

# SA-HK 50 VUOTTA

## Tietoa-Taitoa-Tuloksia

Ralliautojen hyväksyminen museoajoneuvoksi



## ALUKSI

SA-HK on FIVA:n alainen järjestö. FIVA tarkoittaa vapaasti käännettynä kansainvälistä vanhojen ajoneuvojen järjestöä. FIVA:n veljesyhdistys FIA (Kansainvälinen autoliitto) on keskittynyt nopeuskilpailuissa käytettäviin autoihin.

Nämä ohjeet perustuvat Ajoneuvolain 24§:n ja sitä tarkentavaan Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeeseen.

*Ajoneuvolain 24§ määrää museoajoneuvoista seuraavaa:*

*Museoajoneuvo on katsastustoimipaikan valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön lausunnon perusteella museoajoneuvoksi hyväksymä ajoneuvo. Ajoneuvon valmistusvuoden päättymisestä on kulunut 30 vuotta ja ajoneuvo on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti.*

*Ajoneuvohallintokeskus voi antaa tarkempia ohjeita 1. Momentissa tarkoitettun lausunnon sisällöstä ja menettelystä hyväksyttäessä ajoneuvo museoajoneuvoksi.*

Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeesta:

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

SAHK:n tulkinta:

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

Ajoneuvohallintokeskuksen ohjeesta:

“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”.

SAHK:n tulkinta:

Auto on ensin hyväksyttävä museoajoneuvoksi oma aikansa kilpailuvarustuksella. Tämän jälkeen se voidaan varustaa mainituilla historic-luokan sääntöjen mukaisilla turvavarusteilla. SAHK:n tarkastajat eivät voi (eivätkä muutkaan tarkastajat) tarkastaa historic-luokan kilpavarusteltuja autoja museoajoneuvoksi. On kuitenkin huomattava, että lähestyttäessä 1980-lukua ralliautojen ajanmukaiset turvavarusteet ja historic-luokan sääntöjen vaatimukset ilmiänsultaan alkavat muistuttaa toisiaan huomattavasti.

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

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

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

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 30 kalenterivuotta.

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 turvakehikko ei voi olla 60-luvun ralliautossa ilman pitävää todistusta asiasta. Myöskään turvatankki ei ole yleisesti kuulunut 60-luvun ralliauton varustukseen.

Kilpailuhistoriasta on selvittävä myös, missä ryhmässä autolla on ko. ajanhetkenä ajettu. Mikäli auton väriytyy 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.

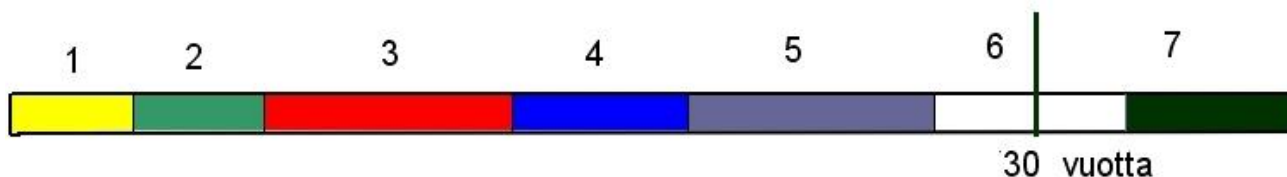
Ns. sekasikiöitä ei hyväksytä. (Autoa jossa on sekoitettu osia sen kilpailuhistorian eri vuosilta)

Tarkastuksen suorittaa tarkastajapari, joista ainakin toinen on vanhoihin ralli- ja kilpa-autoihin perehtynyt erikoistarkastaja.

Todistukseen kirjoitetaan teksti: Auto vastaa vuoden XXXX ilmiänsua varusteineen.

## IKÄJANAESIMERKKI

Ilkäjanan tarkoituksena on selkeyttää auton kilpailuhistoriakäsitettä.



1. Auto on ollut piirimyyjän esittelyautona varustettuna alkuperäisellä 1,1 litraisella 43 hv:n moottorilla
2. Auto on rakennettu ryhmän 1 ralliautoksi 1,3 litraisella 80 hv:n moottorilla, autolla on kilpailtu
3. Auto on rakennettu ryhmän 1 ralliautoksi 2,0 litraisella 160 hv:n moottorilla, autolla on kilpailtu
4. Kuin kohta 3, mutta auto on maalattu eri väriseksi, autolla on kilpailtu
5. Auto on rakennettu rallicross-käyttöön, poistettu rekisteristä ja siihen on asennettu 2,3 litrainen 260 hv:n moottori, autolla on kilpailtu.
6. Auto on palautettu normaaliin tieliikenteeseen, varustettuna 2,0 litraisella 120 hv:n moottorilla, ei kilpailtu.
7. Auto on rakennettu uudelleen ralliautoksi ryhmään F, varustettuna 2,0 litraisella 180 hv:n moottorilla, autolla on kilpailtu.

Ilkäjana katkaistaan joltain kohtaa ja auto rakennetaan (entisöidään) sen ajankohdan mukaiseen ilmiäsuun. Tässä tapauksessa museoajoneuvon kilpailuhistoria voidaan hyväksyä kohdista 2,3 ja 4. (Periaatteessa voitaisiin hyväksyä myös kohta 5, mutta tässä tapauksessa auto ei ole tieliikennekelpoinen).

Eri aikakausien tekniikkaa ja ilmiäsuua ei voi yhdistää.

Ilkäjanan katkaisukohtaan levittäminen riippuu siitä, kuinka pitkään auto on ollut ilmiäsuultaan samanlainen. Kohta voi siis olla vain yhden kilpailun levyinen tai vaikka 10 vuotta.



## **Yleisiä ohjeita helpottamaan museoralliauton rakentamista**

Turvavöinä hyväksytään myös uudet kilpailukäyttöön tarkoitetut turvavyöt tai normaalit rullavyöt

Vanteiden on tyyliltään vastattava ajan henkeä. Muista, että vielä 1970-luvulla varsin harvassa ralliautossa käytettiin kevytmetallivanteita kilpailuissa.

Mikäli autossa on käytetty virityskaasuttimia, ei merkin tarvitse olla sama kuin aikoinaan. Tyypin ja määrän tulee olla oikeat. (Esimerkiksi kaksi kaksikurkkuista sivuimukaasutinta) Mikäli luokitustodistus edellyttää tietyn merkkistä ja mallista kaasutinta/kaasuttimia täytyy sen/niiden tietenkin vastata luokitusta.

Kilpailukäyttöön tarkoitettujen istuinten täytyy olla ajan hengen mukaisia. 1960-1970 luvuilla usein kuljettajalla oli kuppi-istuin, kartturin penkki oli vakio.

Uusia retro-henkisiä kuppi-istuimia voidaan käyttää. Mikäli uudelleenverhoilet vanhaa kuppipenkkiä sen tekninen kunto ja kestävyys on tarkastettava.

Esimerkiksi ryhmään 1-luokiteltujen kuppi-istuinten on vastattava tarkoin alkuperäistä ilmiasua. (Mielellään oltava alkuperäiset).

Sisustuksen ja takapenkin on oltava ajanhetken ryhmän/sääntöjen mukaiset. Mikäli esimerkiksi takapenkki puuttuu, asiakas esittää dokumentin millä perusteella penkki on poistettu. (Kyseisen vuoden sääntökirjastahan se selviää...)

Turvakaari kuuluu auton ilmiasuun. Esimerkiksi 60-luvun ralliauton sisällä "paistava" diagonaalituki ei kuulu asiaan.

Lisävalojen ilmiasun on oltava "ainakin samalta vuosikymmeneltä". Auto voidaan tuoda tarkastukseen tietenkin myös ilman lisävaloja.

Mikäli autolla on ajettu samanaikaisesti rallia ja rataa voi tarkastukseen tuoda kumman hyvänsä version. Edellyttäen tietenkin, että rataversiota varusteidensa puolesta voidaan käyttää normaalissa tieliikenteessä.