

**BENSAA**



**2018**  
**# 4**

**NISSA**®



*Lehdessä mm juttuja seuraavista aiheista...*

- Wihurin porsche
- Jaguar (50v)
- Mika Häkkinen
- Huomionosoitus



## Finnish Sports Car Drivers ry

207.493

c/o Timo Luotsi  
Ruukinlahdentie 5 A7 , 00200 Helsinki

Danske Bank FI28 8318 3710 000229

[www.sua.fi](http://www.sua.fi)  
[www.facebook.com/www.sua.fi](http://www.facebook.com/www.sua.fi)

### Hallitus 2018

#### **Puheenjohtaja**

Jarmo E.A. Heinonen  
[jarmo.heinonen@laurea.fi](mailto:jarmo.heinonen@laurea.fi)  
040 536 1437

#### **Varapj.**

Timo Luotsi  
[timo.luotsi@gmail.com](mailto:timo.luotsi@gmail.com)  
050 355 8353

#### **Rahastonhoitaja**

Hans Seitz  
[hansp.seitz@gmail.com](mailto:hansp.seitz@gmail.com)  
0400 421 545

#### **Kerholehden päätoimittaja**

Osmo Raninen  
[osmo.raninen@gmail.com](mailto:osmo.raninen@gmail.com)  
050 531 0589

BensaaSUAnissa on Finnish Sports Car Drivers ry:n jäsenlehti. Lehden tavoitteena on julkaista niin hyödyllisiä kuin viihteellisiä juttuja urheiluauto- harrastuksen piiristä sekä tiedottaa alan tapahtumista.

Lehti koostuu jäsenistöltä saadusta aineistosta. Aineiston toimitusosoite on:

**[osmo.raninen@gmail.com](mailto:osmo.raninen@gmail.com)**

Ilmestymistavoite on neljä numeroa vuodessa.

*Tässä lehdessä julkaistut mielipiteet ovat kirjoittajien eivätkä välttämättä samoja kuin Finnish Sports Car Drivers ry:n hallituksen.*

Päätoimittaja: Osmo Raninen  
Taitto (Scribus): Osmo Raninen

Painopaikka: Grano Oy  
Ilmoitushinnat: sopimuksen mukaan.

ISSN 2342-0588 (Painettu)  
ISSN 2342-0596 (Verkkajulkaisu)

#### **Jäsen**

Tari Seitz  
[tari@welho.com](mailto:tari@welho.com)  
040 540 3097

#### **Jäsen**

Jens Seitz  
[jens.seitz@hotmail.com](mailto:jens.seitz@hotmail.com)

#### **Jäsen**

Arto Alanen  
[arto.alanen@saunalahti.fi](mailto:arto.alanen@saunalahti.fi)

**Kansikuva: Sami Aaltonen Kuva: Porsche 917 021-012**

# PÄÄTOIMITTAJAN PALSTA



Vuosi 2018 on pian ohi ja tämä lehti putoaa jäsenien postiluukkuihin perinteisesti vasta 2019 vuoden puolella. Saimme 2018 vuoden lehtiin riittävästi juttuja ja yksi suuri kiitos siitä menee Samille joka palkittiin ansioistaan kerhon kunniakirjalla. Sami on lupautunut kirjoittamaan myös ensivuoden lehtiin juttuja ja siitä etukäteen Samille kiitos. Kiitos myös muille lehteen kirjoittaneille.

Lehti on jäsenistönsä näköinen joten muutinkin jäsenet toki saavat juttujaan lehteen ja haluan kannustaa niitä kirjoittamaan. Menehän tästäkin lehdestä kopio kansalliskirjaston arkistoon ja saattaa olla, että joku tulevaisuuden urheiluauto harrastaja sen sieltä löytää käsiinsä ja lukee lehden juttuja tulevaisuudessa.

Hyvää Uutta Vuotta 2019 kaikille lehden lukijoille.

Päätoimittaja  
Osmo Raninen

# PUHEENJOHTAJAN PALSTA

## *Puheenjohtajan rutinoita*

Joulu on ovella tätä kirjoitettaessa ja lumikin viimein saapui. Aikaisemmilta vuosilta muistan, miten Liikenne-radiossa määriteltiin talviautoilijan mitaksi etusormen ja peukalon väli. Tuolla mitalla kiireinen autoilija sorvasi tuulilasiin kaksi reikää, josta pääsi kurkistamaan huuruisen ikkunan läpi.

Tuli mieleen, koska eräs kanssa-autoilija oli avannut vain tuulilasin, mutta takaikkunassa paistoi lasinlämmittäjän raidat ja sivulasit olivat ummessa. Muut pitivät pitkää väliä kyseisen lumilinnan lähellä. Olisiko joulukiireet yllättäneet, ettei autoaan ehtinyt putsata? Toivottavasti omassa autossasi on kunnan skrapa ja harja – tai olet toivonut niitä joululahjaksi.

Etsin autotarvikeliikkeestä akunvaraajia, joiden varaan voi jättää harrasteauton akun talven ajaksi. Hienoa että niitä on monenlaisia ja moneen tarpeeseen, mutta muutamasta ei löytynyt kunnan suomenkielistä ohjetta. Toki riittäisi ohjeeksi ”laita stöpseli seinään”, mutta toimintoja noissa varaajissa on useita kymmeniä ja erilaisiin tarpeisiin – niiden ymmärtämiseksi ohjeet olivat yllättävän sekavat.

Peruskielet suomi, ruotsi ja englanti eivät tuota ongelmia, mutta huomasin ohjeiden olevan tuotteen tekijänmaan mukaisesti ”made in China” tai vastaava Kauko-Idän ihme. Jos ohjeessa lukee ”varmistu sähkö saanti” ja ”punainen kääntö vapaa”, arvaa ettei käännoistyö ole mennyt aivan nappiin. Sama ongelma englannin kielisen ohjeen kanssa. Lain kirjain kuitenkin vaatii kunnolliset ohjeet ja kohdemaan kielellä. Tuttu sähkömies kerran vihjaisikin, että sähkö on sinistä, koska viallisen kojeen virran kytkemisen jälkeen näkyvä sininen leimahdus ja runsaasti savua.

Leppoisa talviaikaa ja muista käydä välillä katsomassa miten varastoitu autosi jaksaa. Joskus voi hiiri tai rottaa löytää mieleisensä pesän.

Jarmo Heinonen

# WIHURIN PORSCHE

## MILJARDÖÖRIN HUIKEA TARINA

**M**onelle moottoriurheilua etenkin Suomessa vanhoina hyvinä päivinä seuranneelle, AAW Teamin autot ovat tuttu sana yhtälö. Itsenäisyyspäivänä 2018 ; Antti-Aario Wihurin huikea elämän työ yrityselämässä sekä suomalaisen moottoriurheilun osalta (SUA ehdottomasti ajattelee myös näin!) palkittiin Suomen tasavallan korkeimmalla kunniamerkillä – Suomen Valkoisen Ruusun I Luokan Komendantimerkillä.



*Porsche 917 021-012*

Vuonna 1901 perustettu Wihuri toimii neljällä toimialalla: pakkausteollisuudessa, elintarvikkeiden tukkukaupassa, koneiden tukkukaupassa sekä liikelentotoiminnassa. Yhtiönhän perusti aikoinaan Antti-Aario Wihurin isä, Hjalmar Aarnio. Hallituksen puheenjohtajana toimi hänen puolisonsa ; Rakel Wihuri, joka on siis Antti-Aarnio Wihurin äiti. Rakel Wihuri muistetaan erityisesti siitä, että hän yhdisti toisen puolisonsa Antti Wihurin perustaman laivanvarustamisliiketoiminnan ensimmäisen puolison Hjalmar Aarinon perustamaan tukkukauppaan, joka johti Wihuri Yhtymän perustamiseen vuonna 1961. Antti-Aarnio Wihurin toimitusjohtajakaudella yhtiön toiminta laajennettiin onnistuneesti myös pakkausteollisuuteen.



*Side view paddockilta*

Toimitusjohtajakaudellaan hän ystävystyi presidentti Urho Kekkosen kanssa ja he kävivät yhdessä pidemmällä kalastusmatkoilla. Nykyisin Antti-Aarnio Wihuri asuu



*Braking for the last chicane*

Kaarinassa, jossa hän toimii myös maanviljelijänä. Vetäytyttyään isomasta vastuusta yrityksessään, hänelle on ollut tärkeää perheyhtiön jatkaminen itsenäisesti. Eli Wihuria ei pörssistä löydy ja ei tule löytymään jatkossakaan. Wihurin liikevaihto oli vuonna 2017 1,9 miljardia euroa.

Aarnio-Wihuri on myös totta kai tunnettu moottoriurheilun ystävänä ja hän on auttanut monia Suomalaisia nousemaan kansainväliselle huipulle. Nykyisistä kuljettajista ehkä tunnetuin on Waltteri Bottas, jota Wihuri on tukenut hänen uransa alusta lähtien. Mutta lienee kuitenkin syytä palata vuoteen 1969, jolloin urheiluautomaailmassa tapahtui huimia asioita. Otto-Aarnio Wihurilla on oma hieno historian kirjansa tässä asiassa, siitä seuraavassa.

60-luvun loppu urheiluauto puolella Endurance kisoissa. Fordin legendoiksi nousseet GT40:set olivat syöneet Ferrarin valtakauden aamupalaksi ja Porschella oltiin sitä mieltä, että tällänen peli ei vetele. Kun Porsche sitten toi vuoden 1969 Le Mansiin uuden kilpurinsa – 917:kan näytti GT40 vanhalta, ja Porsche avaruussukkulalta Le Mansin La Sarthen radan varikolla. Kuten arwata saattaa, jos maailmassa on harvinainen auto, yksi niistä on Suomessa ja niin tässä kävi tälläkin kertaa.

Wihuri siis toi Suomeen vuonna 1969 uuden Porsche 917:kan. Uskokaa tai älkää. Tässä auton huikea tarina. Kuvat ovat allekirjoittaneen omia Goodwoodin 74th Members Meetingistä vuodelta 2016, jolloin autolla ajettiin näytösluokan ajo molempina päivinä.



*Side view from the track*

## **1969 PORSCHE 917 CHASSIS 021-012**

"...Sold new to Antti-Aarnio Wihuri - AAW Team!..."

"" ..Hans Laine and Pauli Toivonen has driven it!!..." ""

Vuosi 1969, Porschen Zuffenhausenin tehdas. Porsche 917 rungoltaan 021 alkaa olemaan valmis FIA:n luokitukselle, jonka se sai lopullisesti 21. toukokuuta samana vuonna.



*Voiko enää olla mitään rankempaa...?*

Toukokuun alussa auto oli valmis ja se oli nyt myös konvertoitu 1970 vuoden lyhytperäiseksi 917K- versioksi kuten moni muu näiden aikakausien 917 siihen aikaan. Toukokuun 10. päivä auto sai uuden kodin - ”Sold To Wihuri!” Uusi osoite oli siis Team AAW Sandeman.



*Keulan detailit*

Auto nähtiin radalla ensimmäisen kerran Monzan 1000km kilpailussa, jossa Hans Laine oli auton kuljettajana yhdessä Gijs-Van Lennepin kanssa. Sijoitus maalissa oli kohtalainen 11. Auton väri muuten oli tässä kohtaa todella kaunis kelta-punainen, johtuen suurimmaksi osaksi Shellin isosta sponsoroinnista. Joka tapauksessa tämä kelta-punainen oli piristävä poikkeus Porscheissa siihen aikaan. Belgian legendaarisella SPA:n radalla ajettava

1000km kisa oli vuorossa seuraavaksi Laineen ja Lenneppin sijoittuessa maalissa hienosti viidenneksi. Nurburgringilla auto nähtiin Pauli Toivosen ajamana. Toinen kuljettajista oli Sten Axelsson. Harjoituksissa sijoitus oli 49. mutta kisassa autoa ei nähty.

Ennen 1970 Le Mansia talli teki yhteistyötä David Piper Racingin kanssa ja auto nähtiin Le Mansissa kuljettajinaan Van Lennep / David Piper. Aika-ajoissa kohtuullinen sija 18. mutta kilpailussa auto joutui onnettomuuteen. Le Mansin jälkeen auto vietiin Porschen Zuffenhausenin tehtaalle korjattavaksi. Se saatiin kasaan uuden rungon kanssa, joka



*Takapään detaileja*



*Ohjaamon detailit, huomaa peili!*

Vuonna 1971 auto jatkoi Team AAW:llä mutta talli teki ilmeisesti yhteistyötä Martini Racingin kanssa kauden aikana. Suurimman osan ajamisesta hoiti Gijs- Van Lennep, joka ajoi autolla niin Interseriessä, Can-Am kisoissa kun muissakin kisoissa. Auto sai tililleen kaksi voittoa Van Lennepin ajamana, toisen niistä Keimolassa! Toinen voitoista tuli Zandvoortissa. Interseriessä auto nähtiin neljässä kisassa. Auto nähtiin myös Ruotsin Karlskogassa kuin Kyalamissakin sekä Monthleryssä.

Joulukuussa 1971 auto vietiin Porschelle korjattavaksi. 917-021 purettiin täysin osiin runkoa ja koria myöten, myös moottori ja vaihdelaatikko olivat autosta irti. Ne käytettiin toisessa rungossa, jolla tultiin ajamaan Interserietä avomallisella 917:lla, rungolla 917 01-021. Auto oli totta kai tulossa Team AAW:lle! Jäljelle jäänyt runko korin kanssa säilöttiin Porschen varastoon runkonumerolla 917-012. 1972 auto myytiin Freisingille, osta se jatkoi matkaansa 1976 A.Grossmannille. Yllättäen herra päätti repäistä ja rekisteröidä auton katukäyttöön kesäkuussa 1977! Kaikki hauska loppuu aikanaan kun auto myytiin 1983 Gerry Sutterfieldille, joka palautti auton kisaversioksi.



*Perän rakennetta.....!*

Tänään auto kuuluu Vincent Gayelle, joka on entisöinyt auton nykyiseen värioloistonsa ja ajanut autolla monissa historiikki kisoissa ympäri Eurooppaa. Historiikki kilpureihin erikoistunut Mec-Auto hoitaa auton huoltotoiminnan ja ylläpidon. Youtubesta löytyy myös hienoja pätkiä auton kisoista menneiltä vuosilta haulla "Porsche 917 021".



SUA halusi erityisesti mainita Antti-Aarnio Wihurin saaman kunnianosoituksen Suomen Tasavallan Presidentiltä. Aikoinaan Porschen kilpureita oli maailmalla ja ne olivat kuin mitä tahansa kilpa-autoja, kuten Eltsussa nähdyt tänään super harvinaiset ja mega kalliit autot, joihin suhtauduttiin siihen aikaan sillä tavalla, että ”kyllähän näitä näkee”. Wihurin 917 historia hakee vertaistaan ja uuden 917:n saaminen Suomalaiselle kilpatalille niinä vuosina, sitä voidaan pitää todellisena urotekona.

SUA onnittelee Antti-Aarnio Wihuria saamasta tunnuksesta ja huikeasta elämän työstä niin suomalaisessa yrityselämässä kuin suomalaisen moottoriurheilun tukijana.

Allekirjoittanut taas kiittää onneaan Goodwoodissa, jossa sai seistä tämän suomalaisittain merkittävän moottoriurheilu historiaa sisällään pitävän auton vieressä.

- Sami Aaltonen -

[www.samiaal.kuvat.fi/](http://www.samiaal.kuvat.fi/)

Instagram : @samiaal80



*Nose view.*

# JAGUAR 50V

## *Jaguar XJ 50 vuotta*

Jaguar XJ on ollut tähän mennessä pitkäikäisin ja myydyin Jaguar malli, saavuttaen 50 vuoden iän. Malli XJ oli myös viimeinen, jossa sir William Lyons oli henkilökohtaisesti mukana ennen eläkkeelle jäämistään.

Niinkin aikaisin kuin 1962 oli valmiina erilaisia muototutkielmia XJ:stä. Esimerkiksi vuoden 1963 savimallissa oli perä lähes samanlainen kuin E-typesä, mutta seuraava ja lähes lopullinen säilytti katkaistun mallin, pienine lamppujen kohdalla nousevien evineen.

Alkujaan moottorivaihtoehtoina olivat 2,8 litrainen ja V12, mutta viimeistelyvaiheessa suora kuutonen vei voiton. Jopa V8 oli tarjolla, mutta sitä ei saatu niin värinättömäksi kuin mitä V12 ja kuusisylinterinen moottori olivat. Parhaiten XJ muistetaan takapään erillisripustuksestaan ja neljistä kierre-jousista, sekä vetopyörästön kylkeen asennetuista levyjarruista. Takaripustus oli melko suoraan vuoden 1961 E-typestä, mutta nyt massiivisemmalle kuormalle suunniteltuna.

Suurin osa XJ malleista varustettiin 4,2 litran suoralla kuutosella ja auto-maattivaihteistolla, mutta mukaan mahtui myös 2,8 litrainen kone. Viime mainittuun tosin liittyi selkeä kestävyysongelma, sillä kone onnistui hajoamaan lyhyen ajan sisällä. Testiajot oli tehty tällä pohjassa, mutta uudet omistajat varoivat revittelemästä ja koneet eivät kestäneetkään tällaista hienovaraista hyssyttelyä. Pienestä koneesta luovuttiin nopeasti, ennen kuin XJ malli II pääsi päivänvaloon

Jaguarin tehtailla XJ:n projekti kulki nimellä XJ4 ja testipenkissä vaihteistoina kokeiltiin mm. Chrysler Torqueflitea. Suosituimmaksi vaihteistoksi tuli Borg Warner Model 8, vaikkakaan siitä ei pidetty insinööriryhmässä. Eräsikin kommentoi, että ”se ei ollut yhtä hyvä vaihteisto kuin amerikkalaiset”.

Vaikka Jaguar pyrkiin tekemään kaiken itse, löytyi taustalta Metalastic, joka suunnitteli etupään ajogeometrian ja Girling, jolta tulivat iskunvaimentimet. Dunlop kehitti Jaguar XJ:lle omat renkaat SP41:t, jotka edesauttoivat tiukan etunojan ja ulkomuodollisen urheilullisuuden luomisessa. Pressed Steel teki pohjarakenteen ja Lucas mittariston.

Virallisesti XJ esiteltiin 1968, mutta vasta 1969 lehdistö pääsi kokeilemaan sitä. Yhtenä syynä myöhästymiseen oli keulamaskitehtaan lakko kriittisellä hetkellä. Jaguarien uudet omistajat eivät olleet aivan tyytyväisiä, ilman aution kuluva varsinaista nokkaansa.

Jaguarin sisustus käsitti paljon jalopuupintaa ja nahkaa, jopa niin että harvinaisen kangassisustus muuttui keräilykappaleeksi. XJ malleista kysytyimmät ovat kaksiovinen ja välitolpaton XJ coupe, sekä V12 moottoriset.

Rolls Roycellä oli lippulaivana Bentley ja Jaguarilla se oli Daimler. Vastaavannalaisia on esimerkiksi Lexus tai Infiniti. Daimlerin erotti Jaguarista mm. rypytetty nokan jäähdytyskehikko, takapenkien lentomatrustamopöydät ja kultainen lisäviiva jalopuulistoissa. Silmin ei ehkä havainnut paksumpaa lattiamateriaalia tai hienostuneempaa ilmastointijärjestelmää.

Vuonna 1969 Jaguar XJ äänestettiin vuoden autoksi ja jotenkin Lyons onnistui tiimeineen tuottamaan luksusluokan limusiinin halvemmalla kuin muut. Vielä tänäänkin on Jaguar klassikon kulku pehmeää, hiljaista ja tarvittaessa rivakkaa, päihittäen monet tämän vuosikymmenen autot. Aikansa muut automerkit ottivat Jaguarin esikuvakseen ja pyrkivät omissa malleissaan päihittämään sen. Willian Lyonsin aikakauden Jaguareista tuli legendoja, XJ malli oli yksi niistä.

Jarmo Heinonen

# MIKA HÄKKINEN

## MIKA HÄKKISELLE TUNNUSTUS ELÄMÄN TYÖSTÄ MOOTTORIURHEILUSSA

SUA seuraa totta kai mitä maailmalla tapahtuu ja erityisesti suomalaisia uutisia. Kaikkihan me Häkkisen Mikan tiedämme. Viime aikoina, tai oikeastaan siitä lähtien kun mies liittyi Instagrammiin, allekirjoittanut ainakin on hyvin iloisena seurannut Mikan tekemisiä maailmalla aktiivi uransa jälkeen. Goodwoodissa ja McLarenin tehtaalla Wokingissa käyneenä on tullut selväksi, miten suunnaton kunnioitus englantilaisilla alan tietäjillä on suomalaisia kuljettajia kohtaan, mutta ennen kaikkea se, miten korkealle he nostavat Häkkisen, Lehdon ja Kimin tänä päivänä. Esimerkiksi McLarenin tehtaalla on näytillä molemmat Mikan MM autot, JJ Lehdon Le Mans voitto auto sekä Kimin 2005 vuoden auto, vaikkei Kimi ajanut maailman mestaruutta kyseisenä vuonna. Tämä kaikki kertoo kaiken jo ilman sanoja.



*Oma piirros vuodelta 1994 - McLaren - Peugeot MP4/9*

Allekirjoittanut seurasi Mikan jokaista liikettä vuosina 1992-2001, joskin sitä kasvoi ehkä vähän ohi siitä "leikkaa liitä liimaa" vuosista kun ikää tuli. Mutta niin kauan kuin Mika rataa McLarenilla kiersi, katsoin joka kisan minkä pystyin! Mikä tarina, mikä ura, se vetää sanattomaksi. Kun varsin usein ajan Martinlaaksossa työni puolesta Mikan lapsuuden kodin ohi, se saa aika usein miettimään Mikan uraa sitä, miten suuri tähti maailmalle täältä on oikeasti startannut elämän polulle. Myös visiitit Myyrmäessä, Mikan ensimmäisen sponsorin luona Allun Grillissä saavat aikaan erikoisen fiiliksen. Siellä jotenkin tajuaa tämän kaiken ainutlaatuisuuden. Käykääs syömässä ja katsomassa aitoa moottoriurheilun historiaa.!

Mikan ura hakee vertaistaan. Kartingin 100cc Pohjoismaiden mestaruudet, Formula Ford 1600cc mestaruudet Suomessa, Ruotsissa sekä Pohjoismaissa vuonna 1987. Seuraavana vuonna oli vuorossa Opel Lotus Eurosarjan mestaruus sekä 1990 Englannin Formula 3 mestaruuden jälkeen siirto Lotukselle vuonna 1991 tarkoitti unelman täyttymistä. Talli oli tottakai kaukana kärjestä, mutta tulokset olivat rohkaisevia. Esimerkiksi San Marinossa Mika oli hienosti viides. Kausi 1992 oli sitten todellinen läpimurto. Pisteille kuudessa kisassa sekä kahdessa kisassa neljäs sija ja loppupisteiden kahdeksas sija riitti saamaan huomion kärkitallien tallipäälliköiltä, mukaan lukien Williams. Williams kuitenkin myöhästyi sarjana ilmoittautumisesta (uskomattomasti kyllä), joten soppari Williamsille kariutui. Mika löysi tiensä kuitenkin toiseen huipputalliin. Ron Dennis oli huomannut Mikan kyvyt totta kai ja palkkasi suomalaisen klassisen puna-valkoisen McLarenin kuljettajaksi. Hondan vetäytyttyä McLarenin moottoritoimittajana aiheutti ongelmia kuljettajamarkkinoilla ja Sennan yllätys päätös jatkaa McLarenilla tarkoitti Mikalle siirtymistä testikuljettajan rooliin, koska jenkkilästä oli puikkoihin saatu muuan Michael Andretti, jolla oli myös sopimus, Sennan kun piti lähteä McLarenilta.



*Adelaide 1995 - kun kaikki rohmahtaa.*

No se kausi meni miten meni, Andretti pisti menemään sinne sun tänne ja Senna turhautui tallikaverinsa nopeuteen ja auton hitauteen ja päästi ilmeisesti vähän otetta herpaantumaan. Williams kun oli 0,5-1s nopeampi rata kuin rata eikä Andertin nopeus riittänyt super taitavalle Sennalle alkuunkaan piiskaamaan häntä parempiin tuloksiin. Samaan aikaan Mika opetteli kaiken mitä Sennalta pystyi oppimaan, oppi siinä ohessa ymmärtämään miten Formula 1 auto rakennetaan pala palalta kohdalleen niiden tuhansien ja tuhansien kilometrien aikana testeissä.

McLarenilla paine kasvoi Andertin pistämiseen sivuun ja Estorillissa kauden kolmeen vikaan kisaan Häkinen istui McLarenin ohjaamoon nyt ensi kerran kisakuskin roolissa. Se olikin sitten historiallinen herätys. Ayrton Sennalle. Mika kun päihitti hänet lauantain aika-ajoissa 0,048 sekunnilla. Mika kertoi tästä muuten hiljattain Autosportin haastattelussa, jossa antoi ymmärtää Sennan heränneen tähän tilanteeseen.



*Estoril 1996 - The Come Back!*

seen. Että joku Suomi poika tulee ja pistää nopeamman kiekon aika-ajoissa testikuljettajan paikan jälkeen. Tämän jälkeenhän Senna voitti kaikki kolme kisaa peräkkäin, jotka jäivät myös Sennan viimeiseksi voitoiksi.

Joka tapauksessa Häkkinen oli lyönyt itsensä läpi lopullisesti ajamalla palkintopallille Suzukassa Sennan ja Prostina ottaessa ykkös ja kakkos-paikat. Mikan ura jatkui McLarenilla. Talli vaihtoi veeaksi Fordit Peugeotin 1993 Le Mansin kolmoisvoitolla voitaneeseen Veekymppiin, mutta vaikka kaikki näytti paperilla hyvältä, tuo Le Mans pohjaan perustunut moottori ei kestänyt Formula ykkösten vaatimaa rasitusta, joten tasoitusta annettiin paljon kilpailijoille, auto oli sinänsä hyvä. Mutta moottorissa ei ollut riittävästi potkua ja välillä luotettavuuskin kiusasi. Mika oli kuitenkin selkeä ykköskuljettaja kaudella 1994 Martin Brundlen ajas-

sa toista McLarena. Mikan kausi oli kaiken kaikkiaan mahtava. Kuusi palkintopalli sijaa sekä Belgian Klassikko radalla Spa:ssa hienosti toiseksi. Japanin kisaa lukuun ottamatta, jokainen maaliin ajettu kisa toi palkintopallisijan ja sarjan loppupisteissä Mika oli upeasti neljäs.

Näistä vuosista muuten mainittakoon, että Neil Oatleyn suunnittelema 1993 ja 1994 McLaren MP4/8 ja MP4/9 autot, ovat palanen kauneinta Formula 1 autohistoriaa, mitä on ikinä Formula ykkösissä nähty. Ja aina voi miettiä, olisiko Lamborghinin V12 ollut parempi vaihtoehto Peugeotille, jota talli testasi Estorillissä 1993 mm. Sennan toimiessa kuljettajana..... Nyt jälkikäteen ajateltuna, se ehkä olisi voinut kestää paremmin, mutta oli aivan liian iso ja painava vanhanaikainen tekniikaltaan haastamaan muut eikä sen polttoainetaloudellisuus olisi ehkä ollut sitä mitä sen olisi pitänyt olla.

Kausi 1995, Nigel Mansel teki paluun Mikan rinnalle, mutta se nyt oli pieni floppi ikävä kyllä. Mansel sai tarpeekseen vikuroivasta autosta ja ahastaasta ohjaamosta ja hänet korvattiinkin pian Mark Blundellilla vaikka McLaren rakensikin ennätysajassa leveämmän ohjaamon. Neil Oatleyn suunnittelema MP4/10 osoittautui vähän ehkä yllättäen kauden aikana vaikeaksi autoksi ajaa ja säätää. Mikan useat haastattelut

auton tasapainosta ja vaikeasta pidosta olivat arkea, mutta loppuvuodesta auto alkoi kulkea paremmin. Kuitenkin kaikki rohmahti 1995 marraskuussa Adelaidessa, kun Mikan auton vasen takarengas tyhjjeni pahimmassa mahdollisessa paikassa vitosvaihteella Rundle Roadin suoran jarrutuspaikan nurkilla noin 250kmh nopeudessa. Sen seurauksena auto lähti lapasesta saman tien, kääntyi poikittain ja lensi rajusti kanttarin yli osuen seinään vasen etukulma edellä 176kmh tuntinopeudella auton pysähtyessä alle kahdessa sekunnissa nollaan. Kello oli paikallista aikaa 13.13.

Heti oli selvää, että nyt sattui enemmän. Allekirjoittanut muistaa tuon aamun kuin eilisen. Äitini tuli herät-

tämään 6.30 perjantai aamuna ja sanoi, että Mika on ajanut ulos ja on satuttanut itseään vähän enemmän. Pomppasin ylös sängystä ja riensin katsomaan aamun uutisia, jossa tämä aihe oli tietekin pääasiana. Nähtyäni hidastuskuvan Brabham Straightin päästä, totesin vanhemmilleni, että vasen takarengas. Suomalainen TV kommentaattori ja asiantuntijat hakivat syitä tilanteelle, mutta uudelleen ja uudelleen tilanteen nähtyäni tiesin, ettei vika ollut Mikan. Pian päivän edetessä kävi selväksi, että takarengas oli räjähtänyt, aivan kuten näin jo siitä auton asennosta. Muistan sen, etten mennyt sinä aamuna kouluun ja talven edetessä oli kavereita, jotka sanoivat ettei Mika tulisi enää takaisin. Muistan sanoneeni näille kavereille, että Mika tulee takaisin ja hän tulee voittamaan maailman mestaruuden. Harva uskoi.....



1996 - Nopeampi aina Deividiiä.

Mika tuli takaisin. McLaren järjesti Mikalle yksityisen testitilaisuuden Ranskassa, jonka jälkeen hän päätti jatkaa uraansa. Sitten olikin vuorossa Estorillissa keväällä MP4/11 auton esittely, jossa nähtiin muuttunut Häkkinen, jonka vieressä seisoivat David Coulthard. Vakavoitunut mies sai niskaansa satapäisen median, kaikki halusivat tietää miehen voinnista ja kaikesta siitä taistelusta, minkä hän oli käynyt läpi päästääkseen takaisin huipulle. Edelleen Neil Oatleyn suunnittelema McLarenin uusi auto oli

parempi kuin aiempi, paljon nätim-pikin vaikka nyt juuri Mikan onnet-tomuuden takia autoissa oli en-simmäistä kertaa korotetut ja peh-mustetut ohjaamon laidat sekä aina-kin McLaren käytti ratissa peh-mustettua ratin keskustaa. Mutta tä-mäkin auto kärsi tasapaino ongel-mista, joka etenkin Barcelonan tyyp-pisillä radoilla tuli todella isoksi on-gelmaksi. Tasapainoa ei oikeen mei-nannut löytää millään ja sen näki jopa onboard kamerasta aliohjaukse-na. Joskin talli teki rajusti töitä ja sai kauden mittaan autoa toimimaan haluamallaan tavalla. Loppupisteissä Mika sijoittui kuitenkin viidenneksi ja oli läpi kauden tallikaveriaan no-peampi.

Kausi 1997, klassinen puna-valkosen Marlboro aikakausi jätettiin taakse haikein mielin ja McLaren astui näyttämölle ensikertaa historian päivien McLarenin kisa-oranssina talven testeissä. Asiat alkoivat näyt-tää jo todella valoisilta. Edelleen Neil Oatleyn suunnittelema kisoihin ho-peisen värityksen saanut McLaren-Mercedes kulki jo hyvin ja pystyi haastamaan kärkitallit, joskin Mer-sun luotettavuus söi varman voiton Silverstonessa. Kauteen 1997 mahtuu kuitenkin Mikan uran ensimmäinen paalupaikka Nyrrellä, joka kertoi sii-tä faktasta, että nyt ollaan jo lähellä kärkeä. Ja totta kai se ensimmäinen voitto Jerezissä kauden päätös kisas-sa, pitkän odotuksen jälkeen, kaiken



*The Historic McLaren Racing Colour - Papaya Orange nähtiin testeissä - McLaren-Mercedes MP4/12*

sen taistelun sitten vuoden 1995.

Kaudelle 1998 asiat näyttivät loksah-tavan kohdalleen. Adrian Neway saa-minen talliin pääsuunnittelijaksi avasi tien tähtiin. Talven testijakson jälkeen McLaren oli hallinnut testejä, mutta kukaan ei tiennyt varmasti voimasuhteita ennen kuin saavuttiin Melbourneen. McLaren otti kaksois-voiton ja oli muita nopeampi men-nen tullen. McLarenin autoista tehtiin protesti kauden ekoissa ki-soissa ohjaamosta löytyneestä mysti-sestä kolmannesta pienestä polki-mesta kytkimen polkimen tilalla (kytkin oli ratissa), jolla epäiltiin ole-van ratkaiseva vaikutus auton no-peuteen. Kyseessähän oli poljin, jolla jarrutettiin sisäistä takapyörää, ettei se menettäisi pitoaan mutkien apexin jälkeen kun hanaa avataan. Se paljastui hiljalleen kun kuvat auton hehkuvasta takajarrulevystä keskellä mutkaa saivat kysymysmerkit synty-mään, lisäksi vielä teknisen vian jäl-



keen autosta otettu ohjaamon poljin kuva radan varrelta varmisti asian. McLaren teki mitä FIA pyysi, poisti polkimen ja jatkoi voitto kulkua. Auto oli niin hyvä, ettei se yhteen tekniseen kikkaan kaatunut.

Kausi oli oikeastaan McLarenin juhlaa alusta loppuun asti, tiukalle se silti meni kauden päätöskisassa. Tässä vaiheessa Häkkinen – Schumacher taistelupari oli jo noussut jollain tapaa legendojen pariin, tasaväkistä reilua rengas-rengas vastaan kisamista joka kisassa. Ja Suzukassa Michael oli aika-ajoissa nopeampi. Moni luuli, että nyt tuli yksi ratkaisu MM taistoon. Kunnes lähtöruudukossa oli draamaa. Ensimmäinen startti, meni uusiksi kun Jarno Trullin auto sammui startti viivalle. Toisella startti kerralla Schumacher sammutti Ferrarinsa ja joutui lähtemään joukon hänniltä. Hyvin nopeasti hän oli jo viiden joukossa ja radalla sattunut kolari vikassa shikaanissa aiheutti todennäköisesti sen yhdessä rajun takaa-ajon kanssa renkaiden kustannuksella ja se kostaantui takarenaan räjähtämiseen kisan puolen välin jälkeen ja Häkkinen oli sillä hetkellä maailman mestari. Koko Suomi juhli, muistan sen kuin eilsen. Allun Grilliin oli aamu yöntunteina ennen kisaa 50m jono ovelta ulos, joten fajian kanssa ajettiin takaisin kotiin ja huudettiin naapurit hereille. Kaiken sen jälkeen, Mika Häkkinen, täältä Suomesta, Martin-

laaksosta oli voittanut sen, mitä moni ei uskonut. Kaverit koulussa, eivät sanoneet mitään. Olivat hiljaa, ne jotka sanoivat ettei Mika voita. Minä tiesin että hän tekee sen, kun oli selvää, että hän toipuu ja palaa.

Kausi 1999, McLaren jatkoi voittokulkuaan Neweyn ja Oatleyn ollessa vastuussa auton suunnittelusta. Schumacher loukkaantui Silverstonessa, mutta yllättäen Eddie Irvine nousi mestaruustaistoon Häkkinen vastaan. Mika Salo tuurasi Schumia, ja joutui antamaan varman voiton Eddielle kauden aikana. Häkkinen taas tiesi missä mennään, eikä jättänyt Eddielle mitään mahdollisuuksia



*Jerez 1997 - Eka voitto!!!!*



### *Kausi 1998 ja tuloksena Maailman Mestaruus!*

Suzukassa. Mikan uran toinen maailman mestaruus oli varmaa ja suomalaista moottoriurheiluhistoriaa tehtiin todenteolla. Seuraavalla kaudella Mika olisi voittanut varmasti vielä yhden mestaruuden, mutta Mersun koneen luotettavuusongelmat juuri väärässä kisassa väärän aikaan veivät mahdollisuuden, vaikka auto oli nopea. Kilpailu oli silti tasaisempaa kuin aiempina vuosina.

Ja jäihän kaudesta 2000 historian kirjoihin yksi upeimmista ohituksista ikinä Belgian SPA:ssa, kun Häkkinen taisteli kilpailun voiton itselleen ohittamalla Michael Schumacherin huikealla tavalla Kimmel Straight:n päässä, kun kierroksella ohitettava Ricardo Zonta jäi näiden kahden autojen väliin. Ohitus on edelleen ja tulee aina olemaan yksi upeimmista ikinä Formula Ykkösissä.

Kausi 2001, McLaren-Mercedes kärsi luotettavuusongelmista läpi kauden, vaikka auto oli huikean nopea, se ei riitä jos vastassa on Michael Schu-

macher ja Ferrari. Yksi pahimmista takaiskuista oli Mikan keskeytys ylivoimaisesta johdosta Barcelonassa 2001. Mika voitti kaudella kaksi kisaa, mutta alkoi olla selvää, että motivaatio alkoi olla haussa johtuen etenkin auton epäluotettavuudesta.

Kaikkeen väsy ja Formula Ykkösissä jatkuva menestyspaine tekee tehtävänsä, etenkin kun on saavuttanut sen, mitä jokainen kuljettaja haluaa saavuttaa ja on käynyt siellä, mikä pysäyttää kaiken ja palaaminen vaatii todella töitä..... Lopettamis ilmoitus tuli ajoissa kauden aikana ja Mika Häkkinen vetäytyi Formula ykkösistä 2001 kauden jälkeen.

Häkkinen palasi vielä radoille 2005 HWA tallin riveihin Mersun C-sarjan DTM auton ratissa sijoittuen kauden jälkeen loppupisteissä komeasti viidenneksi. Mika osoitti myös lahjakkuutensa voittamalla kauden kolmannen kisan Belgian Spassa, yleensä DTM on paikka jossa entiset F1 tähdet eivät pärjää..... Hänet nähtiin 2006-2007 satunnaisesti vielä radoilla, mutta lopetti ajamisen lopulta 2007 siirtyen edustustehtäviin Mercedes-Benzin jatkaessa yhteistyötä Mikan kanssa. Myöhemmin Mika nähtiin vielä kuitenkin GT autojen ratissa Mersun SLS AMG ratatykin puikoissa Aasiassa, josta saldona oli muuten yksi voittokin.

Jälkikäteen Mika on viime aikoina

kommentoimut paljon näitä asioita. Adelaiden rankka onnettomuus ja siitä seuranneet asiat helpottivat lopettamis päätöstä. Kaikki oli kuitenkin ollut hiuskarvanvarassa. Se jättää aina jäljet. Ja mitä vanhemmaksi ihminen tulee, sitä enemmän ihminen ajattelee. Viime vuosina Mika on nähty lukuisissa edustustehtävissä edustamassa mm. Mercedestä, kuten Goodwoodin 74th Members Meetingissä 2016 tai Johnnie Walkerin lähettiläänä ympäri maailmaa. Tänä Mika on palannut McLarenille ja hän sai ajaa hiljattain JJ Lehdon 1995 Le Mans voitto autoa Laguna Secassa tänä vuonna. Hän todella nauttii työstään arvostuksesta tänään, sen näkee joka ikisessä kuvassa miten paljon hän haluaa antaa ihmisille it-

sestään vielä tänäänkin, vaikkei kyseessä ole ajaminen.

Mika Häkkinen on oivaltanut sen, miten paljon hänellä on annettavaa siitä uskomattomasta tarinasta, minä hän on elänyt tavoitellessaan unelmaansa - Formula ykkösten maailmanmestaruutta. Se palkittiin lojaalisuudella McLarenille ja etenkin Ron Denniselle molemmin päin, joka uskoi Mikaan vaikka auto ei toiminut teknisesti tai aerodynaamisesti ja moottori hajosi milloin mistäkin syystä. Se kaikki työ palkittiin periksi antamattomuudella ja asenteella, joka vei lopulta miehen tähtiin ja korkealle maailman kuljettajatilastoissa. Häkkinen - Schumacher aikakausi on eräs Formula ykkösten hienoimmista keskittyen aikakauteen, jolloin moottorit olivat huippuunsa viritettyjä lähes 18 000rpm kiertäviä ujeltavia veekymppisiä, jolloin autot olivat kauniita ja niissä ei ollut tämän päivän tekniikkaa. Mikan ja Schumacherin välinen kunnioitus radalla ja radan ulkopuolella oli jotain hyvin erilaista.

Mika Häkkisen uran tarinassa on opetus meille kaikille. Älä ikinä lakkaa uskomasta unelmiisi. Tee hartiavoimin töitä unelmiesi eteen. Älä koskaan luovuta ja anna periksi. Joku päivä työsi palkitaan ja todennäköisesti paremmin kuin ikinä osaat arvata.



Loppu on historiaa...

SUA onnittelee tänä vuonna 50 vuotta täyttänyttä Mika Häkkistä Gregor Grant Award:sin pokkaamisesta Autosportin Award Gaalassa joulukuun alussa, jonka luovutti Mikalle hänen entinen McLarenin tallikaveri Martin Brundle. Suunnattoman Mahtavaa.! Tunnustus on merkittävä ja ansaittu. Paljon Onnea Mika! Ja Hanaa!

Mika Häkkistä voit seurata Instagrammissa haulla @F1mihakkinen ja Facebookissa Mika Häkkinen (alla @f1mihakkinen teksti, niin tiedät klikanneesi oikeaa sivustoa.)

- Sami Aaltonen -  
[www.samiaal.kuvat.fi/](http://www.samiaal.kuvat.fi/)  
[@samiaal80](https://www.instagram.com/samiaal80)



*Goodwood 74th MM IWC Track Moment*



*Goodwood 74th MM IWC Track Moment - Mercedes W196*

# LEFFAILTA

## *Moikka kaikille.*

**P**erinteinen leffailta vietettiin 30.11 Vltavassa hyvän ruuan ja juoman, sekä loistavan seuran merkeissä. Leffana katsottiin dokumentti Ayrton Sennasta ja jokunen muukin leffa siellä taustalla sitten pyöri ruokailun lomassa.

Porukkaa ei ollut paljoa, mutta sitäkin tiiviimpi tunnelma saatiin aikaiseksi. Timo oli tapansa mukaan laatinut pienimuotoisen autoiluisan, jonka allekirjoittanut kaikkien (myös itseni) yllätykseksi voitti.

Palkinnoksi oli huikean hieno "Auto Kirja, Visuaalinen Historia" uudistettu painos vuodelta 2016, jossa mukana hieno mielenkiintoinen osio "Autoilu Suomessa" 1920 luvulta aina nykyaikaan.

Kirjahan on massiivinen 3D kannella varustettu kuvateos erilaisista autoista. Mukaan on laitettu erikoisartikkelit useista aikakautensa merkittävimmistä autoista kuten Kupla ja Ferrarin F40, Morris/Austin Miniä unohtamatta. Myös merkittävät moottorit ovat saaneet omat osionsa, mm. Jaguarin legendaarinen XK rivikutonen.

Erilaisia autotyyppejä esitellään laajalti, on urheiluautoja, kilpa-autoja, sähköauton tarinaa jne. Kuvitus on aivan loistavaa ja kirjan "lukeminen" on hauskaa. Ei välttämättä tarvitse mennä ns. kronologisessa järjestyksessä, vaan voi selata tuota ihan missä järjestyksessä haluaa.

Ihan iltalukemiseksi tuota ei voi suositella ihan vain kirjan koon ja painon takia, eli hieman on hankala käsitellä.

Voin lämpimästi suositella ko. teosta kaikille autoilusta kiinnostuneille.

Arto Alanen

# HUOMIONOSOITUS

## HISTORIALLINEN HUOMIONOSOITUS

**F**innish Sports Car Drivers, ry, Suomen Urheiluautoilijat, SUAn hallitus päätti taannoisessa syksyn kokouksessaan palkita kerhon jäsenen Sami Aaltonen ansioistaan **BENSAA SUAnissa** lehden juttujen kirjoittajana ja kuvaajana. Sami on jo pitkään ansioitunut korkeatasoisten ja laaja-alaisten, sekä teknillisesti tarkkojen kilpa - urheilu - ja gt autojen juttujen kirjoittajana ja autojen kuvaajana, joita on SUAlla on ollut ilo ja kunnia julkaista BENSAA SUAnissa lehden numeroissa ja Facebook- sivustoillaan.

Sami Aaltonen on suorastan kultivoitunut, erityisesti hänelle rakkaan auton McLaren F1 GTR:n omakohtaiseen kokemukseen perustuvien juttujen kirjoittajana ja kuvaajana. Toki muistamme Samin jutut myös mm. Ford GT 40, Porsche Carrera GT, Porsche 917 historia, McLaren F1 Historiikki, McLaren F1 Owners Club 24 th Anniversary Tour, 2018 Ford GT ja erikoinen juttu McLaren F1 moottorin pienoismallinrakentamisesta. Lisäksi hän on kirjoittanut juttuja mm. Clasic Sportscar Concours d`Elegance ja Urheiluautoilijat Vanjanlinnassa, sekä mm. kerhon messuosastoista eri näyttelyissä.



## KUNNIAKIRJA NRO 1



On yhdistyksen hallituksen ensimmäinen myöntämä kunniakirja ja siten myös historiallinen. Kunniakirjan ovat SUAn puolesta allekirjoittaneet Puheenjohtaja Jarmo Heinonen ja BENSAA SUAnissa lehden Päätoimittaja Osmo Raninen. Allekirjoittaneella oli suuri ilo ja kunnia ojentaa Sami Aaltoselle edellä mainitut huomionosoitukset, SUAn Snadeissa Jowluissa 30. marraskuuta 2018.

Kunniakirjan osana Samille luovutettiin kerhon harvinainen vaakunakilpi. SUAN Vaakunakilven materiaali on erittäin harvinainen, eikä sen rahallista arvoa pystytä määrittelemään. Vaakunakilven materiaalina on eri valtioiden väärennetyt metallirahat eli kolikot, jotka Suomen viranomaiset ovat takavarikoineet. Metallirahat on lajiteltu metallipitoisuuksien mukaan ja poliisiviranomaisten valvonnan alaisuudessa sulatettu metalliharkoiksi. Näistä metalliharkoista on SUAN Vaakunakilpi valettu.

Teksti : Timo Luotsi

Kuvat : Heidi Aaltonen



*Kunniakirja sekä kerhon vaakuna*



*Autotietokilpailun voittopalkinto*

# GRANO

Kaikkea. Ja vähän päälle.

