

→ Bisse ralvosi tiensä PM-lähdössä voittoon cokiskytkimellään.

→ N-G Wiik sai kovan vastuksen Pekka Korkeakosken heikkotehoisemmas- ta GT/E:stä joka pyristeli johdossa muutaman kierroksen.

↓ Esa Salonen oli yllättää itsensä Jassu Markulan yksi plussassa.

↓↓ Camaroiden epäonnensoturi Roope Lappalainen karkaamassa heti toisen erän lähdön jälkeen Olli Virtaselta, Per Almilta ja Jokke Kalliolta. Roope repäisi vakuuttavan johdon kunnes takafillari tyhjeni. Puheet miehen ajotaidos- ta loppuivat Ahvenistolla.



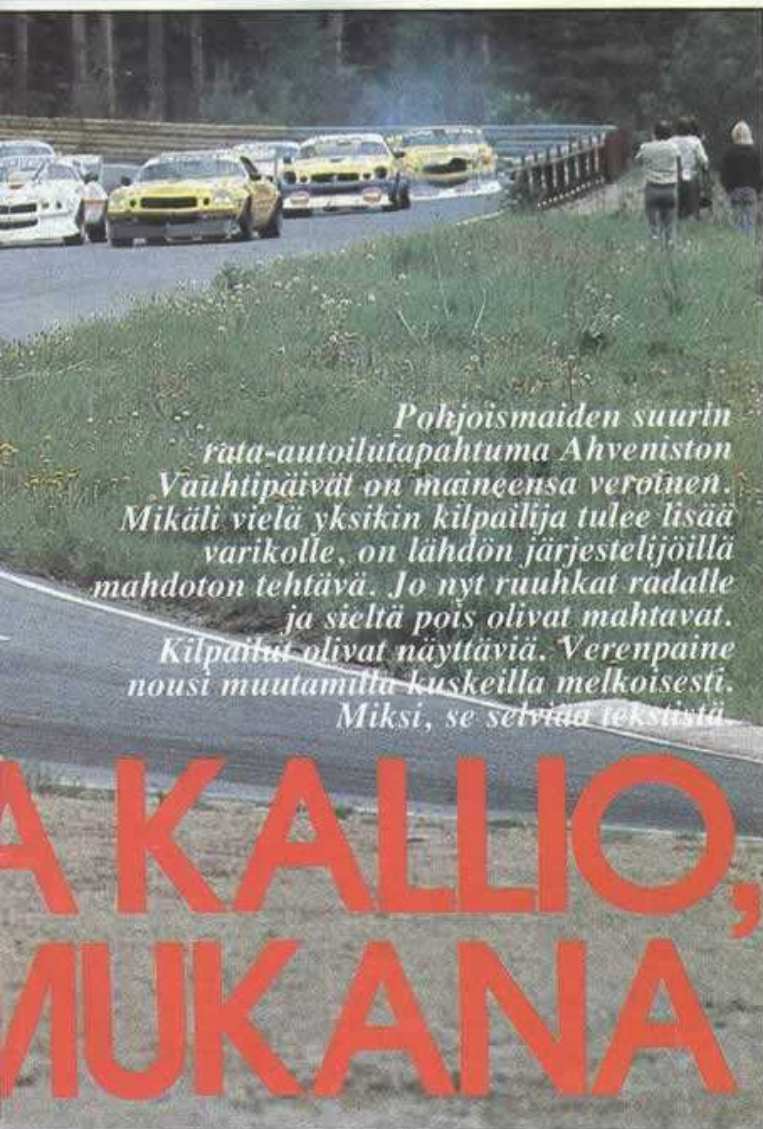
Ahveniston vauhtipäivät **KANGAS JA MONESSA M**

ERKKI VANHANEN, teksti
HOELGER EKLUND, MARKO MAKINEN,
PATA EKMAN, JARI VANHANEN, kuvat



Harri Kangas voitti kaikki lähdöt joihin osallistui! Kaksi kultaista tullä tällä autolla.

Jokke Kallio otti kaksi kolmesta Camaro cupin eristä. Kumit savuten Jokke siirtyi Olli Virtasen takaluokkuun.



Pohjoismaiden suurin rata-autoilutapahtuma Ahveniston Vauhtipäivät on maineensa veroinen. Mikäli vielä yksikin kilpailija tulee lisää varikolle, on lähdön järjestelijoillä mahdoton tehtävä. Jo nyt ruuhkat radalle ja sieltä pois olivat mahtavat. Kilpailut olivat näyttäviä. Verenpaine nousi muutamilla kuskeilla melkoisesti. Miksi, se selviää tekstistä.

**A KALLIO,
MUKANA**

●● Ahveniston moottorirata on siitä erikoinen, että ensimmäinen kamppailu käydään heti katsastushallin jälkeen. Kyseessä on äänenvoimakkuuden mittaus. Hämeenlinnan kaupunki on vaatinut, että moottorin ääni ei saa ylittää 92 dB(A):ta. Mittaus suoritetaan 15 m 20 cm:n päästä auton kyljestä. Koneen kierrosnopeus nostetaan 400 r/min. Mittauksen suorittaa Hämeenlinnan UA:n miehet, toimitusta valvoo kaupungin edustaja. Tarkkaa hommaa.

Camaroilla oli ongelmia läpäästä mitausta. Onneksi Tampereen UA, joka oli kisan järjestäjä, oli varautunut tilanteeseen ja etukäteen oli tehty perävaunun äänenvaimentimia, jotka isännät antoivat velotukset Camaromiesten käyttöön. Siinä se harjoituspäivä sujuikin monelta hitsaustalokissa.

HARJOITUKSET JOKELLE

Perjantai oli harjoitus ja aika-ajon päivä. Jouko Kallio nappasi paalupaikat sekä viitosryhmän 1300 kuutiolisissa, jossa ajokina oli Tampereen pojan Yrjö Aallon Fiat X 1/9, sekä alle 2-litraisissa, jossa viidenneen vaihteen saanut Riimo ylätti Tuisku Urpialan BMW 320:n, todellisen rata-auton. Tuiskun tappioon oli osasyynä samassa aika-ajossa mukana olleet 850 kuutioliset, joiden vauhti on niin paljon hitaampaa, että ne pyörivät jaloissa. Niinpä BMW ei saanut yhtään häiriötöntä kierrosta vihreän lipun aikana. (Vihreä lippu maaliivalla kertoo, että ajanotto on käynnissä). Kolmas harjoituksissa oli Nils Gustav Wiik, joka oli rakentanut ajokkinsa kokonaan uudelleen. Vain kone oli entinen, 1400 kuutiolinen 8-venttiilinen turboahdettu, joka kehittää 250 hv. N-G uskoi laitteeseensa ja mahdollisuuksiinsa, kunhan ensin paremmin tutustuu peliin. Takana oli ennen kisaa tasan 5 minuutin ajoharjoitus. Näin hyvät mahdollisuudet on Suomessa testata kalustoa.

Vähällä tutustumisella oli muitakin. Tyttöjen omaan lady-cupin starttasi rallipolulta tuttu Minna Sillankorva, joka ajoi ensimmäit Minillä vasta radalla. Ei edes tavallinen Mini ollut osunut käteen aikaisemmin. Minna oli muuten neljäs aika-ajossa.

Aika-ajon ylittäjä oli Camaro-luokan Tapiolan UA:n Mini Lundqvist, joka valitsi paalupaikan puoli sekuntia nopeammalla ajalla kuin Jokke Kallio. Minin suorituksen arvoa nostaa se, että huoltopojat rakensivat

lähes koko yön moottoria, joka oli hajonnut pahemman kerran. Hitsaustalokissa sylinterin yläreunoihin ja kanteen pantiin uutta ainetta ja tasoitettiin viilalla. Ei kukaan uskonut, että paineet pysyisivät männän yläpuolella, mutta ammattinsa osaavat huoltomiehet tekivät mahdollisimman mahdolliseksi.

MINITKIN MUKANA

Fiat ratapotin tarun päätyttyä kotimaan ainoa merkkiluokka on mini-tonnien oma cup. Seppo Levänen otti tuttuun tyyliin johtopaikan, mutta jäädytysnesteiden pöllähdyttyä tuskaisen kuumassa helteessä taivaan tuuliin, oli keskeytys johtosemasta selviö. Tervakosken Kalle Sarlin sai nesteet pysymään sisällä ja ajoi voittoon, ennen näyttävän ajon suorittanutta kuljalaistyttöä Toini Laaksoa. Toinin ajo on kehittynyt kilpailu kilpailulta, nyt poikalapset saavat työstä sellaisen vastuksen, ettei kauaa kestä, ennenkuin kaikki huomaavat jäävänsä jälkeen.

Luokan huimimman tilanteen järjesti Helsingin Pertti Kurki-Suonio, joka työnsi pääsuoralle tullessaan edellään Lasse Saarisen miniä. Lassen mini sattui olemaan näet poikittain edessä. Taidolla – ja onnella – pojat saivat tilanteen hallintaan ja kumpikin selvisi maaliilulle.

SUPEREILLE JOPA SM-PINNOJA

Formula super VW ajoi PM-lähdön yhteydessä myös SM-kisan. Mukaan selvisi 11 kotimaista, pari ruotsalaista ja yksi tanskalaiskuljettaja.

Kilvan voittoon ajoi 24-vuotias Karliskogalainen Johan Rajamäki. Johan on syntynyt Ruotsissa, mutta osaa toki suomenkieltä. Voitto tuli helposti. Lähtölipun helahduksesta maaliilulle saakka mies piti muita takanaan. "Oikeastaan ainoa murhe oli etujarrut, jotka häipyivät puoleks väliin kisaa. Uskon, että muilla oli samoja murheita, koska ohi pyrkijöitä ei ollut," selvitä Rajamäki tilannetta. Hän on taas esimerkki siitä, miten mikroista nousevan formulaan huipulle. Takana on 15 vuoden ajokokemus, joista 5 viimeistä superveillä.

Hämeenlinnan oma poika Tuomo Alitalo kilpaillee harvaksen, mutta hyvin. Nyt oli toinen tila selvä ennen Ruotsin Anders Krohnia. Pitkän kilpailutaikon on pitänyt myös Hans Koch, joka kuuden vuoden tauon jälkeen ohjasti liisattua Ralttia. Oman värinsä antoi myös Paavo Kukko-



↑ Mini (no 9) uudella kilpurillaan ohittamassa kolmen auton rypälettä. Todellisuudessa no 16 spinnasi Minin eteen joten mitään ei ollut tehtävissä.

→ Vanhempana ei aina jaksaa käyttää ovia. Sauli Kangas poistumassa ajokistaan hurjan lipan jälkeen.

→ Lundqvistin poikaa ei voi ainakaan yrityksen puutteesta moitita. Ensimmäinen oma auto tuusan nuuskaksi ja tämän vuokra-auto rupeaa muistuttamaan entistä. Viimeisessä erässä ei pääsuora enää riittänyt vaan Mini veti maalin jälkeen rallicross radalle. – "Pitäähän kansalla olla edes vähän hauskaa..."

→ Tuisku Urpiala menetti mahiksensa Jokke Kallion perheauton törmättyä oveen. Molemmat keskeyttivät.

↓ Toisen erän ja mahdollisesti koko Cupin ratkaisi: Roopen takarengas tyhjeni varmassa johtopalkassa venttiilin irrottua. Johtoon tuuppaa Per Alm.

→ Järjestysmiesnauha ei varmastiakaan tarkoita että koko perhe tuodaan pääsuoran kohdalle vaaralliseen paikkaan. Valvojanauha taas näytti oikeuttavan fotokorttien repimiseen työtään suorittavilta valokuvaajilta.



Paljon puhuttu pellinkolistelu Camarojen ensimmäisessä erässä. Kallio tunkee itsensä sisältä Minin päälle ja jarrut savuten kaksipyörätaituri siirtyy hiekkavalliin. Jokke saa nipin napin Camaron pidettyä radalla ja ajoi muilta karkuun ollen lipun alla ensimmäisenä.

Olli Järvelin oli järjestänyt perävaununlisen äänenvaimentimia Camarolle.

KANGAS JA KALLIO

nen, joka vastoin lääkäriin ojeita oli ottanut kipsin pois murtuneesta jalastaan päästääkseen ajamaan. Hyvin homma sujui, vaikka kytkimen painaminen oli ongelmallista. Pave vetäisi viidenneksi ruutulipulle. Luokan ulosajon tekaisi Pertti Lievonen, joka latsasi varikkokaarteissa penkkaan. "Jäin lähdeässä jälkeen ja ajattelin korjata tilannetta jättämällä jarrutuksen viime lipunaan. Taisi jäädä turhan myöhäiseksi," selvitti Lievonen tapahtunutta. Osasyynä oli kuluneet helmat, jotka päästivät ilmaa auton alle ja lento oli finnairin tyylisiä. Toinen lähdön möhliöistä oli Martti Kangas, joka jäi jonon hännille. "En ole eläessäni tehnyt näin huonoa lähtöä edes liikennevalloissa," vakuutti pettynyt Martti kisan jälkeen.

YKKÖSRYHMÄ YHDESSÄ

Kolmen luokan pelit ryntäsivät lähtölipun heilahdettua sakeassa hiekkapölyssä kohti ensimmäistä kaarta. Vieläkään ei rataa ole saatu hiekkatomaiksi. Pöly on mahtava. Pääsuoran selvitivät kaikki kunnialla, kärkiparina Jaakko Markula ja Esa Salonen. Varikkomäen pahassa paikassa päättyi Juhani Länsikorven taival. Vasemmasta ovesta tuli sisään Tapani Eronen. Jussi oli ensimmäinen kohonesta verensuoneesta kärsinyt kaveri. Tapsan päälleajo tuntui mieheltä tahallista. "Onneksi oli turvakelkko, joka suojaasi myös oven sivustan, muuten olisi tullut ohjaamossa ahdasta," huokaili Länsikorpi auton roikkuessa hinausauton perässä.

Ratti Mäkelä pääsi pikkuluokassa karkuun, eikä Klaus Bremer edes toisissaan

Camarot työllistivät mekatsut aina lähtöjen välissä. Robert Lappalainen veti aika-ajossa ekan mutkan vallin kautta ja aurasukulmat muuttuivat pari senttiä. Myös alaleuka meni uusiksi.



yritynätkään saavuttaa. Helsinginkilainen päätoimittaja tyytyi toiseen tilaan, joka riitti Suomen mestaruuden varmistamiseen. Tipalla tulos oli, sillä pikkulinut tiesivät kertoa Klauden, kuten kolmen muunkin kuskin ohittaneen keltaisen lipun vaikutusalueella. Järjestäjä ei kuitenkaan ollut tilanteesta tietoinen tai sen tasalla.

Kisa kisalta kehittynyt 26-vuotias Naantalin Kai Lindström joutui luopumaan hyvin alkanesta kilvasta konerikon täytetyssä ohjaamon sisällä, kallin tuntuisella savulla. Kai on muuten kaveri, jolle on tehty melkoinen sydänleikkaus Englannissa vuonna 1974. Nyt hän haluaa kiittää turkulaista osastoylilääkärin Arttilaa, joka urheilumielisenä ja autourheiluystävänä oli järjestänyt Kaitsulle mahdollisuuden päästä läppäleikkaukseen. Kunhan auto toimisi yhtä hyvin kuin sydän.

16-satasten taituri oli Erkki Siitarinen, joka vihdoin oli saanut GTI:nsä A-ryhmän kuntoon. Alusta oli toinen, raideleveys suurempi ja jarrut tasapainoisemmat. Nyt piti vain totutella. Eki oli ainoa joka pysyi suurimman luokan vauhdissa mukana, kunhan oli vetäissyt Junnu Koskisen pääsuoran jarrutuksessa tylykkään ohituksen. "Näin, että Junnu arsteli kaarteeseen mentävässä ja päätin, että tässä yrittän. Toisella kertaa se onnistui," selvitti Siitarinen. Junnu Koskinen osoitti urheilunhienokäyttönsä ja kävi rehdisti onnittelemassa voittajaa: "Olit parempi. En osannut tulla pääsuoran kaarteeseen oikein." Niin sitä pitää, eikä verensuoneen nouse.

Yli 1600 ksm:n voittoon ja samalla 11 mestaruuteensa ajoi Jaakko Markula. Voitto ei tullut ilmaiseksi, sillä 32 vuotias autoteknikko Esa Salonen ehti väliä lähdön kärkeen. Esa nousi vasta -80 yleiseen luokkaan ja menestys on ollut itse rakennetulla Escortilla varsin hyvä. Jasun ongelmama on oikosulku sähkölaitteissa. Onneksi johto paloi poikki ja virta kulki taas sen verran, että voitto helisti. En voi sytyttää muita kuin itseäni. Olin näet kytkenyt huolimattomasti nyt kärkeen johdon, "tilitti Jasu. Rauman Ari Koivukari ajoi kolmanneksi ennen aliohjautuvuudesta kärsinyttä Timo Tuomikoskea, joka nautiskeli myös Camaroiden omassa cupissa.

KANGAS JUNIOR MESTARI

Harri Kangas kultaisi pikkuformuloiden SM:n suoraan kolmella voitolla. Isoveli Martti pölyytteli toiseksi varmisten Fordien kaksoisvoiton, Tauno Laine oli taas hyvässä vedossa ja varmisteli helposti kolmannen tilan ennen Bisse Airaksista, joka joutui starttaamaan takarivistä harjoitusajan puuttuessa. Konerikko esti grillin omistajaa osallistumasta aika-ajoon. Myös Fordin puikoissa olevat Matti Sarilo on kehittynyt huimasti, sijaluvuksi tuli viides, ennen Raimo Engmania, joka ajelee Reima Södermannin vanhalla Hansenilla. "Voittaja-auto, kunhan vain mies olisi oikea," vähäteli Raimo ajoaan. Tässä lähdeässä oli Allan Taimin vuoro tehdä pakoliset kuviot varikkomäessä.



JA SITTEEN RYTISI

Lauantaiin päälähtönä oli yleisön mielestä Camaroiden ensimmäinen eri. Kärkeen söksyi kokenut ruotsaaiskuljettaja Per Alm muiden vielä odotelessa lähtölipun heilahdusta. Selvä vilppilähde, jota Per ei kunnolla kestänyt. Siinä sai kuulla kunniansa niin järjestäjää kuin kaikki suomalaisetkin. "Idiootteja kaikki tyyni. En enää ikinä tule kotoa maahan," tuiskui Alm. "Olen 18 vuotta ajanut kilpa-a, ja aina olen ensimmäisenä maalisuoran päässä. Koskaan ei minua ole rangaistu varaslähdöstä," huusi ruotsalainen korvannipukatkin tulipaisena. Siinä olisi tohtori Martti Nurmiahan mittarit hajonneet verennämittauksessa.

Mini Lundqvist nousi kisan kärkeen ja veteli laajoilla linjoilla peittäen sopivasti takana tulevien ohitusyritykset. Viidennellä kierroksella kuuluisassa varikkomäen kaarteessa Jokke Kallio katsoi sisäreunaan jääneen sen verran rakoja, että työnsi Camaronsa Minin ajokin rinnalle ja painoi Tapiolan UA:n kaverin penkkaan. Mittarissa oli tuulilais 120 km/h, joten ei ihme, että Minin auto lyheni metrillä, parilla. Siihen sortui uumoiltu Lundqvistin voitto.

"Tahallinen päälleajo. Selväkin selvempi, miten muuten on selitettävissä auton kyljessä olevat Joken auton etupyörän jäljet," puhusi Lundqvist kiukuissaan. "Sisäreunassa oli auton mittainen rako, josta on oikeus yrittää ohitusta. Ja näin tein," kertoi toinen osapuoli. Mini teki asiasta vastalauseen, mutta tuomaristo hylkäsi sen. "Ei sinä mitään, kunhan linja on sama sunnuntaina," oli Minin vihjaus.

Kallio ja Lundqvist ottivat viime vuonakin yhteen vastaavassa startissa, joten varikolla vihjailtiin räsäyksen oleen odotetun. Joka tapauksessa Jokke pääsi voittajana maaliin ennen hyvin nousutta Camarofania Robert Lappalaista.

Camaroiden toista eri sunnuntaina odotettiin jännityksellä. Mini oli saanut Tampereen UA:n avustuksella lisäsuuta konerikkokaisen ruotsalais-Camaron. Ja taas kerran mekaanikot rakensivat vanhan koneen uuteen runkoon. Takarivin starttajana Mini noukki yhden toisensa perään, ohituksen lukumäärän saattoi laskea auton muodonmuutoksista. Jokke sen sijaan pääsi karkuun ja ajoi erävoittoon. Kilpaa alussa johtanut Robert Lappalainen menetti ehkä koko sarjan voiton rengasrikkoon. Roopen ajosuoritus parani kierros kierroksella. Tähän ei harjoitus-ten alkaessa vielä uskottu, sillä mies vetäisi penkan kautta ensimmäisessä kaarteessa.

Kolmannen erän onnetarkin hymyili Roopelle ja mies voitti täysin hälystytyliin.

"Nyt kun Ruotsiin on perustettu uusi luokka Super Saloon, joka on meille liian kallis, ruotsalaiset ovat halukkaat myymään meille Camaro kaluston. Me emme tarvitse muuta kuin alustat ja korit. Ne on testattu rata-ajoon sopivaksi. Koneet osamme tehdä itse. Varikolla puuhataan toisissaan Camaroiden omaa Finnish-Star-Cupia," vakuutti Lappalainen sarjan päätöskilpailun jälkeen. "Olen valmis toimimaan välitysmiehenä luokan tuomisessa Suomeen. Tässä on rata-autoilun pelastus," uskoo Robert. Toivoakamme että hanke toteutuu.

Ahveniston yhteispisteissä meikäläiset ottivat kaksoisvoiton Jokke Kallion ja Robert Lappalaisen voimin. Kolmanneksi kierehti "vilppilähdöstä kärkeen" Per Alm. Mini Lundqvist selvisi viidenneksi, Timo Tuomikoski 1+ autollaan oli seitsemäs ennen Olli Virtasta. Epäonnimpia olivat ensikokeluaan Camaron ratissa tehnyt Pekka Korkeakoski ja Juhani Markko. Vanhahtava kalusto jätti pojat pulaan. Camaroiden aika ei suinkaan vielä ole ohi. Mikäli Lappalainen saa suunnitelmansa läpiviedyksi, ensi vuonna voin rajojame kiertää oma super-star-sarja. Nähtävää yleisölle ainakin olisi tarjolla, samoin kuin lita uusia yrittäjiä. (Ruotsalaiset luopuivat Camaroistaan 12.000-30.000 markan shekistä.)

KANKAAT VAAN

Kankaiden perhe oli vahvasti esillä Vauhupäivillä. Harri Käväisi ottamassa Fordien EM-karsinnassa ylivoimaisen voiton ja selvitti samantien itsensä jatkoon. Samassa rytinässä tuli PM-sarjan johtokin 24-vuotiaalle kankaanpääläiselle. Kah-

deksan seuraavaa sijaa meni ruotsalaisille ja tanskalaisille. Toiseksi paras meikäläinen oli Martti Kangas, joka lähti mukaan vain renkaiden testausmielessä.

Kun Harri osallistui kolmeen lähtöön ja voitti jokaisen, voi täydellä syyllä kutsua miestä päivien sankariksi. Pettymykseksi jäi Sport 2000 auton lähtö. Siihen ei Kankaille tullut sopimuksesta huolimatta kalustoa Englannista. Näin luokka ajoi oman kansan ilman suomalaisväriä. Samoin teki Volvojen turbocup, kisa oli vaisu ja väritön.

RYHMÄPELIT AHTAALLA

Viitosryhmä oli jaettu kahteen lähtöön. A-ile 850 ja 2-litraiset starttasivat ensin. Leta-kan kärkeen kierehtivät Tuisku Urjala ja Jouko Kallio. Ensimmäisessä kaarteessa räsähti. Kummallakin on oma näkemysensä. "Olin edellä ja valitsin ajolinjan. Jokke ajoi tahallaan päälleini. En olisi uskonut kokeneen kilpailijan tekevän näin. Olen ottanut Joken kanssa yhteen monasti ja aina rehdisti," oli Tuiskun näkemys.

"Olin sisällä kun Tuisku alkoi painaa väkisin autoani kaiteeseen päin. Tilaa ei jäänyt ja vaikka jarrutin täysillä, silti räsähti," oli vastapuolen mielitehtä. Eräntautilleen puolueettoman asiantuntijalausunnon saa Timo Mäkselä, joka näki tapausten varikolta. "Ei se, että on hieman edellä oikeuta kiilaamaan toisen eteen miten vaan."

Vaikka Jokke voittikin Camaroiden kisan ei turkulainen ollut viikonvaihteeseensa tyytyväinen: "Olin mieluummin varmistellut SM-mitalin. Camarot on lähinnä hyvä show, ei rata-aitoilla parhaimmillaan. En tunne itseäni mitenkään syylliseksi mihinkään. Yhteinaajat saivat pahaan rakoon," murehti Kallio. Jotkut kun kersivät miehelle uuden lisäimen Jokamies-Jokke viitaten kyseisen luokan ajotyyliin.

850-kuutioisten voittoon kiirehti taas kerran Harri Kangas, joka selvisi pääsuoran hässäkästä ohi. "Ei näillä arvaa vähentää kaasua. Puikkolehdin sieltä missä rakoa oli," siinä resepti karkuun pääsyyille. Harri ajoi Pertti Rantanurmen ajokilla, sillä Pertti viettäjä siestaa kauden loppuun asti.

Pikkuposujen kakkoseksi ajoi edellisestä osakilvasta Ahvenistoilta myöhästynyt Arto Männistö, ennen mestaruuden varmistanutta Hannu Pohjolaa. Isä Paul Jokinen pitei tällä kertaa poikansa Timon takkana.

Pariltraisten kärkeen pöllähti Opel Kadetin puikoissa lempäläinen Pekka Korkeakoski, joka pitei pitkään takanaan loppulista voittajaa N-G Wiikää. "Tiesin, että N-G pääsee ohi, mutta nautiskelin kilvasta," kertoi Pekka Korkeakoski, joka Vauhupäivien ennakkoluottomalla ajoillaan nousi arvostettujen ratatahtien joukkoon. Camaroluokan epäonnin vain kasvatti miestä ryhmäpelin rattiin. Kärkiparin takana pölytti kisan kauneimmalla autolla maaliin Helge Snabb ennen Oulun poikaa Ilkka Castrenia.

Kolmas viitosryhmäläisten luokka 13-sataiset sujui Sunbeamin ohjaimiin siirtyneen Risto Aution tahdissa. Seinäjoella dskattu Harri Ruusu oli nyt toinen ennen Escort miestä Heikki Salmenautiota. Kallion Joken murheet tiivistyivät tässä luokassa. Yrjö Allon "äksällä" kurvaillut Jokke jäi lähtöviivalle kytkimen lauetuuta. Jokke veteli ilman kytkintä, kunnes taka-akselin katkeaminen katkasi taipaleen.

OHI ON

Vauhupäivät on noussut sellaiseen vaiheeseen, että on tarkoin harkittava, mitkä luokat on ensi vuonna mukana. Väittämättä ei kaikkien mieleen ole muutama yksinäisen formulat ratakierrokset. Hyväntä puolena on mainittava vähäiset kierrosmäärät. Näin kierroksella ohittavat eivät ratkaisseet kilpailuja. Camarot on pakko saada mukaan kuten myös KEKE. Monivuotinen kilpailun johtaja Olli Järvelin vetäytyy nyt syrjään. Mies on tehnyt valttavan työn Suomen rata-autoilun hyväksi. Ilman häntä ei päivät olisi nousseet pohjoismaiden suurimmi tapahtumaksi. Autourheiluväki haluaa kiittää väsymättöä Ollia ja uskoo kuitenkin, että ensi vuonna jälleen Ollin suomen ovat pelissä mukana. ●