

Alkuaikojen leppoisa matkailuajo muuttunut tallien kovaksi kisaksi

Lauantai, syyskuun 1. päivä 1951. Aamulla ennen viittä Jyväskylän torilla on jo vilinää. Siellä on 26 puhtaaksi killoitettua autoa ja autojen miehistöjen lisäksi 26 katsojaa ja autourheilun ystävää. Ensimmäisessä autossa — suuressa Packardissa — istuvat Heikki Korppoo ja Jukka Pulkkinen valmiina lähtemään Jyväskylän Suurajojen ensimmäiselle reitille. Tasan kello 5.01 antavat Jalmari Hakala ja Eino Hinkkanen lähtömerkin Korppoon Packardille. Jyväskylän ensimmäiset Suurajot ovat alkaneet.

Suurajojen ensimmäisen reitin teki Pentti Barck, joka itse myös osallistui kilpailuun. Silloin ei raturestarina toimiminen ollut mitään este kilpailussa mukanaolemiselle, paremminkin päinvastoin. Barck ratkaisi myös kilpailupaikan määrätymisen Jyväskylään kaiverruttamalla kiireisesti ajojen ensimmäiseen rintamerkkiin kilpailun nimeksi JYVÄSKYLÄN SUURAJOT. Tämä aiheutti sen että vastaanpyristelleet helsinkiläiset taipuivat siihen, että ajot suoritetaan aina Jyväskylän keskuspaikannan.

Ensimmäisissä suurajoissa oli 26 lähtijän joukossa 15 eri automerkkiä. Vahvimpiin ennakkosuosikkeina pidettiin Heikki Korppooa, Seppo Rikkilää, joka oli paras suomalainen Monte Carlo ajossa ja Siro Toivolaa. Ensimmäiseksi reitti suuntautui Kokkolaa. Kokkolasta jouduttiin ajamaan rannkasauteensa Rovaniemelle, jonne saavuttaessa kaksi ajajaa sai myöhästymisestä virhepisteitä. Toinen oli kilpailujen ainoa naisajaja Lempi Dahlström. Rovaniemeltä ajettiin Kemijärven kautta Kajaaniin, sitten Kuopioon, Varkauteen ja Jyväskylään. Ainoastaan kolme kilpailijaa jätti reitin kesken. Yksi heistä oli kilpailun ainoa naisosanottaja.

Ensimmäisissä Suurajoissa oli kaksi erikoiskoetta. — Puijon mäkköä ja Harjukadun kiihtyvyyttä ja jarrutuskoe. Puijon rinteet nousi nopeimmin Arvo Karlsson ja Harjukadulla oli nopein Heikki Korppoo. Ensimmäisen kilpailun voittajaksi selviytyi Arvo Karlsson Austin Atlanticilla ja toiseksi Heikki Korppoo. Hyvin sijoittunut Pentti Barck kastelehti Harjukadun kokeessa liian paljon kelloja ja putosi 17:ksi. Pienten autojen luokan voitti Aimo Aho — Siro Toivola.

Pikataipaleella lääkäri ja paloauto

Toisten Suurajojen pitämisen 1952 sinetöi lopullisesti Suurajojen jatkuvuuden. Aluksi oli epäilyjä koko kisojen pitämisestä, mutta kun Pentti Barck otti taloudellisen riskin vastatakseen, ei kukaan enää ollut Keski-Suomessa ajaja vastaan. Nyt ajettiin suunnitteen sama rata kuin edellisessä vuonna, mutta toisin päin. Puijon mäkköä oli jätetty pois ja tilalle tuli kiritaival Koskenpäällä. Turvallisuustoimenpiteet olivat kovaa ja ainoalle pikataipaleelle oli kutsuttu lääkäri, sairausauto, paloauto ja hinausauto. Näissä ajoissa tapahtuivat myös ensimmäiset ulosajot kun Kalpiainen Kajaaniin seutuvilla tykkäsi Hudsoninsa jokeen. Voittajaksi selviytyi nyt pari Eio-Nuortila.

Kolmansissa Suurajoissa oli lähtöpaikkoina Jyväskylän lisäksi Helsinki ja Oulu. Osanottajia oli nyt 65. Näissä ajoissa H. Lindqvist ei saanut ajoissa autoaan kuntoon ja joutui ajamaan reitin läpi taxilla. Pauli Toivonen oli myös ensimmäistä kertaa mukana. Näissä ajoissa levisivät maailmalle ensimmäiset autojen hyppykuvat, koska järjestäjät olivat unohtaneet varoitusmerkin eräästä pahasta hyppyrästä kilpailun toisella pikataipaleella. Parhaat hyppy lähtelivät aina 30 metriä. Voiton kilpailussa vei pari Hietanen—Hixen.

Vuonna 1954 Suurajot lähtivät 11 paikkakunnalta, joista yksi sijaitti Ruotsissa Sundsvallissa. Pikataipaleita oli jälleen kaksi, joista ratkaiseva Laukaan lähistöllä. Nyt oli ajoissa mukana myös ensimmäistä kertaa ruotsalaisia ajajia. Autojen oli trimmattu, mutta lisävarusteiksi ei kelpuutettu kuin mu-

Suurajojen syntymisestä ja ennen kaikkea niiden saamisesta Jyväskylään kuuluu suuri ansio jyväskyläläiselle Pentti Barckille — ensimmäisten Suurajojen rajamestarille ja kilpailijalle. Ajatus Jyväskylän Suurajoista syntyi 1951 Hangon kasinolla Hangon ajojen jälkeen. Kasinolla oli Monte Carlon kävijöillä oma pöytä ja siellä nuori jyväskyläläinen Monten kävijä Pentti Barck ehdotti suomalaisen suurajoin järjestämistä vielä samana syksynä. Ehdotus sai kannatusta ja ensimmäisen rallin lähtöpaikaksi sovittiin Jyväskylään.

kavuutta lisääviä laitteita kuten esim. kahvinkeitin ja radio. Voiton vei tällä kertaa Kalpalan veljekset, jotka uusivat tempunsa vielä vuosina 1956 ja 1958. 1955 Suurajojen järjestelyt menasivat riitojen takia myöhästä. Kesän aikana vaihdettiin koko kisojen järjestelytoimikunta ja niinpä ajot jälleen pidettiin. Lyhyeksi jääneestä ilmoittautumisajasta huolimatta kilpailijoita oli myös Ruotsista. Ajojen luonne nopeusajoksi oli myös entisestään kasvanut ja pari Eio—Nuortila Peugeotillaan nappasi toisen voittonsa Jyväskylän Suurajoissa.

Tabe Slioor ja pikimusta Chrysler

Vuoden 1956 ajoissa oli pikataipaleiden määrää merkittävästi lisätty. Suurajoista piti tulla nyt myös kansainvälinen kilpailu, mut-



TOYOTA
CORONA 1500

TERVETULOA KOEAJAMAAN

ok auto

JYVÄSKYLÄ KALERYONK. 8
PUH. 15 891

AUDI 60 SAI 11 UUTTA HEVOSVOIMAA NIITÄ ON NYT 85 ENTISEEN HINTAAN

Tervetuloa koeajolle tutustumaan tähän tilavaan matkautoon, jossa on nyt tehokkaampi 1700 cm³:n moottori. Hinta: 15.870,—



SISÄ-SUOMEN AUTOKESKUS OY

Jyväskylän Vapaaherrantie 2-4, puh. 10 720

uusi huippuluokan moniasteinen takuuöljy

Yhteistyössä erään maailman parhaimpiin kuuluvan moottorilaboratorion kanssa on nyt valmistettu **TEBOIL SILVER** — ensimmäinen Suomen oloihin suunniteltu moniasteöljy. SILVER on voiteluominaisuksiltaan korkeinta tasoa.

Ratkaisevia etuja — juuri Suomen oloissa

SILVER moniasteöljy saa moottorin kestämään • SILVER pesee tehokkaasti moottorin • SILVERILLA on suuri leikkauskestävyys, siksi viskositeetti säilyy samana alusta loppuun • SILVER moniasteöljyä käytettäessä syytystulpat pysyvät puhtaina • Varma kylmäkäynnistys.

Valitkaa Teboil takuuöljyt

TB TAKUUHUOLTO ei tuurilla vaan takuulla



ta ulkolaisia osanottajia oli vain kolme ruotsalaisparia. Kolme ilmoittautunutta italialaisparia oli hävinnyt Rooman ja Jyväskylän välillä. Mukana oli myös kaikenlaisia elämänsaaloilla kunnostautunutta Tabe Slioor suurella mustalla Chryslerilla sijoittuneen luokassaan toiseksi Kalpaloiden Donau oli nykyin melko ylivoimainen.

Seitsemän ensimmäistä Suurajoissa ruotsalaiset tulivat ja tekivät tempun. "Carlsson ja Takt" tuli ja näytti suomalaisille ajotaitoaan. Kymmenen parhaan joukossa oli seitsemän ruotsalaista. Suomalaisista paras oli pronssille sijoittunut pari Kalpala—Kalpala. Tällöin käytiin myös ensimmäistä kertaa epävirallinen maottelu Ruotsia vastaan ja se päättyi heti kätevässä suomalaisen selvään tappioon.

Vuoden 1958 kisa oli luonteeltaan jo värikäs. Ulkolaisia oli mukana 17 autoilista ja ensi kertaa

Vuoden 1960 kilpailussa oli koston tuntu. Ruotsalaisten edellisen vuoden voittoa ei oltu unohtettu. Pelastajana oli nyt Carl-Otto Bremer, joka kävi tiukan kamppailun Ruotsin Carlssonin kanssa. Bremerin jälkeen toiseksi paras suomalainen oli suurella Mersulla seitsemänneksi sijoittunut Rauno Aaltonen. Myös Pauli Toivosella oli mahdollisuudet jopa voittoon, mutta jarrut tekivät tenän ja hän joutui keskeyttämään. Seuraavana vuonna Aaltonen vei koko kisan voiton, Toivonen ja Keinänen toivat muut mitalisijat Suomeen. 1962 Suurajoissa oli suomalaisten päänaikojen nykymäärä 42 ulkolaisparia. Voittoa ei kuitenkaan muille annettu. Monien vuosien yrittämisen jälkeen Pauli Toivonen teki viimein sen mitä häneltä jo kauan oli odotettu — voitti Suurajot. Keinänen paransi edellisen vuoden pronsstitilansa hopealla.

Simo Lampinen — uusi rallijättiläinen

"Simo Lampinen — uusi rallijättiläinen" otsikoivat lehdet vuoden 1963 suurajojen jälkeen. Simo Lampinen oli taistellut sekunnista, saanut etuajasta virhepisteitä ja pudonnut, noussut jälleen ja löi lopuksi Tranan hiuksen hienosti. Simosta tuli kerralla tähti. Seuraavana vuonna sama toistui. Lampi-



salama suurteho tuoreita voimia

JYVÄSKYLÄ AKKU

Puh. 17 061, as. 15 890
Tapiok. 8, Jyväskylä



Antti Jaatisella kävi nyt huono tuuri. Lähtönumero on toisella sadalla mutterinkerääjän paikalla ja mies kun olisi kuulunut sinne toiseen päähän...

Tänään klo 19—02 Korpilahden Korpiahossa

EK 4

NOPEUDESTAAN JA HYPYREISTÄÄN TUNNETTU KORPIAHON "PIKIS" KEIKKALA—PYYPÖHJÄ 10 km

Parhaat katselupaikat rallipolun puolivälissä, jossa loistavat pysäköintipaikat (pois voi lähteä milloin tahansa) aivan reilin varressa. Saapumistie: Korpilahden kirkonkylästä 3 km Korpiahon tietä (viilutus). Kenttäravintola: (Lähtö, Lepäselkä, hiekkakuopat, Korpiahon kk. ja maali).

Liput 3 mk ja 1 mk

Korpilahden Lions Club



SEMPERIT
M 301



• PITÄÄ
• KESTÄÄ
• MENEÉ MIELLYTTÄVÄSTI

Kun haluatte varmat vyörenkaat, vaihtakaa alle uudet Semperitit. Meiltä.

rengasliike **korhonen** velkko

Yliopistonkatu 18 Jyväskylä, Puhelin 15 060

Varoitus.



Lähdettiin ajamaan. Neljä heilaa noukalla. Ja pitkää puna pasassa. Sapessa perkeleen kova sisu.

Varoitamme kaikkia Jyväskylän Suurajoja seuraavia autourheilun ystäviä lentelevistä autoista.

Ralliryhmä Härmän Häjyt aikoo kyläkin pysyä enimmänsä osan matkasta tien päällä. Ulosajosta ralliryhmä antaa nimittäin sakinhiutusta. Mutta ohitetut äkämystyneet kilpailijamme saattavat kurkotella mahdolltomia ja aiheuttaa vaaratilanteita. Varokaa heitä. Pysykää pois rallipolulta sen aikaa kun sota on käynnissä. Ja senkin jälkeen ajakaa varovasti. Olette kuinka häjy tahansa. Polku nimittäin muuttuu yleiseksi tieksi heti kisan jälkeen.

Ensi vuoden Suurajoihin muuten ehditte saada oman Häjynne. Meillä on monta hyvää nimeä valmiina. Vallesmannin Komiaa ette saa kuin suurella rahalla. Ettekä Isontalon Anttia. Ettekä Rannanjärveä. Mutta oman legendaarisen maineen voitte luoda esimerkiksi Pollarin Nikulle tai Hirvi-Kööstille.

Aloitakaa ajoissa. Mestari ei tulla päivässä.

WIHURI-YHTYMÄ OY
AUTOLA