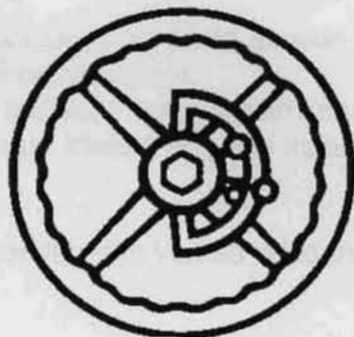


# Ralliautojen museoajoneuvotarkastus



**Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi**



Laatinut: Hannu Lampinen 2006

## **Pääkohdat vanhan kilpa- ja ralliauton hyväksymisestä museoajoneuvoksi**

Lähtökohtana on tehtaan tuotantolinjalta valmistunut vakioauto. Auto arvioidaan tarkastuksessa samoilla kriteereillä kuin tavallinenkin museoauto huomioon ottaen kuitenkin auton kilpailuvarustus.

Ajoneuvon kilpailuhistoria voi käsittää esimerkiksi ralli-, asfaltti-, maarata-, jäärata- ja maastoajokilpailuja tai myös ST-kilpailuja, vaikka niitä ei nopeuskilpailuksi luetakaan.

Autolla on oltava todistettu kilpailuhistoria vähintään yhdestä AKK:n kilpailukalenteriin merkitystä kilpailusta. Ulkomailta kertyneen kilpailuhistorian on oltava AKK:ta vastaavan järjestön valvomasta kilpailusta. Poikkeukset käsitellään erillisinä tapauksina. (Esimerkiksi jos auton kilpailuhistoria on muodostunut ennen vuotta 1931, jolloin AKK perustettiin)

Hyväksytystä kilpailuhistorian päättymisestä pitää olla kulunut vähintään 25 vuotta, vuoden 2008 alusta vähintään 30 vuotta.

Auton on vastattava ilmiänsultaan ja tekniikaltaan jotain ajanhetkeä sen kilpailuhistorian aikana. Tämä tarkoittaa myös esim. aikakauden ralliautolle tyypillistä sisustan verhoilun säilyttämistä, aikakaudelle tyypillistä turvakaarta jne. Näin esimerkiksi historic-kilpailuissa vaadittavaa turvakehikkoa ei voi olla 60-luvun ralliautossa ilman pitävää todistusta asiasta. Myöskään turvatankki ei ole normaalisti kuulunut 60-luvun ralliauton varustukseen.

Kilpailuhistoriasta on selvittävä myös, missä ryhmässä autolla on ko. ajanhetkenä ajettu. Mikäli auton väriyty poikkeaa vakioautosta, on esitettävä dokumentti auton väriytyksestä sillä hetkellä. Mikäli auto on ollut jonkun tupakkafirman sponsoroima, voidaan tupakan merkki korvata jollain muulla sanalla, joka on kirjoitettu samalla fontilla.

Ns. eksoottisten lisäluokitusosien (esim. neliventtiilikansi, läpihengittävä kansi, kuivasumppuvoitelu jne.) paikallaan olosta ko. ajanhetkenä on oltava luotettava dokumentti. Nämä ns. eksoottiset lisäluokitusosat vaihtelevat automerkeittäin/malleittain hyvinkin paljon.

Tarkastuksessa on oltava mukana kilpailuhistorian lisäksi auton ryhmän ja ajanhetken mukainen luokitustodistus, sekä kyseisen ajan Autourheilun sääntökirja tai kopiot ns. tekniikkasivuista.

Ns. sekasikiöitä ei hyväksytä. (Autoa jossa on sekoitettu osia sen kilpailuhistorian eri vuosilta)

Tarkastuksen suorittaa tarkastajapari, joista ainakin toinen on vanhoihin ralli- ja kilpa-autoihin perehtynyt ns. erikoistarkastaja. SA-HK:n hallitus yhdessä teknisen valiokunnan kanssa päättää, mille paikkakunnille näitä erikoistarkastajia koulutetaan. Ideana on, ettei asiakkaan matka tarkastukseen tulisi liian pitkäksi.

Todistukseen kirjoitetaan teksti: Auto vastaa vuoden XXXX ilmiänsua varusteineen.

## KILPA-AUTO MUSEOAJONEUVOKSI by SAHK

Ohjeet on laatinut Hannu Lampinen Pirkkala v. 2006. SAHK:n hallitus ja Tekninen valiokunta ovat hyväksyneet ohjeet.

Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeesta:

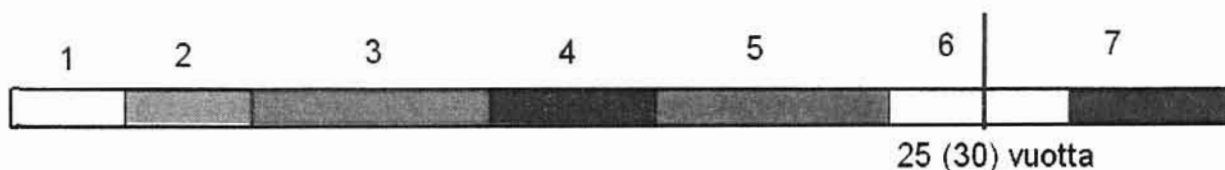
Kilpailukäyttöön varustetut ajoneuvot voidaan hyväksyä museoajoneuvoina ainoastaan silloin kun ne ovat olleet kilpailukäytössä omana aikakautenaan ja niiden tulee ulko-asultaan ja tekniikaltaan olla oman aikakautensa mukaisia.

Tulkinta: SAHK:n suorittamassa museoajoneuvotarkastuksessa edellytetään ulkoasun ja tekniikan vastaavan autoyksilön tasolla entisajan kilpa-autoa. Näin vaalimme todellista historiallista kilpa-autoperinnettä.

Kilpailukäytössä ollut ja edelleen oleva museoajoneuvo voidaan varustaa kansallisten ja kansainvälisten historic-luokan sääntöjen mukaisilla turvavarusteilla, kuten turvakehikolla, istuimilla, turvavöillä ja polttoainesäiliöllä. Sanotunlaiset muutokset tulee toteuttaa siten, että ajoneuvon alkuperäistä vastaavaa kokonaisilmettä ei oleellisesti muuteta.

Tulkinta: Auto on ensin hyväksyttävä museoajoneuvoksi. Sen jälkeen se voidaan varustaa mainituilla historic-luokan sääntöjen mukaisilla turvavarusteilla. SAHK:n tarkastajat eivät tarkasta historic-luokan kilpa-autoja museoajoneuvoksi.

### IKÄJANA



#### Esimerkki 1

- 1 Auto on ollut piirimyyjän esittelyautona 1,1 litrainen 43 hv moottori
- 2 Auto on rakennettu ryhmän 1 ralliautoksi 1,3 litrainen 80 hv moottori
- 3 Auto on rakennettu ryhmän 1 ralliautoksi 2,0 litrainen 160 hv moottori
- 4 Kuin kohta 4, mutta auto on maalattu eri väriseksi
- 5 Auto on rakennettu rallicross käyttöön ja poistettu tieliikenteestä. 260 hv 2,3 litrainen 4-venttiili moottori.
- 6 Auto on palautettu normaaliin tieliikenteeseen, 2,0 litrainen 120 hv moottori
- 7 Auto on rakennettu uudelleen ralliautoksi ryhmään F. 2,0 litrainen 180 hv moottori

Ikäjana katkaistaan joltain kohtaa. Tässä tapauksessa se voidaan katkaista kohtien 2, 3 tai 4 kohdalta. Auton tulee vastata ilmiänsultaan ja tekniikaltaan (näkyvin osin) sitä ajan hetkeä mistä jana on katkaistu. Eri aikakausien (2,3 tai 4) ilmiäsuja tai tekniikkaa ei saa yhdistää.

## Esimerkki 2

- 1 Auto on ollut piirimyyjän esittelyautona 1,1 litrainen 43 hv moottori
- 2 Auto on rakennettu ryhmän 1 ralliautoksi 1,3 litrainen 80 hv moottori
- 3 Auto on rakennettu ryhmän 1 ralliautoksi 2,0 litrainen 160 hv moottori
- 4 Kuin kohta 4, mutta auto on maalattu eri väriseksi
- 5 Auto on rakennettu ryhmän 4 ralliautoksi 2,0 litrainen 240 hv 4-venttiili moottori.
- 6 Auto on palautettu normaaliin tieliikenteeseen, 2,0 litrainen 120 hv moottori
- 7 Auto on rakennettu uudelleen ralliautoksi ryhmään F. 2,0 litrainen 180 hv moottori

Ikäjana katkaistaan joltain kohtaa. Tässä tapauksessa se voidaan katkaista kohtien 2, 3, 4 tai 5 kohdalta. Auton tulee vastata ilmiasultaan ja tekniikaltaan (näkyvin osin) sitä ajan hetkeä mistä jana on katkaistu. Eri aikakausien (2,3,4 tai 5) ilmiasuja tai tekniikkaa ei saa yhdistää.

Se kuinka paljon ikäjanan katkaistua kohtaa voidaan levittää riippuu siitä, kuinka pitkään auto on ollut ilmiasulstaan samanlainen. Kohta voi siis olla vain yhden kilpailun levyinen tai vaikka 10 vuotta.

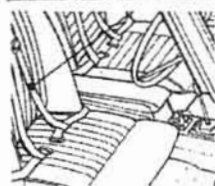
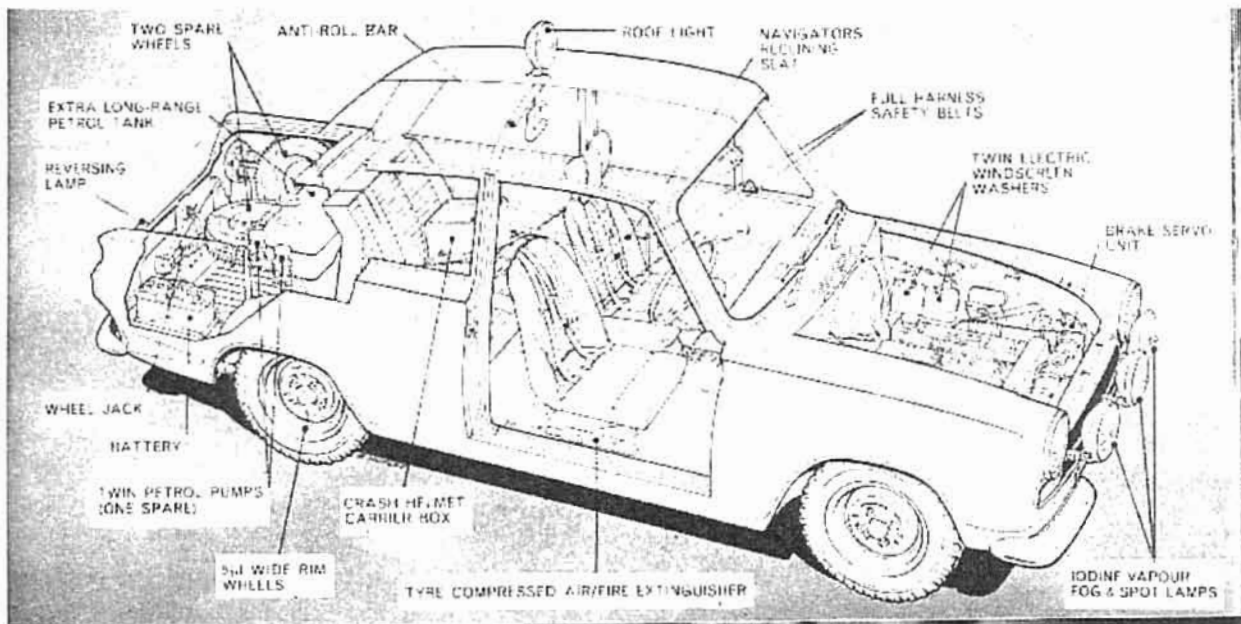
### **MA-tarkastuksessa mukana olevia asiakirjoja**

Normaalien ma-asiapapereiden lisäksi vanhaa ralliautoa tarkastettaessa tulee olla mukana seuraavia dokumentteja:

1. Selvitys siitä mitä ajanhetkeä auton ilmiasu edustaa.
2. Auton kilpailuhistoria kyseisen ajanhetken läheisyydestä  
Kilpailuhistoriasta on selvittävä kilpailun nimi ja ajankohta, ryhmä ja luokka (yleinen/juniori) missä autolla on kilpailtu. Kilpailijaparin nimi, kilpailunumero ja mielellään lopputulos.
3. Autourheilun sääntökirja kyseiseltä vuodelta tai vähintään kopio autojen teknisistä määräyksistä, eli liite J. Myös mahdolliset AKK:n antamat lisätulkinnat ja kansalliset lisäykset kilpailutajoneuvoista ja niiden varusteista.
4. AKK:n julkaisema virallinen kilpailukalenteri
5. Luokitustodistus

Dokumenttien tyyppi on valinnainen. Valokuvat auttavat suuresti asiaa. Todisteena voidaan käyttää myös vapaamuotoista kirjoitettua dokumenttia, josta asiat selviävät. Tästä tulee selvittää myös se, miten selvityksen tekijä on ollut "kosketuksissa" kyseisen auton kanssa kyseisenä aikana. Selvitys tulee varustaa allekirjoituksella.

Lisäksi ma-tarkastaja voi vaatia asiakkaalta kirjallista selvitystä siitä millaisia osia autossa on ollut asennettuna kyseisenä aikana. Tällöin kysymys on yleensä lisäluokitusosista tai paremminkin "eksoottisista" lisäluokitusosista, joita ei normaalisti kansallisen tason ralliautoissa käytetty. Tällaisia voivat olla vaikkapa lasikuituiset etu- ja takaluukut, muovikkunat, luokitellut erikoissynterikannet tms.



Vaikka kuvat ovat eri kulmista voidaan helposti huomata alkuperäisen 1960-luvun Cortina Lotus-ralliauton ja historic-kilpurin eroja. Esimerkiksi alkuperäisessä on säilytetty sisustus istuinten välissä, historic-kilpurista se on poistettu. Suojakaari on ilmiänsultaan erilainen. Penkit ovat täysin erilaiset. Lisäksi on huomattava, että alakuvassa esiintyvä ohjauspyörä edustaa nykyaikaa, kartturin paikalla kojetauluun kiinnitetty mittari on nykyaikainen, kartturin jalkatuki ei edusta 1960-lukua. Käytettiinkö 1960-luvulla kuvan kaltaista öljynpaineen merkkivaloa? Päävirtakytkin on suositeltava varuste kaikissa museoajoneuvoissa, mutta oliko se aikoinaan noin näkyvällä paikalla?



Ohjeistusta täytyy osata myös soveltaa. Vanhimmista ralliautoista ei löydy luokitustodistusta. Niitä on ollut vasta 1950-luvun loppupuolelta alkaen.

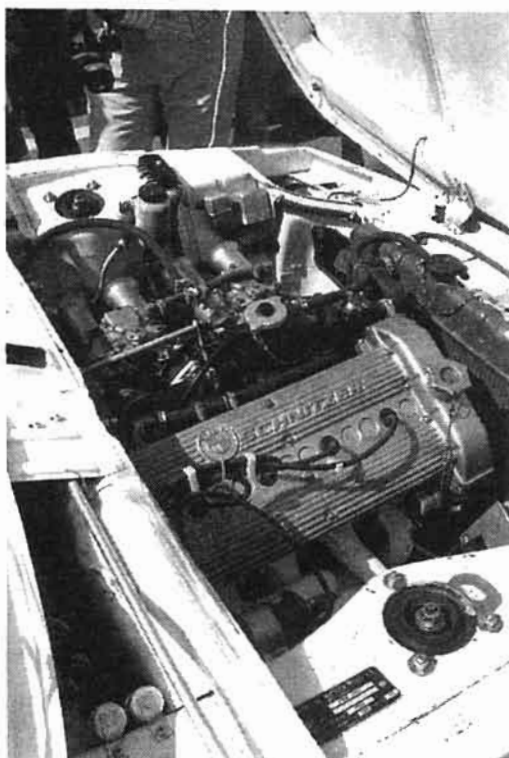


Yllä olevissa Volkswageneissa käytettiin Porschen 1,3 litraista moottoria. Eikä varmasti löydy luokitustodistusta, mutta soitto soi, metsä raikui ja hauskaa oli!!!



Yläpuolella Opel Kadett GT/E:n luokiteltu 4-venttiilikansi ja vasemmalla BMW 2002:n luokiteltu 4-venttiilikansi.

Nämä voidaan lukea ns. eksoottisiin luokitusosiin, eli ”tarttis saada kirjallinen selvitys...”



## YLEISTÄ RALLIAUTOJEN RAKENTAMISESTA ja RAKENTEESTA

1950-luvulla ja 1960-luvun alkupuolella ralliautot olivat kansallisella tasolla rakenteeltaan tavallisia tuotantolinjalta tulleita autoja. Lisävarusteisiin kuului lähinnä kartanlukuväli, lisävalot (hakuvalo katolla) karkeakuvioiset renkaat ja turvavyöt. Joissain autoissa käytettiin pohjapanssaria ja laadukkaampia iskunvaimentimia. Pölykapseleiden poisto kuului yleensä kuvaan.

Lisätehoa otettiin yleensä vain säätämällä kaikki moottorin käyntiin vaikuttavat osat kohdalleen. Tai kyse oli paremminkin siitä, että kaikki tehtaan lupaamat hevosvoimat valjastettiin käyttöön. Sääntöjen puitteissa pakupuolelta poistettiin turhat vastukset. Tällä toimenpiteellä oli ainakin psykologinen vaikutus auton kulkuun. Edistyneimmät harrastajat muuttivat kuljettajan penkin kuppi-istuimeksi ja takapenkin istuinosaan/selkänöjaan oli

kiinnitetty kunnioitettava määrä erilaisia työkaluja.

Autotuonnin vapautumisen jälkeen Suomeenkin alkoi tulla enemmän erikoismalleja. Tarkoitin näillä esimerkiksi BMC Mini Coopereita, Cortina GT ja Lotus-malleja, Saab Sport ja Volvo Sport-malleja.

### **Pohjana mallisarjan halvempi versio (esimerkkejä)**

Kuitenkin on dokumentteja siitä, että jo 1960-luvun puolen välin paikkeilla rakennettiin ralliauto mallisarjan halvemmasta versiosta. Esimerkiksi Cortina GT:stä rakennettiin Lotus Cortina tai Mini Cooper S 1100:sta rakennettiin Mini Cooper S 1300. Tämä tapa yleistyi ajan myötä. Muistettakoon että 1960-luvun lopulla ensimmäiset Escort Twin Camit rakensi tehtaan rallitalli GT Escortin koriin.



1970-luvun alkupuolella 1,1 litraisesta Kadetista rakennettu 1,9 litrainen ralliohjus kuvassa matkalla kohti vuoden 1980 Halli-rallin yleiskilpailun 10. sijaa käskijänä Hannu Lampinen ja lisää vauhtia pyytämässä kartturina Markku Ritoniemi. Kyseinen Opel kierteli aikoinaan GYL-1 rekisterikilvin varustettuna niin Englannin RAC-rallissa kuin Jyväskylän Suurajoissakin Esa Nuutilan käskemänä.

Suomessa rakennettiin Opel Kadett 1,9 Sedan-malleja mallisarjan halvimmasta 1,1 litraisella moottorilla varustetuista Opel Kadeteista. Tosin myös 1,5 litran moottorilla varustettuja Sedan Kadetteja käytettiin ralliauton aihiona.

Rekisteriotteessa/rekisteritiedoissa saattoi olla hyvinkin vaatimaton merkintä moottorin muutoksesta. Myös suojakaari ja 4-pisteturvvyöt olivat seikkoja jotka olisi pitänyt merkitä rekisteritietoihin. Näin ei kuitenkaan aina tapahtunut, joten puutteet vanhoissa rekisteritiedoissa eivät välttämättä tarkoita sitä, että asiassa olisi jotain vilpillistä!

Ford Escortien kohdalla tie 48 hevosvoimaisesta 1,1 litraisella moottorilla varustetusta perheautosta 4-ryhmän 240 hevosvoimaiseksi ralliohjukseksi oli sallittu niin lakien kuin kilpa-autosääntöjenkin puitteissa.

Yleisimmin rakennettiin kuitenkin pikku Eskoista ryhmän 1 noin 160 hevosvoimaisia ralliautoja. On huomattava, että nämä autot kilpailivat mallimerkinnällä RS 2000. Ryhmään 1 oli luokiteltu myös korimalli lyhyellä keulalla, joten RS 2000:sen muovinen viistokeula ei ollut pakollinen (Tarkasta luokitustodiustuksesta milloin lyhytkeulainen malli luokiteltiin).



Vasemmalla kiltti perheEsko. Oikealla tulinen n. 240 hv:n ralliase. Laillisesti yksi ja sama lähtökohta.

### MA-tarkastuksessa vaadittava tarkkuus

(Huomaa mitä lisäluokitusosista on aiemmin mainittu)

Mikäli auton verhoilussa on puutteellisuksia, asiakas esittää dokumentit millä perusteella vaikkapa takapenkki puuttuu. Sääntökirjasta löytyy myös tieto, mikäli auton lattiamatot eivät ole paikoillaan.

Kilpapekkien osalta on pyrittävä selvittämään niiden ajanmukaisuus. Mitä lähemmäs 1980-lukua tullaan sen vaikeampaa on erottaa oikea aikakausi.

Kaasuttimista on selvittävä niiden tyyppi. Mikäli on tiedossa että kyseisessä automerkissä on esimerkiksi ryhmässä 2 käytetty yleisesti kahta 2-kurkkuista sivuimukaasutinta on sama ovatko ne Weber, Solex tai Dellorto-merkkisiä. Mikäli taas kaasuttimen/kaasuttimien on oltava luokitustodistuksen mukainen, sen/niiden merkki ja malli on pyrittävä selvittämään.



Sama kilpailu, sama erikoiskoe, sama talli. Toisessa 13 tuumaiset ja toisessa 15 tuumaiset pyörät. Vasemmalla Timo Mäkinen ja oikealla Ari Vatanen vuoden 1976 Jyväskylän Suurajoissa Urrian erikoiskokeella. Mäkinen sijoittui yleiskilpailun neljänneksi, Vatanen keskeytti ek. 12:sta.

Vanteiden osalta on selvittävä, että kyseisen kokoisia vanteita on käytetty sinä aikakautena mistä aikajana on katkaistu.

Autoilta on vaadittava samanlaista työnlaatua kuin normaalissa ma-tarkastuksessakin. Erityisesti auton pohjaan on kiinnitettävä huomiota. Mikäli tarkastukseen tuodaan todistettavasti alkuperäiskuntoinen vanha ralliratsu voidaan pohjassa olevista kosketusjäljistä toki keskustella.



Kuvan kaltaisella ruttukasalla on kyllä aikoinaan ajettu rallia, mutta ma-tarkastuksessa edellytetään samaa siisteyttä kuin normaalilta autoltakin. Kuvan autolla starttasi vuoden 1979 Joutsenlampi-ralliin Hannu Lampinen...

Turvakaaret kuuluvat auton ilmiasuun. Vielä 1970-luvulla oli mahdollista osallistua rallikilpailuun ilman suojakaarta.

Ma-tarkastuksessa on huomioitava, että turvakaari on aikakauden mukainen. Mikäli auton turvakaari on aikailaisekseen "ylimitoitettu", on syytä pyytää dokumentti kaarien olemassaolosta kyseisenä aikana.



Tyypillinen 1960-luvun lopun ja 1970-luvun alun turvakaarirakenne. Pääkaari tuettuna yhdellä keskituella.



Huomaa turvakaarivarustus yllä olevissa kuvissa. Diagonaalitukea (poikittaistukea) ei näy!

Kaksi ralliautoa ilman puskureita. Miksi? Vasemmalla Renault 8 Gordini kilpailee ryhmässä 3 ?. Kyseiseen ryhmään auto on luokiteltu ilman puskureita. (Luokitustodistuksen kansi alla). Oikealla taas Saab 96 V4 kilpailee vuoden 1972 Jyväskylän Suurajoissa ryhmässä 5, kuljettajana yleiskilpailun voittaja Simo Lampinen.



Miksi ole puskureita???

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

FEUILLE D'IDENTIFICATION CONFORME À L'ANNEXE 1  
AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Marque: **RENAULT** Modèle: **R. 2035**  
 Numéro de série: **0.200.001** Caractéristiques: **RENAULT**  
 Cylindres: **1255** cm<sup>3</sup> Puissance: **76,6** CV  
 Le modèle est homologué le: **11/11/66** Liste: **15/1**  
 La construction du modèle décrit sur la présente fiche a été effectuée en la forme suivante de: **10000** exemplaires dotés des équipements suivants à être achetés le: **11/11/66**



Le modèle décrit sur cette fiche a été fabriqué aux conditions d'homologation suivantes:

- Equipement		- Equipement autorisé de série	
Le... Renault N	Liste	Le... Renault N	Liste
Le... Renault N	Liste	Le... Renault N	Liste
Le... Renault N	Liste	Le... Renault N	Liste
Le... Renault N	Liste	Le... Renault N	Liste

Signature et cachet de  
Fédération Sportive Nationale

Signature et cachet de la F.I.A.

Saab 96 V4 ryhmässä 5 oli varusteiltaan erilainen verrattuna normaaliin 2/4-ryhmän ralliSaabiin. Autossa oli lasikuituiset lokasuojat, alumiinista valmistetut ovet, puskurit poistettu, lämmityslaitte poistettu, sisäverhoilu poistettu, takapenkki poistettu ja muovii-ikkunat (tuulilasia lukuunottamatta). Sylinterikannet olivat myös paremmin hengittävät kuin ns. Normaalissa ralliSaabissa.



Tupakkaa ei nykyään saa mainsostaa. Tupakan merkki voidaan korvata samalla fontilla kirjoitetulla muulla sanalla, tai sana voidaan jättää kokonaan pois. Tärkeintä on yleisilmeen säilyttäminen. Yläkuvan tyylinäytteen antaa Antero Laine Nokiarallissa ja vasemmalla Pertti Kärhä Mänttä 200-rallissa. Vuosina ... silloin joskus...

A tailor-made Volvo driver's seat. The deep 'bucket' holds the driver in place through even the most tricky corners.

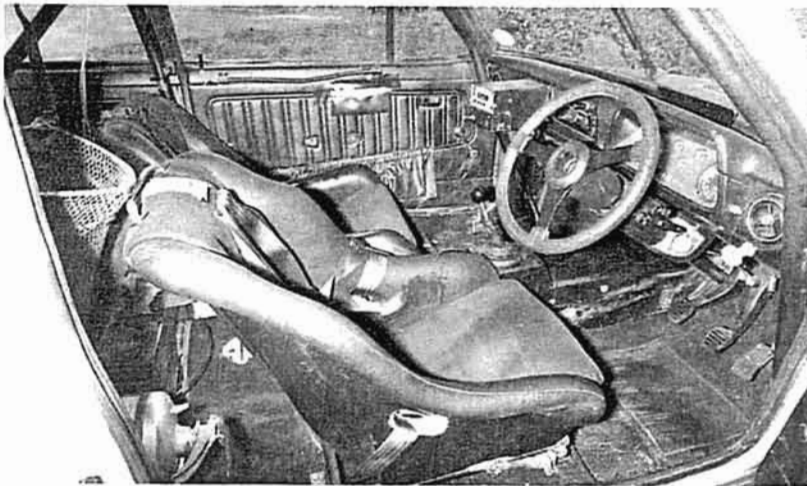


93

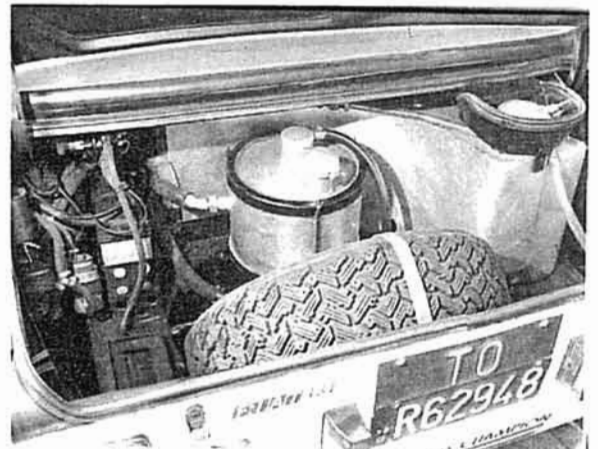
Tyypillisiä 1960-luvun kilpaistuimia. Vasemmalla Volvon kilpaistuin 1960-luvulta. Huomaa myös oikeanpuoleisessa kuvassa säilytetty verhoilu ja takapenkki. Kuva on Bengt Söderströmin kuljettamasta Ford Lotus Cortina Mk 2:sta vuodelta 1967.



Kuvassa tehtaan rallitallin rakentaman Ford Escort RS 1600 (ns. BDA) ryhmä 2 sisustusta vuodelta 1970.



Kuvassa tehtaan rallitallin Ford Escort RS 1800 ryhmä 4 penkkimuotia vuodelta 1977.



Muista myös tavaratilan tarkastus!!! Vasemmalla tehtaan 2-ryhmän Escort Twin Camin tavaratila vuodelta 1968. Oikealla tehtaan rakentaman 4-ryhmän Fiat 131 Mirafiori Abarthin tavaratila. Ahtaaksi käy kun sinne on pitänyt saada sijoitetuksi varapyörä, turvatankki, kuivasumpun öljysäiliö ja bensiinipumput.