

KUKA OLI KAUTTA AIKOJEN PARAS KILPA-AUTOILIJA?

Tästä voi perustellusti olla monta mielipidettä ...

Maailman paras kilpa-autoilija? Epäilemättä joku F1-kuskeista? Ei riitä. 1970-luvulle asti monet kuskit kilpailivat myös urheiluautoissa (nyk. prototyypeissä) ja jopa ralleissa. Sekin täytyy ottaa huomioon. Pelkkä F1 on liian yksipuolinen perusta, mutta kylläkin hyvin tärkeä.

1930-luku: Rudolf Caracciola D, Berndt Rosemeyer D, Tazio Nuvolari I

1950-luku: **Alberto Ascari** I, **Juan Manuel Fangio** RA, Stirling Moss GB

1960-luku: **Jack Brabham** AUS, **Jim Clark** GB

1970-luku: **Jackie Stewart** GB

1980-luku: **Alain Prost** F

1990-luku: **Ayrton Senna** BR

2000-luku: **Michael Schumacher** D

2010-luku: **Sebastian Vettel** D, **Fernando Alonso** E, **Lewis Hamilton** GB

Juan Manuel Fangio itse sanoi minulle, että eri aikakausien radat (katuradat, maantiet, autodromit), autojen tekniikka (renkaat, iskunvaimennus, aerodynamiikka, telemetria ja ajo-ominaisuudet) ja kuskien kyvyt sekä GP-kilpailujen laatu ja määrä olivat niin erilaiset, että **ei ole luotettavaa pohjaa kuskien keskinäiselle vertailulle kautta aikojen**. Lisäksi säännöt ja pistelaskenta ovat muuttuneet perinpohjaisesti vuosien kuluessa.

1930-luku



Rudolf Caracciola, Saksa (1901—1959)
Mercedes Benz, Alfa Romeo

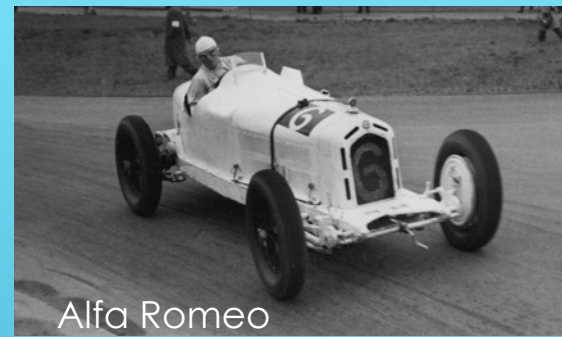


Tazio Nuvolari, Italia (1892—1953)
Alfa Romeo, Auto Union, Ferrari

Fangion esikuva



Bernd Rosemeyer, Saksa (1909—1938)
Auto Union

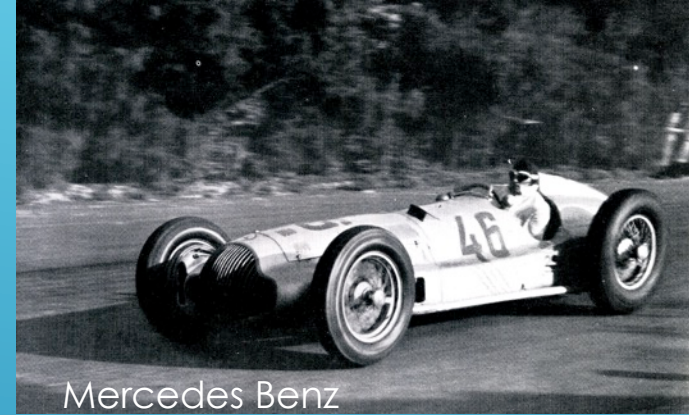


Alfa Romeo



Bugatti

Göteborg 1990



Mercedes Benz



Köping 1990

Mercedes Benz



Riika 2000

Auto Union

Autojen moottori vapaa, mutta painon yläraja oli 750 kg. Mekaaninen ahdin oli eräillä valmistajilla käytössä.

1950-luku

Alberto Ascari, Italia, (1918—1955)
Ferrari, Maserati, Lancia. MM 1952—3.

Juan Manuel Fangio, Argentiina, (1911—1995)
Simca Gordini, Alfa Romeo, BRM, Lancia,
Maserati, Mercedes Benz, Ferrari, Maserati.
MM 1951, 1954—1957.

Stirling Moss, Iso-Britannia, (1929—)
Kieft, Cooper, HWM, Sunbeam, BRM, Jaguar,
Maserati, Mercedes Benz, Vanwall, Aston
Martin, Cooper, Ferrari, Lotus.

Alberto Ascari, Ferrari.



Juan Manuel Fangio, Maserati 250F



Stirling Moss, Mercedes Benz



Italian vuosikymmen

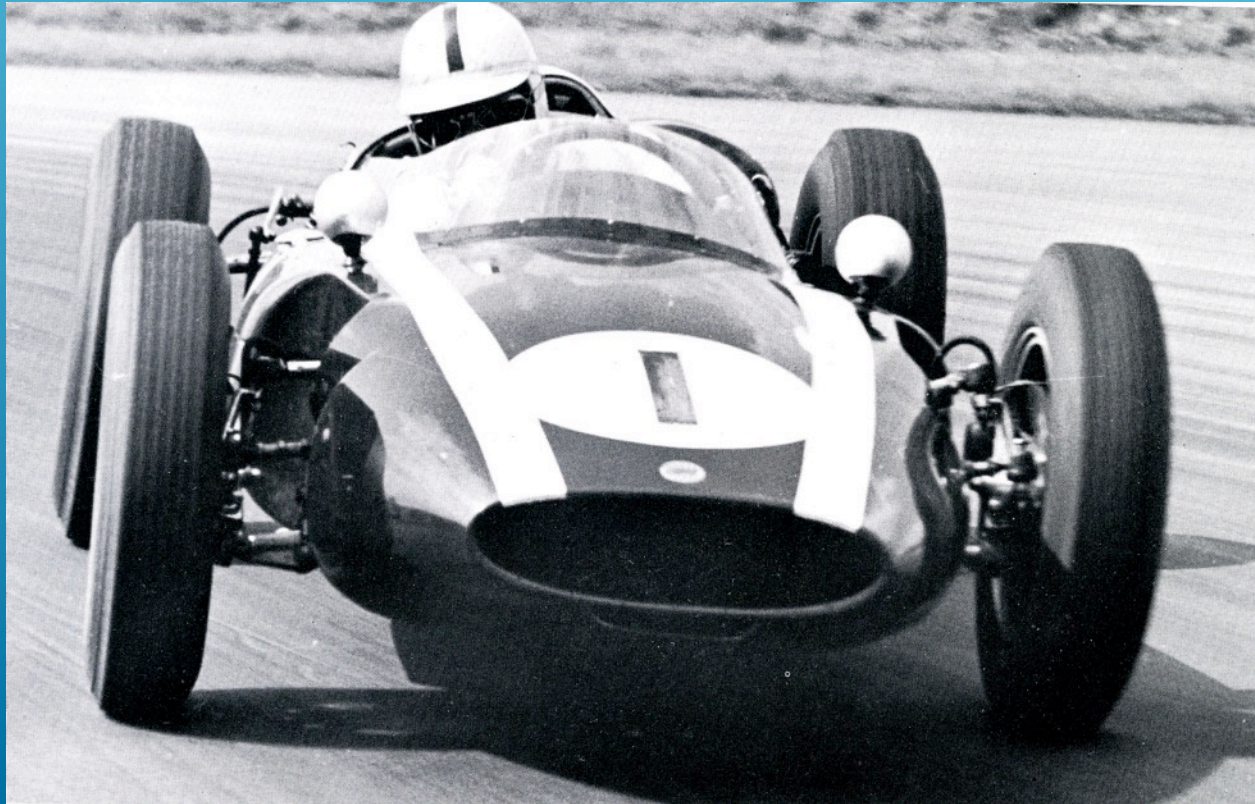
Näkyvimvät kuskit jopa yli 40-vuotiaita. Useat olivat keikkakuskeja, jotka palkattiin kertakorvauksella. Vain harvoilla oli vuosisopimus. Tehdastiimien lisäksi oli vaihteleva määrä yksityistiimejä. Tiimien kuskien määrää ei ollut mitenkään rajoitettu. Mainonta autoissa oli kielletty. Autot etumoottorisia ja takavetoisia. Moottori ensin 4,5 litraa (tai 1,5 l kompressorilla), sitten 2,5 litraa vuodesta 1954 ja 1,5 litraa vuodesta 1961.

1960-luku

Jack Brabham, Australia, 1926—2014
Cooper_Bristol, Cooper, Aston Martin, Brabham.
Maailmanmestari 1959-60, 1966

Jim Clark, GB, Iso-Britannia (Skotlanti), 1936—1968
Lotus. Maailmanmestari 1963, 1965. Kuoli Hockenheimissa 1968.

Jack Brabham, Cooper



Britannian vuosikymmen

Takamoottoristen autojen aikakausi alkoi 1958.
Brittivalmistajat dominoivat vuodesta 1958 alkaen.
Moottoreiksi Coventry Climax, BRM tai Cosworth.
Ferrari pysyi omillaan. Repco-moottorit 1966—67,
kun moottorit vaihtuivat. Moottori osaksi auton
runkoa.

Jim Clark, Lotus



1970-luku

Jackie Stewart, Iso-Britannia (Skotlanti),
(1939—)

BRM, Tyrrell, Matra.
MM 1969, 1971, 1973



Autojen renkaiden leveys kasvoi. Moottorin iskutilavuus 3 litraa vuodesta 1966. Autoihin tulivat erilaiset siivet, aerodynamiikan merkitys kasvoi suureksi. Radoille tulivat turvakaiteet. Putkirungot korvattiin monokokilla. Yhä useammat kilpailut ajettiin autodromeilla. Mainonta sallittiin; tallien budjetit ja kuski palkat alkoivat kasvaa nopeasti. Turvallisuusajattelu alkoi saada kannatusta; Jackie Stewart edelläkävijä: integraalikypärät, turvavyöt, autojen sammutuslaitteet, palamattomat ajopuvut, happiletku kypärään, autonkorien passiivinen turvallisuus, radoilla ensin turvakaiteet, sitten ulosajoalueet, lääkärihelikopteri, liikkuva leikkaussali kisoissa paikalla.

1980-luku

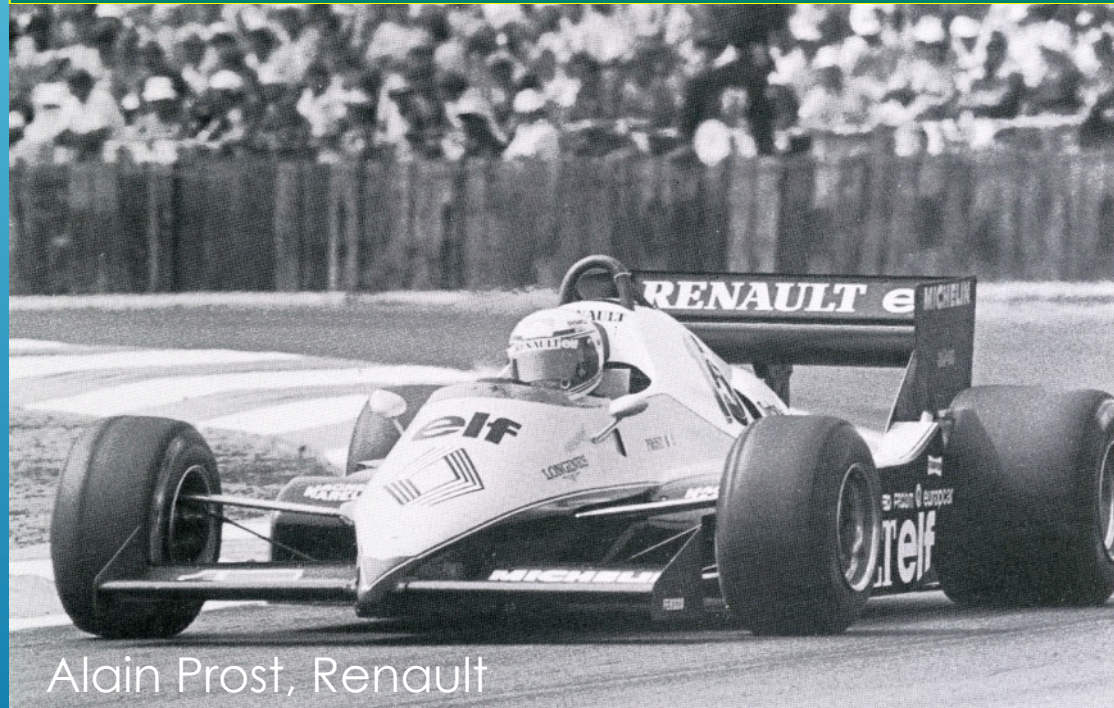


Uusien maiden vuosikymmen

(Australia, Kanada, Suomi, Brasilia, Ranska)

Aerodynamiikka kehittyy, turbomoottorit, maaefekti, sileät ja leveät, slick-renkaat, hiilikuiturakenne valtaa alaa, autojen turvarakenteet, telemetrian ensiaskeleet. Vain kaksi kuolemantapausta kilpailuissa (1982 Gilles Villeneuve ja Riccardo Paletti) ja yksi testiajossa (1985 Elio de Angelis). Colin Chapman ja Enzo Ferrari kuolevat.

Keke Rosbergin maailmanmestaruus 1982



Alain Prost, Renault



Alain Prost, Ranska, (1955—)
Renault, McLaren, Ferrari, Williams,
MM 1985—86, 1989, 1993.

Ayrton Senna, Brasilia, (1960—1994)
Toleman, Lotus, McLaren, Williams. MM 1988, 1990, 1991

Edellä esitetyistä kilpa-ajajista seuraavat nimet ovat useimmiten valikoituneet keskusteluissa ehdokkaiksi maailman parhaan kilpa-autoilijan tittelin haltijaksi:

Tazio Nuvolari
Juan Manuel Fangio
Stirling Moss
Jim Clark
Jackie Stewart
Alain Prost
Ayrton Senna
Michael Schumacher

Minun valintani ovat:

Juan **Manuel** Fangio
Stirling Moss
Ayrton Senna
Jim Clark

Fangio kuoli kesällä 1995, joten hänellä ei ollut lopullista mielipidettä Schumacherista. Kysyttäessä hän sen sijaan mainitsi omaksi ehdokkaakseen **Tazio Nuvolari**n († 1953) ja pahimmaksi kilpailijakseen **Alberto Ascari**n († 1955 Monza). Ayrton Sennaa († 1994) hän piti parhaana 1980- ja 1990-luvun kilpa-ajajana.

Schumacher valikoituisi ilman muuta ykköseksi, jos katsotaan tilastomerkintöjä, mutta se johtaa harhaan, koska hänen aikakautenaan kisojen määrä oli moninkertainen verrattuna 1950- ja 1960-lukuihin. Hän ajoi kuitenkin uransa merkittävimmän osan käytännössä vain F1:ssä. Lisäksi 8 sijoituksista saadut pistemäärät kasvoivat olennaisesti 2000-luvulla.

Analyysiä

Kysymys on siis maailman parhaasta kilpa-autoilijasta, — ei maailman parhaasta F1-kuskista

Fangio ja **Moss** ajoivat pitkän uran kaikissa autourheilun lajeissa (rallit, urheiluautot, kestävyysajot, F1 ja F2) ja olivat kaikissa lajeissa menestyksellisiä. Fangiolle sattui vain yksi merkittävä onnettomuus kokon uran aikana, vuonna 1952 Monzassa (Maserati). Mossin ura päättyi kilpailuonnettomuuteen vuonna 1962 (Lotus, Brands Hatch) ja hänellä oli ollut vakava onnettomuus jo 1960 (Lotus, Spa). Molemmat johtuivat Lotuksen materiaalivioista. Horisontaalinen ura.

Jim Clark oli luonnonlahjakkuus, joka ajoi F1-uransa Lotuksella. Lotuksen mallit suunniteltiin Jim Clarkin ajotyylin sopiviksi. Ajoi joitakin ralleja ja ratakisoja Lotus Cortinalla menestyksellisesti. Indianapolisin voitto. Kuoli 1968 Hockenheimin radalla Lotus F2:lla.

Ayrton Senna, Michael Schumacher ja heidän seuraajansa tulivat kaikki mikroautoista vakiintunutta tietä eivätkä ajaneet rinnakkaislajeissa ollenkaan. Vertikaalinen eteneminen.

Stirling Mossin vakaa mielipide 2001 on selkeä: **Fangio** oli ylitse kaikkien muiden.

Legendaarinen brittiselostaja Murray Walker 2013: **Fangio** oli paras.

Jackie Stewartin mielipide: **oman aikani** suurin oli **Jim Clark**.

Jack Brabhamin ja **John Surteesin** mielipide: **omana aikana** **Stirling Moss** oli paras.

Tunnetun journalistin Dennis Jenkinsonin mielipide: **Fangio** ja **Stirling Moss**.

Oma taustani — 65 vuotta autourheilua

Eläintarhanajo vuonna 1951 oli ensimmäinen näkemäni autokilpailu. Olen seurannut F1-kilpailuja vuodesta 1951. Televisiosta näin Britannian GP:n vuonna 1959. Paikan päällä olen nähnyt Hollannin GP:n 1967, Saksan GP:n 1984, Monacon GP:n 1989, Meksikon GP:n 1992 ja Unkarin GP:n 1994. Kansainvälisiä moottorilehtiä olen seurannut säännöllisesti vuodesta 1958. Kilpa-autoilukirjastoni kattaa koko 1900-luvun.

Henkilökohtaisesti olen tavannut seuraavat GP-kuskit:

Luigi Villorresi, I, 1961 (Milano)
René Dreyfus, F, 1977 (New York)
Juan Manuel Fangio, RA, 1992 (Göteborg—Helsinki, 2 viikkoa)
José Froilán González, RA, 2006 (Balcarce)
Clemar Bucci, RA, 2006 (Balcarce)
Clay Regazzoni, CH, 2006 (Balcarce)

sekä erilaisissa yhteyksissä Suomessa:

Leo Kinnunen (F1-ura floppi, mutta protyyppipuolella menestystä)
Keke Rosberg (uranuurtaja, tilastotulokset eivät riittävästi kuvaa todellista tasoa)
Jyrki Järvilehto (paha loukkaantuminen juuri menestyksen kynnyksellä)
Mika Häkkinen (kaksi peräkkäistä maailmanmestaruutta huima menestys)
Mika Salo (ehdi näyttää taitonsa)



Villorresi



Dreyfus



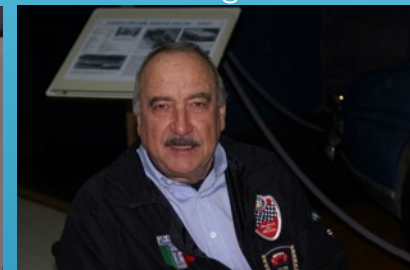
Fangio



Bucci



González



Regazzoni

FIA:n viralliset kilpailuvärit 1950-luvulla



ITALIA



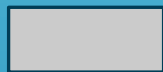
ISO-BRITANNIA



RANSKA



BELGIA



SAKSA



RUOTSI



SUOMI



HOLLANTI



SKOTLANTI

Alkuaan värikoodi oli tarkoitettu kilpailijan kansallisuuden mukaan, mutta italialaiset tehtaot maalauttivat autonsa punaisiksi kilpailijan kansallisuudesta piittaamatta. Urheiluautokisoissa, joissa kuljettajia oli kaksi, sääntöä ei voinut muutoinkaan noudattaa. Belgialaiset Ferrarit maalattiin aina keltaisiksi. Ruotsalaiset taas useimmiten maalasivat Ferrarinsa punaisiksi. Suomalaiset noudattivat alun perin sääntöä: musta pohjaväri ja sininen kilpailunumero valkoisella pohjalla. Tästäkin luovuttiin jo muutaman vuoden jälkeen. Saksalle oli määrätty hopeaväri kilpailuväriksi, mutta valkoinenkin hyväksyttiin. Yhdysvalloillakin oli valkoinen pohjaväri, mutta he keksivät maalata sen päälle tummansiniset pitkittäiset raidat. Sellaisia maalauksia näkyi vielä 60-luvullakin. Järjestelmä oli suunniteltu katsojaystävälliseksi, mutta se kukistui nopeasti omaan mahdottomuuteensa, kun kansallisuuksien määrä lisääntyi autokilpailuissa. Italian, Ison-Britannian ja Ranskan värit jäivät elämään pisimpään.

KUKA JA MIKÄ OLI JUAN MANUEL FANGIO?

Minun mielipiteeni maailman parhaasta kilpa-ajajasta on vankka:

Juan Manuel Fangio

Syntyi 24.6.1911 Balcarcessa, Argentiinassa

Kuoli 17.7.1995 Buenos Airesissa, Argentiinassa



Aktiiviura Euroopassa 1948—1958 (lopetti Ranskan GP:ssä kuten oli aloittanut 10 vuotta aikaisemmin). Ensimmäinen GP-kilpailu 38-vuotiaana, viimeinen MM 46-vuotiaana, lopetti 47-vuotiaana.

Ajoi seuraavissa talleissa GP-kilpailuissa:

Simca-Gordini (1948), Alfa Romeo (1950—1951), BRM (1952), Maserati (1953—1954, 1957—1958), Mercedes Benz (1954—1955), Ferrari(-Lancia) (1956)

Voitti 24 GP-kilpailua ajamistaan 51 kilpailusta. Ajoi paalulle 29 kertaa. Ajoi kilpailun nopeimman kierroksen 23 kertaa. Viisi maailmanmestaruutta 1951—1957 neljällä eri automerkillä. 277,64 MM-pistettä. Palkintopallilla 31 kertaa.

Loukkaantui vaikeasti Monzassa toukokuussa 1952 eikä käytännössä ajanut F1:ssä uudelleen ennen vuotta 1953. Vuosina 1952—1953 GP-sarja ajettiin F2-autoilla.

Fangion kilpa-autoja hänen omassa museossaan Balcarcessa, Argentiinassa



Fangion museo Balcarcessa 1998



Balcarce 2007

Fangion ensimmäinen kilpa-auto Ford Coupé. Sillä hän ajoi 7400 km mittaisen Gran Premio Argentinon 1938, joka oli maantieajoa pääasiassa päällystämättömillä sorateilla, siis tavallaan rallia.

Fangion suku oli kotoisin Italian Abruzzeilta. Isoisä Giuseppe tuli Argentiinaan vuonna 1887. Balcarce on pieni maatalouskaupunki, pääviljelytuotteena peruna, jonka markkina-alueena oli 400 km päässä pohjoisessa oleva pääkaupunki Buenos Aires. Isä Loreto oli muurari. Juan Manuel oli neljäs 6-lapsisessa perheessä. Koulussa hän piti matematiikasta eikä halunnut muurariksi, joten hänet pantiin sepän oppiin. Hän oli pienestä pitäen kiinnostunut autoista.

Vain 12-vuotiaana, suoritettuaan koulun 6:n luokan, hänestä tuli mekaanikon apulainen Studebakerin paikallisen edustajan korjaamolla. Hän pääsi myös ajamaan autoa.

Hän menestyi jalkapalloilijana. Hän oli muutaman kerran mukana kilpa-autossa mekaanikkona.

Asevelvollisuutensa hän suoritti tykistössä Buenos Airesissa vuonna 1932.

Vuonna 1938 hän osallistui ensimmäiseen autokilpailuunsa kuljettajana. Se tapahtui Necocheassa lähiseudulla. Kilpailijoita oli 24, Juan Manuel sijoittui viidenneksi.

Fangio Argentiinan mestari 1940—1942

Tällä Chevroletilla ajettiin pääasiassa ylipitkiä maantieajoja ympäri Etelä-Amerikan mannerta. Tiet olivat pääasiassa päällystämättömiä sorateitä, ja ne kulkivat *pampalla* ja vuoristossa ylittäen jokia ja kulkien kaupunkien läpi. Kaiken kaikkiaan reitit kulkivat kaikissa Etelä-Amerikan maissa. Andit ylitettiin reiteillä moneen kertaan teiden kulkiessa jopa yli 4 kilometrin korkeudellakin.

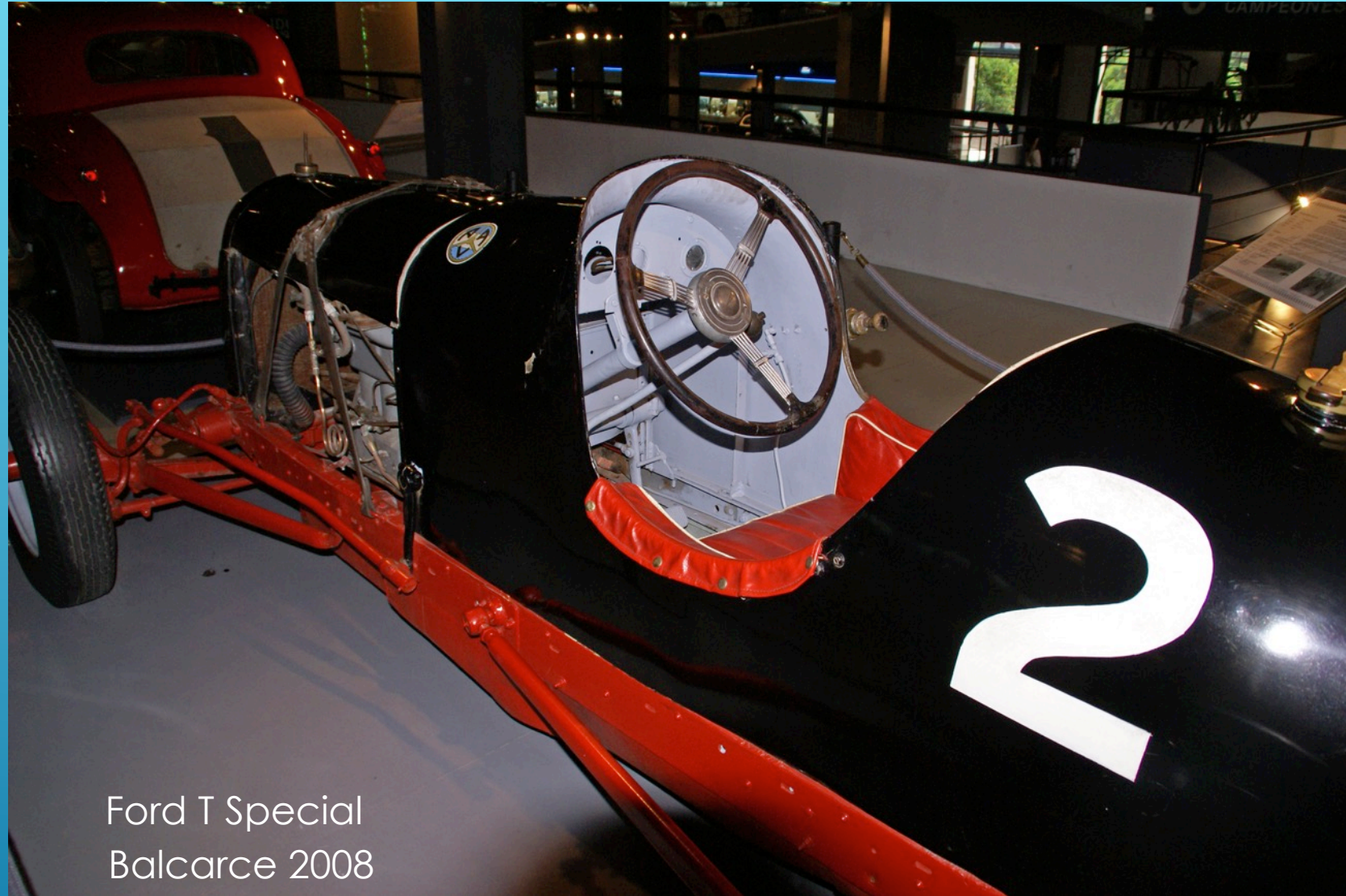
Kilpailuissa oli aina mekaanikko mukana. Eräässä kilpailussa Fangio ajoi vuoristossa ulos tieltä, jolloin hänen mekaanikkonsa Manuel Urrutia kuoli.



Chevrolet 1940, Balcarce 2006

1946—1947 Spesiaaliaika

Toisen maailmansodan aikana myös Argentiinassa elettiin pula-aikaa, joskin viljan ja lihan myynti sotaa käyville maille alkoi vaurastuttaa maata. Silti rakenneosien puuttuessa kilpa-autojen rakentamisessa tarvittiin suurta luovuutta. Fangio rakensi kilpa-autojaan itse ja saavutti sitä kautta tavattoman autoteknisen tunteuksen ja sormenpääntuntuman autojen kestävyYTEEN. Hän oppi ajamaan rasittaen autoaan vain juuri sen verran kuin tarvittiin voittoon.



Ford T Special
Balcarce 2008

1947 Valtiovalta kiinnostuu kilpa-autoilusta

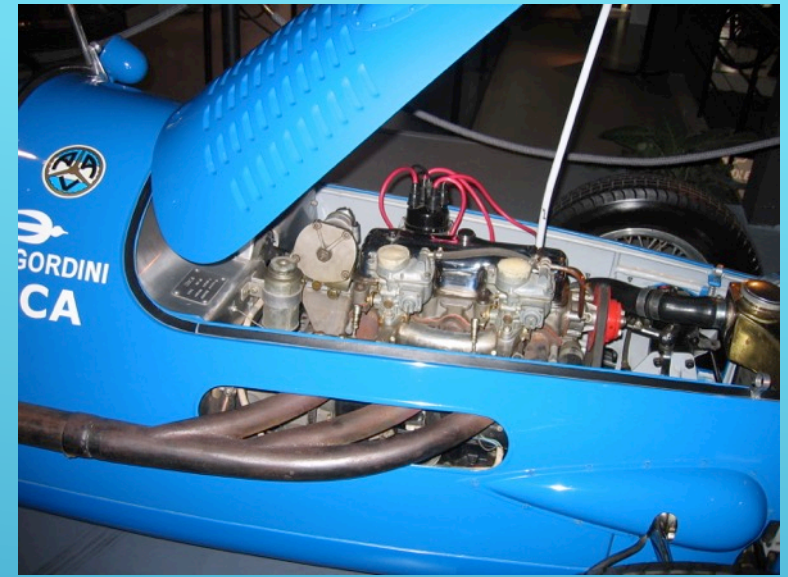
Kun Euroopassa on talvi, Argentiinassa on kesä. Argentiinan autoklubi ACA järjesti monien vuosien ajan Temporada-nimellä kulkeneen autokilpailujen sarjan, joka ajettiin Argentiinassa (ja joskus myös Uruguayssa). Näihin kilpailuihin kutsuttiin myös eurooppalaisia ajajia omine kalustoineen. He toimivat argentiinalaisille kilpa-autoilijoille esikuvina, samoin heidän kilpa-autonsa. Argentiinassa ajoivat sellaiset kuuluisat eurooppalaiset kuin **Achille Varzi, Luigi Villoresi, Raymond Sommer** jne. Argentiinassa puolestaan **Juan Manuel Fangio, Clemar Bucci, José Froilán González, Benedicto Campos** sekä **Gálvezin veljekset Oscar ja Juan** loistivat ja hankkivat tärkeitä kilpailukokemusta. Valtiovalta tuki kilpailujen järjestelyjä. Vuodesta 1946 maata johti eversti (myöh. kenraali) **Juan Domingo Perón**, joka oli itse autoentusiasti. Argentiinalaisten hyvä menestys innoitti ACA:ta hankkimaan valtion tuella kilpailukykyisiä eurooppalaisia kilpa-autoja argentiinalaisten käyttöön. Seuraavana vuonna 1948 argentiinalaiset lähtivät Eurooppaan. **Alkoi Fangion kansainvälinen ura.**



Clemar Buccin spesiaali, jossa on jo runsaasti eurooppalaisten kilpa-autojen vaikutusta. Maalattu Argentiinan kilpailuväreihin.

1948 SIMCA-Gordini

Fangion ensimmäinen kilpa-auto Euroopassa kaudella 1948 oli ranskalaisen SIMCA-tehtaan tuella valmistettu kilpa-auto, jonka oli rakentanut Amedée Gordini –niminen virittäjävelho. Gordini kilpaili F1:ssä aina vuoteen 1954 asti. Sen jälkeen se siirtyi ralleihin, mm. Renaultin merkin alla. SIMCA-tehdas sulautui myöhemmin Peugeot-konsernin omistukseen yhdessä Citroënin kanssa. Argentiinalaisista myös Clemar Bucci ajoi Gordinilla Euroopassa F1-kisoja.



1949 Ferrari 166



Keväällä **Fangio** tuli Italiaan osallistuakseen autokilpailuun San Remon GP-kilpailuun. Hänellä oli mukanaan kaksi ACA:n toimihenkilöä. He kävivät Ferrarin tehtaalla, missä oli valmiina mutta maalaamattomana **Ferrari 166**, jollainen oli tehtaalta tilattu mutta ei vielä maksettu. Tehdas ei luovuttanut autoa ilman maksua. Nämä kaksi ACA:n alempaa toimihenkilöä, joilla ei ollut liiton nimenkirjoitusoikeutta, kirjoittivat omissa nimissään vekselin — ja toivoivat parasta.

Fangio pani toimeksi ja ohitti ensin **Alberto Ascari**n ja sitten **Felice Bonetton** ja voitti kisan. Moottori tosin ylikuumeni ja leikkasi ajon jälkeen kiinni.

Fangion voitto Euroopan maineikkaimmalla radalla hullaannutti kannattajat Argentiinassa ja sen jälkeen valtiokin osallistui autourheilun tukemiseen aivan toisella lailla.

Tuolloin, ennen maailmanmestaruussarjan alkua, Enzo Ferrari tunnettiin Alfa Romeon tallipäällikkönä 1930-luvulta. Ferrari-merkkiset autot olivat vasta outoja kummajaisia, mutta ne alkoivat voittaa kilpailuja.

Tuon ajan ensi linjan kilpa-autoja olivat **Alfa Romeo**, **Maserati**, **Lancia** ja **Talbot**. Ne olivat italialaisia tai ranskalaisia. Britit olivat vasta toipumassa sodasta kuten saksalaisetkin, ja heidän aikansa tuli vasta 1950-luvulla. Ferrarien lumo syntyi kausilla 1952—53, jolloin Ferrari hallitsi GP-kisoja F2-autoilla.



1948—1949 Maserati



Fangio piti erittäin paljon Maseratin kilpa-autoista. Maserati-veljesten kilpa-autopaja Modenassa oli aloittanut jo 1930-luvulla ja saavuttanut menestystä. Fangio sopeutui erittäin hyvin Alfieri Maseratin johtamien mekaanikkoveljesten pajan ilmapiiriin. Päämekaanikko **Guerrino Bertocchi** oli suorastaan Fangion luottomekaanikko. Aikanaan Fangio ajoikin viimeisen maailmanmestaruutensa juuri Maseratilla vuonna 1957.



Maserati 4CLT

Mougins 2007

Alfa Romeon aika 1950—1951

Vuonna 1950 käynnistyi F1 ja maailmanmestaruussarja. Kilpailuja ajettiin vain Euroopassa sekä Indianapolis 500 USA:ssa. Alfa Romeo oli kaksin ensimmäistä vuotta ylivoimainen 159-mallillaan. Tallin kuskit olivat "kolme F:ää" **Giuseppe Farina** (MM 1950), **Luigi Fagioli** ja **Fangio** (MM 1951). Autot olivat moottoriltaan 1,5-litraisia ja mekaanisesti ahdettuja. Talli lopetettiin "voittamattomana" kauden 1951 jälkeen.

Kaksi yksityiskohtaa, miten Fangio palkattiin Alfa Romeolle:

Ykköskuski Farina oli loukkaantunut ennen San Remon kilpailua, joten tallipäällikkö harkitsi osanoton peruuttamista. Fangio: "Jos minä voitan, Alfa Romeo saa mainetta. Jos taas en voita, kaikki sanovat, että Fangio hävisi." Päätettiin osallistua. Ajosopimusta ei kuitenkaan ollut vielä tehty. Fangio: "Kirjoittakaa te sopimus, minä sanon millä numerolla palkkiosumma alkaa. Pankaa te nollat perään. Minä allekirjoitan sen sitten."



Alfa Romeon päävastustaja oli ollut 4,5-litrainen Ferrari 375. Ferrari sai ensimmäisen voittonsa vasta Britannian GP:ssä 1951. Silloin kuskina oli argentiinalainen **José Froilán González** (kuva oikealla).

Balcarce 2006



Froilán Gonzálezin 4,5 l Ferrari 375 (12-syl) (kuvattu Maranellossa 2006)

1950—51 Vuodet Alfa Romeolla

Milanolainen Alfa Romeo oli 1930-luvulla Italian ykköstalli, jonka tärkeimmät kilpailijat olivat saksalaiset Mercedes ja Auto Union. Juuri ennen 2. maailmansotaa valmistui heidän uusi mallinsa 158, jossa oli 1,5 litrainen mekaanisesti ahdettu moottori. Tämän auton uusin versio oli käytössä vuonna 1950 alkaneessa MM-sarjassa eli F1:ssä kaksi ensimmäistä vuotta. Vuonna 1950 tallin ykköskuski **Giuseppe Farina** voitti mestaruuden, vuonna 1951 mestaruuden voitti **Juan Manuel Fangio**. Sen vuoden jälkeen Alfa Romeo vetäytyi voittamattomana sarjasta. Koska muita kilpailukykyisiä F1-autoja oli vain Ferrarilla, sarja päätettiin ajaa F2:lla (2 litraa) vuodet 1952—3, kunnes vuonna 1954 tulisivat voimaan uudet säännöt: 2,5 litraa vapaasti hengittävänä tai 0,75 litraa ahdettuna.



Fangio ja Alfa Romeo 158
"Alfetta" Milanossa 1989.

Fangio ajoi vuoden 1952 Mille Miglian Alfa Romeon urheiluautolla ja tuli kolmanneksi.

Vuonna 1953 hän ajoi Mille Miglian Alfa Romeo Disco Volantella ja ajoi toiseksi siitä huolimatta, että toinen ohjausvarsi oli irronnut ja vain toinen etupyörästä oli ohjattavissa!

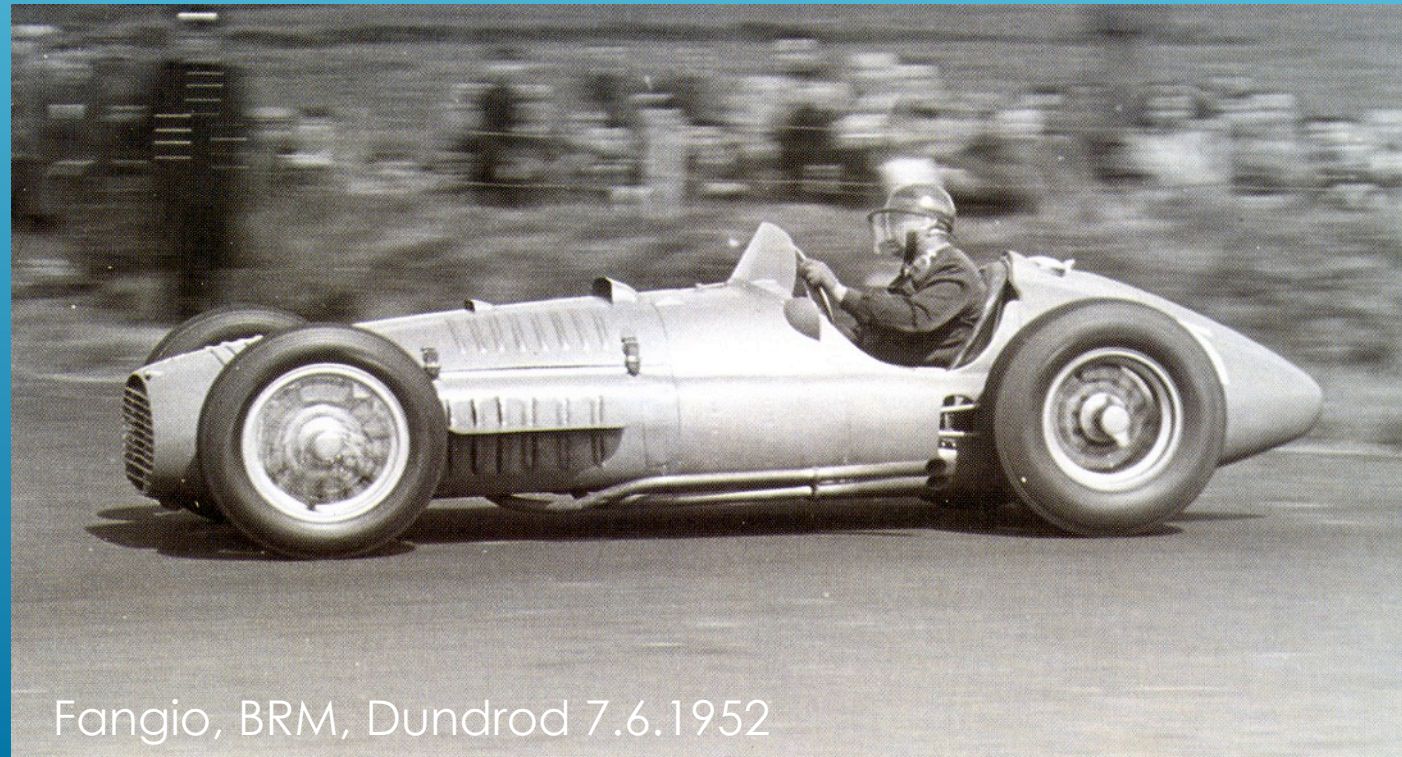
1952 BRM (British Racing Motors) ja onnettomuus



Britanniassa oli autourheilun piirissä sodan jälkeen suuri pyrky voittaa GP-kilpailu brittiläisellä autolla. Ensin sitä tavoiteltiin mm. ERA:lla, HWM:llä ja Cooperilla. Jaguarilla voitettiin jo Le Mansin 24 tunnin ajo. Britannian auto- ja autotarviketeollisuus valjastettiin isänmaalliseen projektiin, jonka johdossa oli entinen kilpa-autoilija **Raymond Mays**. Suunnittelijaksi Mays palkkasi lahjakkaan, itseoppineen **Peter Berthonin**. Yhdessä he kehittivät vallankumouksellisen 16-sylinterisen, 1,5-litraisen mekaanisesti ahdettua moottoria käyttävän, mutta muutoin konventionaalisen etumoottorisen kilpa-auton. Kaikkien osien piti olla ehdottomasti brittiläisiä. Britanniassa valmistettiin ahtimia vain

lentokonemoottoreita varten. BRM oli siksi äärimmäisen vaikea ajettava; koko 500-600-hevosvoimainen teho tuli päälle kertaheitolla. Seurauksena oli katkenneita vetoakseleita ja vaihdelaatikon hajoamisia. Onneksi senaikaisten renkaiden pito oli erittäin huono, joten nuo "sulakkeet" sentään aika ajoin kestivät. Ykköskuskeiksi palkattiin **Juan Manuel Fangio** ja **José Froilán González**. **Stirling Moss** kuului talliin aluksi, mutta hän irtisanoutui. Muistelmakirjassaan hän kuvasi BRM:tä "ylivoimaisesti hirveimmäksi kilpa-autoksi, jota on koskaan ajanut". Myöhemmin vuosina 1958 ja 1959 hän kyllä ajoi BRM:n seuraavalla, 2,5-litraisella mallilla joitakin kertoja. 16-sylinterinen BRM oli suuri floppi.

Vieressä kuvattu Ulster TT -kilpailu ajettiin lauantaina. Fangio oli ilmoittautunut sunnuntaiksi Italian Monzassa ajettavaan kilpailuun. Prinssi Bira oli luvannut viedä hänet sinne omalla lentokoneellaan, mutta keskeytettyään kilpailun aikaisemmin hän lähtikin lentämään Monzaan odottamatta Fangiota. Fangio päätti ajaa itse maanteitse ja kahden lauttayhteyden kautta Alppien yli Milanoon. Hän saapui perille varttitunnin ennen kilpailun lähtöä ja istuutui suoraan häntä odottaneeseen F2-Maseratiin. Toisella kierroksella hän teki väsymyksestä johtuneen ajovirheen ja ajoi radalta ulos. Hänen kaksi niskanikamaansa murtuivat ja hänen kaulansa oli kipsissä kuukausikaupalla ja jätti elinikäiset rajoitteet pään kääntämiselle. Sen jälkeen hän ei koskaan lähtenyt kilpailemaan ilman, että osallistui harjoituksiin ja nukkui hyvin edeltävät yöt.



Fangio, BRM, Dundrod 7.6.1952

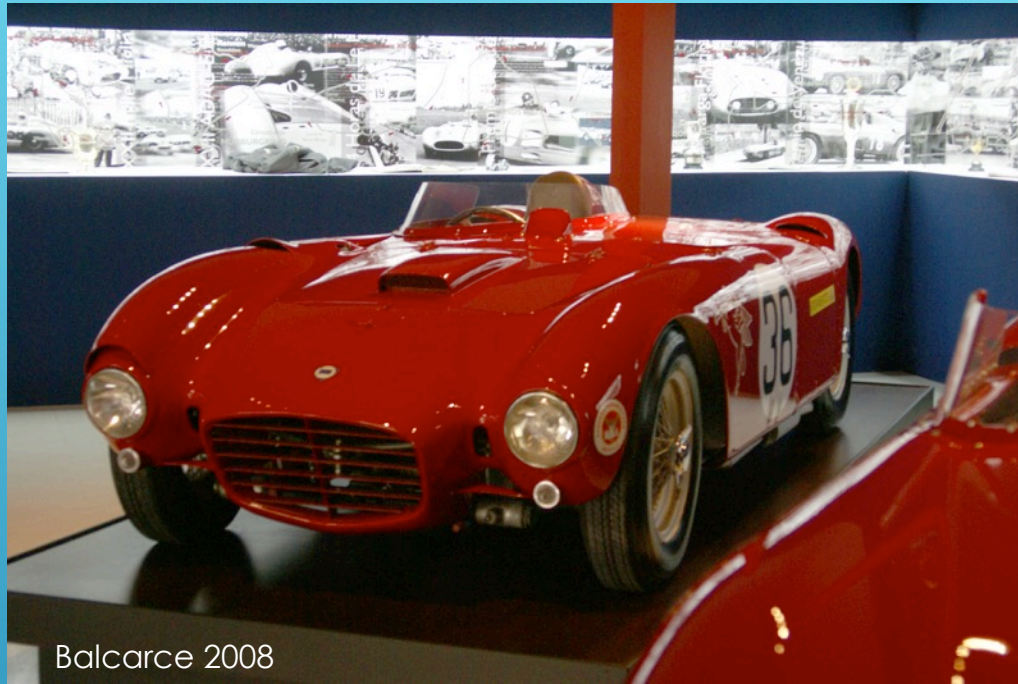
1953: BRM — Britannian autoteollisuuden mannekiini

Oikeastaan ainoat kaksi kuljettajaa, jotka saivat vaikeasti ajettavan BRM:n hallintaansa, olivat argentiinalainen parivaljakko **Juan Manuel Fangio** ja **José Froilán González**. BRM ei voittanut "vanhan" formula aikana yhtään GP-kilpailua ja 1952—53 aikana ajettiin 2-litraisilla F2:illa. Onneksi sentään ajettiin MM-sarjan ulkopuolisia Formula Libre –kilpailuja. Erään tällaisen Fangio voitti ranskalaisen Albin kaupungin katuradalla ja jätti samalla maailmanmestari **Alberto Ascari** Ferrarilla toiseksi. BRM:ssä oli edistyksellisesti jo levyjarrut. Vaihdelaatikko oli kopioitu 30-luvun Mercedesistä.



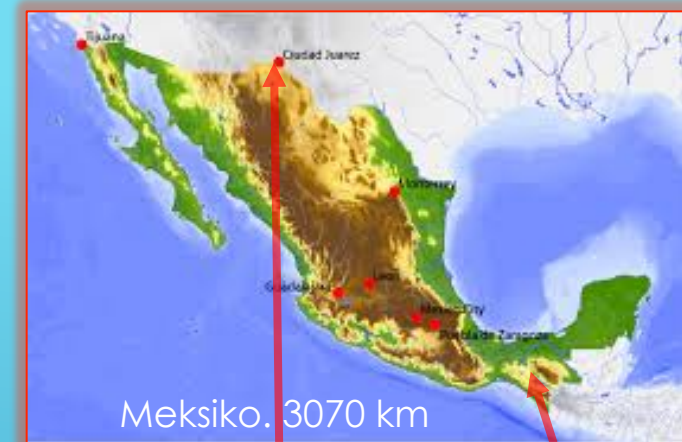
Luigi Villoresi ja Alberto Ascari

1953 Lancia urheiluautolla



Balcarce 2008

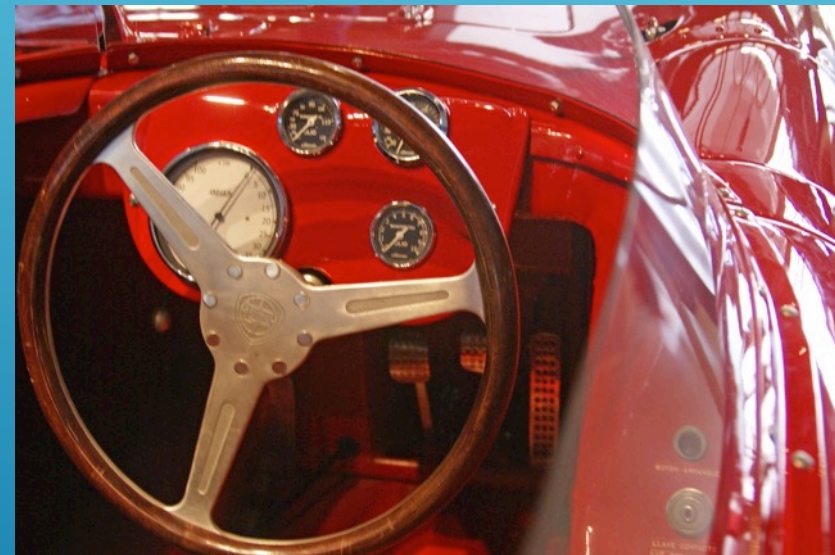
Maailman kovin urheiluautokilpailu oli Meksikossa ajettu Carrera Panamericana, joka ajettiin 3-litraisilla urheiluautoilla. Vuonna 1953 Lancia tiimi voitti: 1. Fangio; 2. Piero Taruffi; 3. Eugenio Castellotti. Yllä voittoauto Lancia D24. Tallin neljäs kuljettaja Felice Bonetto kuoli reitillä ajettuaan ulos.



Maali Ciudad Juárez

Lähtö Tuxtla Gutiérrez

Carrera Panamericana 1953



1953—1954 Maseratilla ja Lancialla ennen Mersun valmistumista

Vuodeksi 1954 Fangio oli tehnyt ajosopimuksen Mercedes Benzin kanssa, mutta vallankumouksellinen uusi F1-Mersu ei valmistunut, ennen kuin heinäkuun alussa 1954 ajettuun Ranskan GP:hen. Niinpä Fangio ajoi vuoden 1953 ja vuoden 1954 GP-alkukauden **Maserati 250F**:llä. Saavutukset riittivät Mersulla ajetun loppukauden pisteiden kanssa maailmanmestaruuteen. **250F oli Fangion mieliauto.**



Balcarce 2008



1954: Mersuaika alkaa

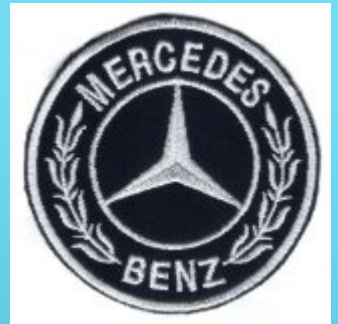
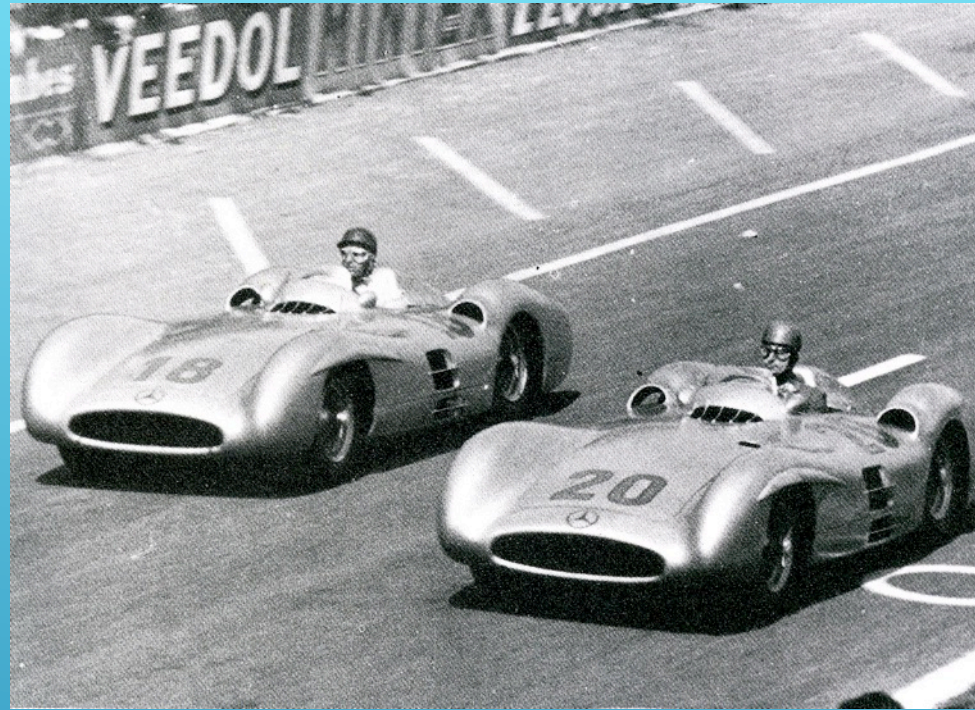
Vuoden 1954 alusta tuli voimaan F1:n uusi moottorisääntö: 2,5 litraa vapaasti hengittävänä tai 0,75 litraa ahdettuna.

Mercedes valitsi vapaasti hengittävän vaihtoehdon kuten kaikki muutkin valmistajat.

Sen sijaan ei ollut rajoitusta korin suhteen. Daimler Benz käytti hyväkseen kokemuksiaan 1930-luvulta ja rakensi autoonsa aerodynaamisen, pyörät koteloivan korin.

Moottorissakin oli uutuus: polttoaineen suoraruiskutus ja desmodrominen venttilien ohjaus. Jarrut sen sijaan olivat edelleen rumpujarrut.

Kuskeiksi palkattiin Juan Manuel Fangio ykköseksi ja saksalaiset Karl Kling ja Hans Herrmann kanssakuskeiksi.



Balcarce 1998



1954: Mersuaika

Eturivi oli kolmen auton levyinen: Fangio, Kling, Ascari. Mersut olivat osoittautuneet ylivoimaisiksi. Tilanne oli kuin vuoden 1914 Ranskan GP:ssä, jossa juuri 1. maailmansodan alla saksalaiset autot olivat eturivissä. Oli kulunut vasta 9 vuotta 2. maailmansodan päättymisestä, missä Saksa ja Ranska olivat olleet vihollisia.

Mersut ottivat kaksoisvoiton ja ajoivat käytännössä rinnakkain maalilinjan yli. Tämän jälkeen Mersut voittivat kaikki sen vuoden loput GP-kisat. Fangio voitti toisen MM-tittelinsä.

Aerodynaaminen kori oli kuitenkin hankala mutkikkailta radoilla, joten niitä varten rakennettiin avopyöräinen malli. Mersu-tiimin tallipäällikkönä oli legendaarinen **Alfred Neubauer**.



Ranskan GP, Reims 4.7.1954. Kuskit vasemmalta oikealle: Karl Kling, Fangio, Onofre Marimón (Maserati), Prinssi Bira (Maserati).



Argentiinalainen Onofre Marimón, Fangion suojatti, ajoi Saksan GP:ssä Nürburgringillä ulos radalta ylliyrittämisen seurauksena ja kuoli. Sen seurauksena José Froilán González käytännössä lopetti F1-uransa.



Balcarce 1998

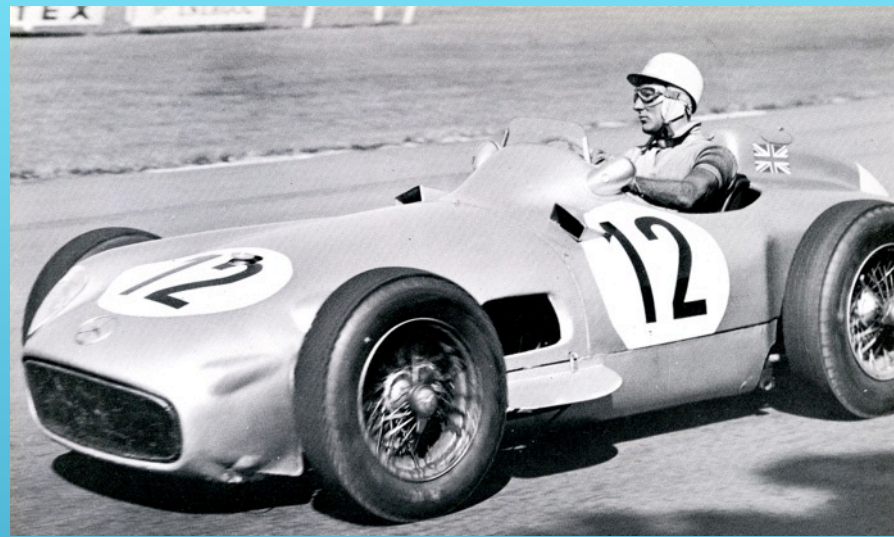


Helsinki 1992

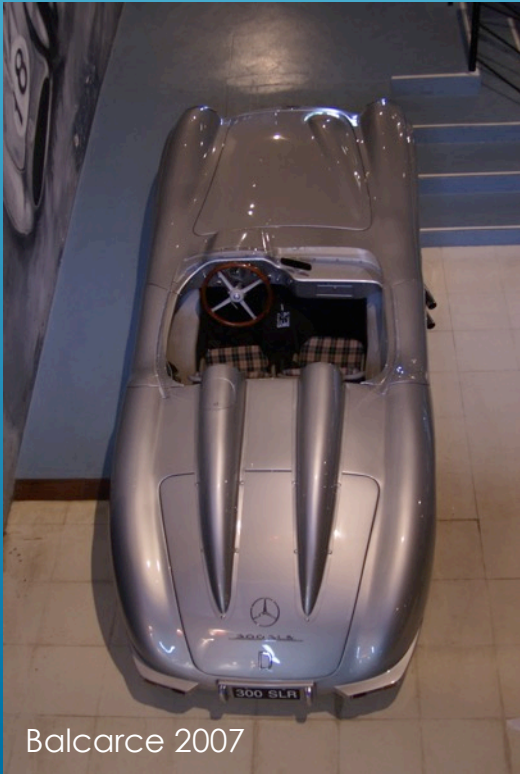


1955: 2. Mersuvuosi, katastrofi ja tallin lopettaminen 1955 lopussa

Mersu dominoi kilpailukautta 1955 ja Fangio voitti kolmannen maailmanmestaruutensa. Vuotta synkensi Le Mansin 24 tunnin ajoissa sattunut onnettomuus, jossa Mercedes oli mukana. Ainakin 83 ihmistä kuoli ja moninkertainen määrä loukkaantui, kun Mercedesin **Pierre Levegh** törmäsi töydessä vauhdissa pääsuoralla pääkatsomon ja varikon välissä **Lance Macklinin** Austin Healeyn perään ja sinkoutui katsomoon pakkautuneen yleisön joukkoon. Tilanteen oli liipaissut liikkeelle myöhempi voittaja **Mike Hawthorn** (Jaguar D). Daimler Benzin johtokunta päätti vetää tallin kilpailusta, missä Mersu oli turvallisessa johtoasemassa (Fangio/Moss).



Tallin
kakkoskuskiksi
tuli Stirling Moss.



Balcarce 2007

Mike Hawthorn (Jaguar D) ja Juan Fangio (Mercedes 300 SLR) johtavat Le Mansin 24 tunnin ajoa 2,5 tunnin ajon jälkeen, juuri ennen onnettomuutta, johon molemmat olivat joutua.



Urheiluautojen sarjaan rakennettiin kokonaan uusi auto, 2-paikkainen 300 SLR. F1:n 2,5-litrainen 8-sylinterinen rivimoottori oli porattu 3-litraiseksi. Sillä Stirling Moss voitti keväällä Mille Miglian ja syksyllä Targa Florion. Le Mansia varten auton takaluukku oli konstruoitu nousevaksi ilmajarruksi.



Fangio, Andrea
ja Moss.

30

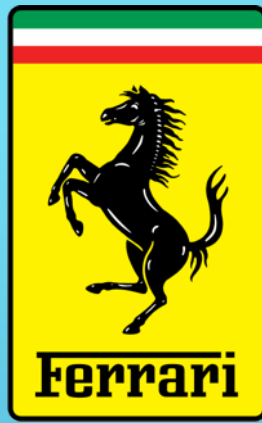
18.3.16

1956: Vuosi Ferrarilla

Lancia oli 1955 tuonut F1-sarjaan uuden, erinomaiseksi osoittautuneen D50-kilpa-autonsa, jossa polttoainetankit olivat ponttoneissa pyörien välissä korin ulkopuolella. Tallin ykköskuski Alberto Ascari kuoli kuitenkin loppukeväällä 1955 Monzassa satunnaisella koeajolla. Tallin omistaja **Gianni Lancia** menetti mielenkiintonsa ja lahjoitti autonsa Enzo Ferrarille, joka kehitti niitä edelleen ja ajatti niitä Lancia-Ferrarin nimellä koko kauden 1956. Fangio teki vuoden sopimuksen ja ajoi vuonna 1956 neljänteen maailmanmestaruuteensa. Fangio ei kuitenkaan pitänyt Ferrarin autoritäärisestä johtamistyylistä, joten kauden lopussa hän ei uusinut sopimustaan, vaan siirtyi vanhaan mielitaliinsa Maseratille. Siellä hän ajoi koko kauden 1957 ja puolet kaudesta 1958, jolloin hän 47-vuotiaana lopetti uransa.

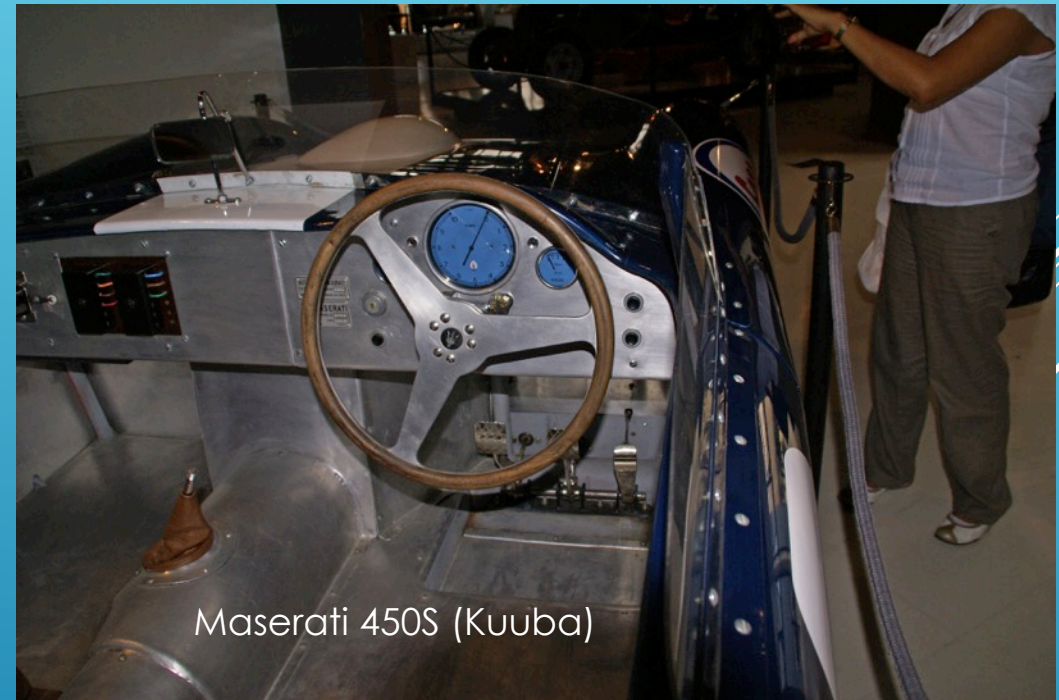
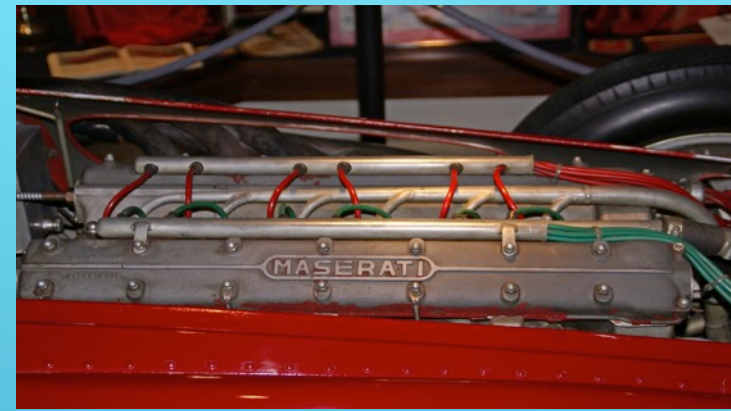


Balcarce 2007



Balcarce 2007

1957—58 Maseratilla maaliin



Maserati 450S (Kuuba)

Fangio ajoi Maserati 250F:llä koko MM-sarjan 1957 ja seuraavana vuonna Ranskan GP:hen asti. Hän oli päättänyt lopettaa siihen 10 vuotta sen jälkeen, kun oli aloittanut uransa Euroopassa vuonna 1948 juuri Ranskan GP:ssä. Tuloksena oli viisi maailmanmestaruutta neljässä eri tallissa, neljällä eri automerkillä. Siihen ei ole vielä kukaan pystynyt.

Fangion uran huippu: Saksan Grand Prix 1957 elokuussa Nürburgringillä Maserati 250F:llä

— Fangio oletti, että brittiläiset Vanwallit (**Moss ja Brooks**) olisivat vahvin vastustaja, mutta jo harjoituksissa Ferrarit (**Hawthorn ja Collins**) hallitsivat. Ferrarit ajoivat kovilla Englebert-renkailla, kun taas Maserateilla oli pehmeät Pirellit. Ne olivat nopeammat, mutta kuluivat nopeammin. Maseratin oli pakko vaihtaa renkaat kilpailun aikana, Ferrarit saattoivat ajaa loppuun ilman renkaiden vaihtoa.

— Päämekaanikko Bertocchi ilmoitti Fangiolle, että ”jos hankit 30 sekunnin etumatkan, voimme vaihtaa renkaat alle 30 sekunnin”.

— Harjoituksissa Fangio ajoi 24,5 sekuntia alle edellisvuotisen oman kierrosaikansa.

— Hawthorn ja Collins johtivat kaksi kierrosta, sen jälkeen Fangio otti johdon ja alkoi kasvattaa kaulaa. Auto oli muita kevyempi, koska siinä oli bensiiniä vain puoli tankillista. Kilpailun puolivälissä kaula oli 28 sekuntia, ja kierroksella 12 Fangio teki varikko-pysähdyksen.

— Nousin autosta ja join pullosta vettä. Tallipäällikkö **Nello Ugolini** piti minua ajan tasalla. 28 sekuntia kului, mutta mekaanikot eivät saaneet irti toista takapyörää. Kului 48 sekuntia ylimääräistä aikaa. Jäljellä oli vain 10 kierrosta. Ensimmäisen kierroksen ajan minun piti malttaa, jotta renkaat saisivat parhaan pitonsa. Tiesin, että Hawthorn johtaa, mutta en tiennyt, että Collinskin on vielä mukana kisassa.

— Aloin ajaa kaikki kaarteet yhtä suuremmalla vaihteella kuin aikaisemmin. Ajo ei ollut yhtä vakaata, mutta käytin radan leveyden viimeistä senttiä myöten hyväksi. Pääsin suuremmalla nopeudella suorien alkuun, mutta ajo oli epävakaampaa.

— Ajoin niin läheltä radan sisäreunaa kuin mahdollista ja annoin auton ajautua aivan radan ulkoreunaan kaarteiden jättövaiheessa.

— Karusellissa, jonka ajoin viitosella, olin aikaisemmin nostanut kaasua hieman, nyt ajoin tämän tiukan kaarteiden nostamatta.

— Ferrarin tallipäällikkö oli jo antanut kuskeille merkin rauhoittaa tilanne. Olin saanut



heitä kiinni jo 10 sekuntia, mutta kun kierros oli 27 km pitkä, Ferrarin varikko sai vasta vajaan kymmenen kierroksen jälkeen uuden kierrosaikaeron. Sinä aikana olin saanut Ferrareita kiinni jo toiset 10 sekuntia, ennen kuin he huomasivat olevansa todellisessa vaarassa.

— Ajoin tavalla, jollaiseen en ollut koskaan pystynyt ja miten en koskaan sen jälkeenkään ajanut. Ajoin jokaisen kaarteiden yhtä suuremmalla vaihteella kuin koskaan aikaisemmin, jos se oli mahdollista. 20 kierroksen jälkeen näin jo suoran päässä punaiset autot.

— Tullessani varikon ohi viimeistä edellisellä kierroksella olin jo Ferrarien perässä ja pian sen jälkeen Collins päästi minut ohi. Olin Hawthornin perässä. Jarrutettaessa vasempaan kääntyvään 90 asteen kaarteeseen ajoin hänen vierelleen ja hän näytti suorastaan häikähtävän. Ohitin hänet jarrutuksessa.

— Pidin saman vauhdin maaliin asti ja voitin.

— Mike ja Peter onnittelivat minua maalissa ja olivat innoissaan kuin olisivat itse voittaneet. He olivat hienoja poikia!

Kilpailun aikana Fangio ajoi lähes jokaisella kierroksella uuden kierrosennätyksen niin, että se oli kilpailun jälkeen parantunut lopulta 17 sekunnilla edellisvuodesta.

Kilpailun jälkeen Mike Hawthorn sanoi: "Jos minä en olisi antanut tilaa, tuo vanha äijä olisi varmasti ajanut ylitseni".

Mike Hawthorn oli 28-vuotias, Fangio oli 46-vuotias. Saksan GP 1957 oli Fangion viimeinen GP-voitto ja hänestä tuli viidennen kerran maailmanmestari.

Mike Hawthornista tuli maailmanmestari seuraavana vuonna 1958, mutta hän kuoli jo tammikuussa 1959 liikenneonnettomuudessa, johon hän oli itse syyppää. Peter Collins oli kuollut Nürburgringillä vuoden 1958 Saksan GP:ssä.

Fangiosta tuli kaikkien kunnioittama kilpa-autoilun sankari, joka sai aina osakseen jakamattoman huomion ja kunnioituksen vieraillessaan autokilpailuissa, näyttelyissä ja maailman mahtavien vieraana.



Fangio kaapataan Kuubassa 1958

Elokuussa 1957 järjestettiin Kristianstadissa Ruotsissa Ruotsin Grand Prix, joka ajettiin urheiluautojen MM-osakilpailuna. Osallistujien joukossa oli Fangio ja mm. suomalainen **Scuderia Askolinin** talli Ferrarilla sekä Kuuban diktaattorin poika **Julio Batista**. Kilpailun jälkeen Julio Batista kutsui heidät osallistumaan Havannassa helmikuussa 1958 ajettavaan Kuuban Grand Prix –kilpailuun samalla kalustolla.

Fangion ollessa keskustelemassa päämekaanikkonsa kanssa Hotel Lincolnin aulassa Havannassa sunnuntaiamuna ennen lähtöä kilpailupaikalle hänen viereensä ilmaantui mies, joka painoi pistoolin hänen kylkeensä ja sanoi: ”Herra Fangio, pyydän teitä tulemaan mukaani.” Fangio lähti mukisematta mukaan. Hänet vietiin kaksi kertaa autoa vaihtaen piilopaikkaan, missä hän oli yön yli.

Kävi ilmi, että Fidel Castron sissiliike oli kaapannut hänet. Uutinen levisi nopeasti maailmalle ja se oli yksi naula lisää Batistan arkkuun. Batista lähti maanpakoon vuoden viimeisenä päivänä ja Fidel Castron tuli Havannaan seuraavana päivänä riemukulkuessa. Kaappaus saavutti siten tarkoituksensa.

Fangio kertoi olleensa vankina seuraavan päivän ja seuranneensa kilpailua televisiosta. Sen jälkeen hänet vapautettiin. Kohtelu oli ollut hyvää ja kunnioittavaa.

Myöhemmin kävi ilmi, että kaappaajien johdossa oli ollut Faustino Pérez, Kuuban myöhempi ulkomaankauppaministeri. Kaappaajat lähettivät Fangiolle tervehdyssähkeen 25 vuotta myöhemmin, kun hän oli toipumassa sydänleikkauksestaan.



Balcarce 2008
Maserati 450 S, jolla Fangio ajoi Havannassa.

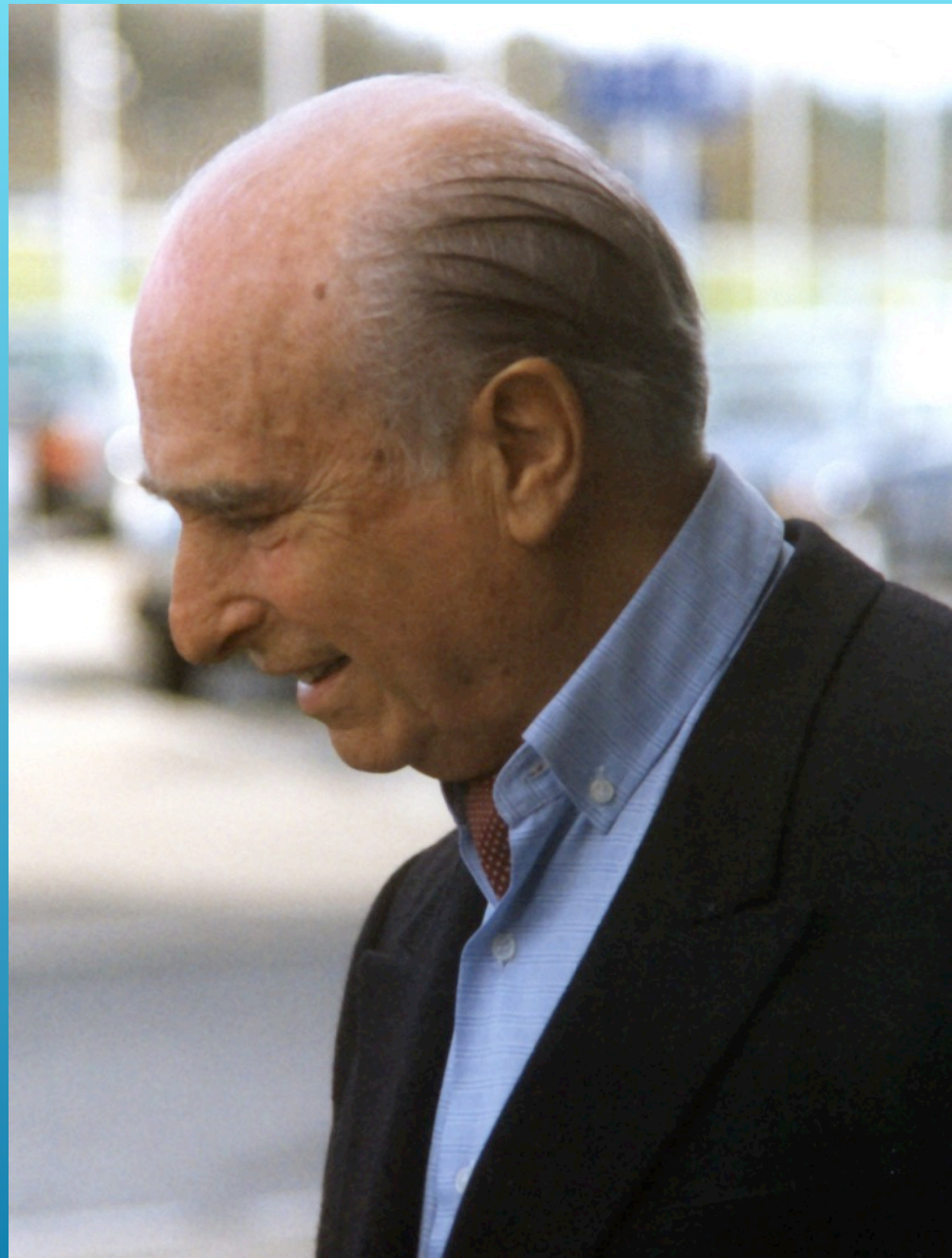
FANGIO SUOMESSA 1992

Fangion tulkkina aamusta iltaan 30.4.—11.5.1992

Göteborg

Landvetterin lentokenttä

Juan Manuel Fangio, Lily de Benedetti, Markku Viitanen, Rafael Huhta, Jyrki K. Talvitie



Trollhättan

Saabin tehtaan vieraana



Tutustuminen Saabin tehtaaseen. Pääjohtajan lounas. Lehdistötilaisuus Saabin museolla. Tulkkaus espanja—ruotsi. Fangion ja Eric Carlssonin ensimmäinen tapaaminen ja tulkkaus. Elisabeth Nyströmin tarjoama illallinen.



Köping

Bertil Lindbladin autokokoelmaan
tutustuminen

Bertil Lindblad oli ruotsalainen insinööri, joka pelasti romutukselta Karl Ebbin Mercedes SSK:n ja restauroi sen. Lisäksi hänellä on useita Bugatteja kokoelmassaan. Nykyään hänen kokoelmaansa hoitaa säätiö.

Tukholmassa Ruotsin AKK:n
Lars Österlindin ja
Ewy Rosqvist-von Korffin
tapaaminen.

Insinööri Bertil Lindblad, Jyrki K. Talvitie ja Juan Manuel Fangio



Jyrki K. Talvitie, Lily de Benedetti, Juan Manuel Fangio ja Markku Viitanen



Uusikaupunki

Saab-Valmetin autotehdas



Tehtaan esittely ja
lounas johtaja
Juhani Koskisen
johdolla



Helsinki Hotelli Marski

Lehdistötilaisuus



Jyrki K. Talvitie haastattelee Fangiota lehdistötilaisuudessa ja Ruutulippu-ohjelmaan (Erkki Vanhanen)



Oikealla: Lehdistötilaisuuden jälkeen Fangio kätteli jokaisen osanottajan.

Vasemmalla: Timo Mäkinen, Fangio, Jyrki K. Talvitie ja Fred Geitel



Espoo

Kaupunginjohtajan lounas
ja vierailu kulttuurikeskuksessa



Kaupunginjohtaja Pekka Löyttyniemi, Jyrki K. Talvitie ja Juan Manuel Fangio.



Espoon kulttuurikeskuksen johtaja Osmo Pylvänäinen, Jyrki K. Talvitie, Juan Manuel Fangio ja apulaiskaupunginjohtaja Erkki Pätiälä.



Vas: kenraali Ermei Kanninen, apulaiskaupunginjohtaja Hans Korsbäck, Astrid Huhta, kaupunginjohtaja Pekka Löyttyniemi, Juan Manuel Fangio, Jyrki K. Talvitie, Rafu Huhta (selin)

Tampaja

Illallinen Jyrki K. ja María Cristina Talvitien luona

Isäntäväki ja
kunniavieraat: Jyrki
K. Talvitie ja María
Cristina Talvitie sekä
Juan Manuel
Fangio ja Lily de
Benedetti

Kunniavieraiden ja
emännän lisäksi
kuvassa Argentiinan
suurlähettiläs ja Ison-
Britannian
suurlähetystön
lähetystösihteeri Red
Norton vaimoineen.



Muistopuu istutettiin puutarhaan: (vas) Rafael Huhta,
Argentiinan suurlähettiläs Nereo Melo Ferrer, Juan
Manuel Fangio, Jyrki K. Talvitie ja (takana) idean isä
Fred Geitel.

Fangiolta riitti
huomiota myös
tyttarelle Sari
Talvitielle.



Helsinki

Juhlailallinen Kalastajatorpalla

Vanhat Eltsun-sankarit ja muutama muu: Martti Poskiparta, Hugo Ahlberg, Max Johanson, Eero Alén, Holger Laine, Esko Lahti, Timo Mäkinen, Fred Geitel, Lars Finnilä, Eric Carlsson, Väinö Miettinen, Helge Hallman, Juan Manuel Fangio, Rafu Huhta, Ermei Kanninen, Curt Lincoln, Gunnar Elmgren.



Jyrki K. Talvitie, Curt Lincoln ja Juan Manuel Fangio



María Cristina Talvitie, Juan Manuel Fangio, Astrid Huhta

AKK:n kultaisen plaketin luovuttaminen: Jyrki K. Talvitie ja Juan Manuel Fangio.

Simo Riikonen luovuttaa maalaamansa Fangion muotokuvan. Takana Jorma Pulkkinen ja oikealla Jyrki K. Talvitie.



Eltsun 60-vuotismuistoajo 1992

Kunniakierroksia

Fangiota ajelutettiin ympäri Eläintarhan rataa Rafu Huhdan avo-Saabilla, Ewy Rosqvist-von Korffin avo-Mersulla, Keijo Ikäheimon Porsche 911:llä ja minun Porsche 928:lläni. Yleisöä oli peräti 25000, vaikka poliisi oli kieltänyt ennakkomainonnan sillä syyllä, että radan ympärillä ei ollut riittävää turvahenkilökuntaa.



Eltsu

Haastatteluja, nimikirjoituksia,
valokuvauksia

- 1 Ewy Rosqvistin ja Fangion haastattelu.
- 2 Ajelu avoautossa.
- 3 Nimikirjoituksia lehtiöihin, ohjelmalehtisiin, T-paitoihin ja käsivarsiin. JKT ja María Cristina estävät yleisöä tunkemasta päälle.
- 4 Entinen kilpa-autoilija Lars Finnilä ja pojanpoika saivat elämänsä kuvan kuuluisuuden kanssa.



Eltsu

Kuuluisuudet

- 1 María Cristina Talvitie ja Eric Carlsson.
- 2 Ewy Rosqvist-von Korff ja Jyrki K. Talvitie.
- 3 Benita Lincoln, Curt Lincoln ja Timo Mäkinen.
- 4 Jyrki K. Talvitie ja Timo Mäkinen.



Eltsu

Hienoja kilpa-autoja

1 Ferrari 750 Monza, Robert Paulig ja JKT.

2 Mercedes Benz 196 F1.

3 Jaguar D. Timo Mäkinen.

4 Saab Formula Junior, Eric Carlsson.

5 Maserati, Gunnar Elmgren.

6 Timo Mäkinen, Jaguar D.

7 Curt Lincoln ja Robert Paulig, Ferrari 750 Monza.

8 Lotus 11 ja Max Johanson.



Fangion motto:

Yritä aina olla paras,
mutta älä koskaan luule olevasi.