Suomi ottaa heti ensimmäisenä kyseisen ikäluokan kilpailuluokaksi jo ensi vuonna. Nämä autot ovat WRC ralliautoja edeltävältä kaudelta, tehokkaita nelivetoautoja joko entisiä tahdastallien autoja tai niiden kopioita. Näitä autoja on Suomessa tällä hetkellä vain muutama yksilö.

Oheisohjelmien järjestelyt olivat Midnattssols rallissa mittavat ja viihdyttävät. tapahtumakeskus Gelleråsen moottorirata leirintäpaikkoineen oli erinomainen paikka tälle tapahtumalle. Suomessa tälle tasolle pääsee ainoastaan oma MM-rallimme, Secto Rally Finland.

Midnattssols-rallin yleisön rakenne ja käytös poikkeavat Suomalaisesta. Midnattssols-rallissa katsojina oli paljon enemmän perheitä sekä iäkkäämpiä katsojia. Olut ei näyttäneet olevan katsomossa pääosassa. Suomessa isoin osa katsojista on nuoria miehiä.

Sertifioituissa ympäristöasioissa Ruotsalaisissa ralleissa ollaan paljon pidemmällä, ja se oli myös nähtävissä käytännön tason järjestelyissä. Ruotsalainen autourheiluseura ei

voi järjestää rallikilpailua ennen sen ympäristöohjelman sertifiointia Ruotsalaisen autourheilun keskusjärjestön ja ympäristöviranomaisten vaatimusten mukaisesti.

Historic-rallit mielletään usein vanhojen miesten harrastukseksi, mieluummin puuhasteluksi kuin vakaksi kilpailutoiminnaksi. Siksi usein jää ymmärtämättä, että tähän moottoriurheilumuotoon liittyy myös huomattava taloudellinen vaikutus. Suomalainen historic-rallikuljettaja ajaa tilastojen mukaan keskimääräisesti 4 kilpailua vuodessa. Kokemuksen kilpailija käyttää näissä kilpailuissa 2000–2200 €/kilpailu. Yhden päivän kilpailussa raha harrastajalla kuluu mm. osanottomaksuihin, rengasostoihin, polttoaineeseen, ja ruokaan. Mahdolliset majoituskulut lisäävät tarvittavaa budjettia. Suomen oma historic-rallisarja jättää eri paikkakunnille vähintään 5 000 000 euroa. varsin merkittävä kuluttajaryhmä. Lisävaikutus tulee vielä valtion saaman arvonlisäveron muodossa.

Tarvittavien varaosien tuotanto on ollut viime vuodet Covid-19 pandemiasta huolimatta tasaisessa nousussa. Uusien kilpa-autojen ja niiden varaosien rahallista arviota on vaikea tehdä, koska vain tähän lajiin keskittyvää tilastointia ei ole olemassa. Lisäksi voidaan päätellä, että tuotannon arvo historic-osissa on joka tapauksessa satoja miljoonia euroja. Englantilainen MIA (Motorsport Industry Association) on vuosikatsauksessaan antanut avainluvuiksi alalla olevan pelkästään Englannissa 4500 yhtiötä, 41 000 aktiivista työntekijää ja yhteistä liikevaihtoa vuonna 2021 noin 9 000 000 000 puntaa. Koska valmistus ja kaupankäynti on mittavaa, on Englannin hallinnossa olevan Department For International Trade (DIT) aivan oma osastonsa, joka auttaa pelkästään maan motorsport-teollisuutta kaikissa vientiponnisteluissa. Voimme päätellä, että myös tämän takia englantilaisten valmistajien osuus historic-kilpa-autojen osavalmistuksessa ja myynnissä on niin suuri. Vientiin menee noin 70 % kaikesta valmistetusta moottoriurheiluun liittyvästä tuotannosta.

Ralliharrastus on suoritus- ja kilpailijamääräisesti tasaisessa laskussa. Tilanne on sama myös Ruotsissa, että Suomessakin. Aina kun FIA luo uuden kilpa-autoluokan yhteistyössä autonvalmistajien kanssa harrasteen kustannukset nousevat. Toki

viimeisinä vuosina taloudelliset taantumet ja Covid-19 epidemian aiheuttamat toiminta- ja matkustuskiellot ovat olleet vaikuttamassa asiaan. Ralf Pettersson on tehnyt vuosikymmenien ajan täydelliset vuosittaiset tilastot Suomessa ajetuista rallisuorituksista. Kilpailukaudella 2000 ajettiin 6026 yksittäistä rallisuoritusta 1766 kuljettajan toimesta. Näistä 620 oli historic-ralliautolla ajettuja kilpailusuorituksia käyttäen 158 eri autoa. 2020 suorituksia oli yhteensä 2281 kpl, kuljettajia näissä 849 kpl. Ilahduttavaa on se, että historic ralliharrastus on pysynyt suurin piirtein ennallaan, 617 kilpailusuoritusta käyttäen 167 eri historic-ralliautoa. 2020 tilasto ei sisällä HaMury:n eikä Suomen Autourheiluliiton alaisia kilpailusuorituksia, joiden kokonaismääräksi voidaan arvioida noin 2000 suoritusta. Historic-ralliautoja näiden liitojen alaisissa ralleissa on ollut vain noin 20 kpl, joten historic rallien pääpaino on AKK:n alaisissa rallisarjoissa. Voimme päätellä, että tästä, että jos joku kilpailija lopettaa kilpailutoiminnan saman verran uusia kuljettajia tulee vuosittain tilalle.

Historic-kilpailutoiminnalla on voimakas taloudellinen vaikutus järjestäville seuroille ja kilpailupaikkakunnille. Kilpailutoiminnalla on myös merkittävä taloudellinen vaikutus autourheiluteollisuudelle ja sen kehitykselle sekä ammattimaisesti kilpailutoimintaa harjoittaville tiimeille maailman laajuisesti. Lisäksi historic-autojen kilpailutoiminnalla on sosiaalinen tilaus harrasteena moottoriurheilusta kiinnostuneille henkilöille.