


Tässä koko komeus.
Näyttää vielä
melko paljon Renu
kasilta, mutta alku-
peräistä ranskalaista ei
ole jäljellä korin
keskiosaa lukuun
ottamatta enää missään.



Yksityiskohta tekniikasta: taka-akselin
ripustusta entisen hattuhyllyn paikalla.
Yksinkertaista mutta ilmeisen toimivaa.

*Tämä auto on rakennettu
SS-ryhmän eli Special Saloon
sääntöjen mukaan
ja Mikko kilpaili sillä
tänä vuonna luokassa 10.*

 Jyrki Ylipää, Jussi Leppänen

Evolutio- Sinisorsa



Täältä löytyy se liikkeellepaneva voima. Kone on aloittanut joskus taipaleensa R25:n nokalla.
Pakosarjan muoto on tilanpuutteen vuoksi todella mielenkiintoinen. Ruokinnasta huolehtii kaksi
48mm:n tupla-Dellortoa. Tehoa mitattu tässä asussa 210 hv ja vääntöä 250 Nm.



Tarkemmin katsoen keulamuvoin alta löytyy tällainen laitteisto. Eipä muistuta kovinkaan paljoa
alkuperäistä.

Mikko ajaa Sprint –sarjaa (entinen Rallisprint, entinen maarata-ajo)
vauhdikkaalla R 8 S –68 kilpurilla.

Sarjan Mikko aloitti –91 ja on siitä lähtien säännöllisesti harrastanut
rallin hurmiota muunmuassa Opel Kadett C 1.9 –74 autolla sekä muulla kalustolla,
mutta meitä kiinnostaa tietysti tämä nykyinen kilpuri, jolla Mikko ajoi ensimmäisen
kisan –99. Kokemusta löytyy, niinkuin menestystäkin, kuten tämän vuoden
sijoitustilastosta voimme todeta.

Kisapaikkakunnalle Sinisorsa rahdataan valitettavasti jollakin muulla kuin Renulla
eli saksalaisella umpikuormurilla MB 508:lla, trailerin kyydissä.

Mikon omistukseen tämä yksilö tuli –98 keväällä ja se on Mikon käsityön
taidonnäyte. Aikaisemmin tällä autolla on ajettu RC- luokassa eli RalliCrossia.
Vanhasta sinisorsasta on jäljellä vain ovet, katto ja pohjalevy. Kaikki korinosien
muotit ovat itse tehtyjä ja ovat vaatineet hurjasti hikeä ja työtunteja. Mm.
alkuperäinen etumaski on toiminut aihiona, jota on työstetty uretaanin ja kitin
(jota meni muuten noin 70 kg) avulla ja tietysti sitä armotonta hiontatyötä noin
½ vuoden ajan. Etu- ja takapäin kateosat ovat siis lasikuitua.

Tämä auto on rakennettu SS-ryhmän eli Special Saloon sääntöjen mukaan ja
Mikko kilpailee sillä tänä vuonna luokassa 10. Tekniikkaa ja mm. moottoria yritetään
koko ajan saada paremmin kilpailukykyiseksi. Tällä hetkellä Mikon suunnitelmissa
on esim. rakentaa suuripoikkipinta-alaisempi pakoputkisto. Silläkin tempulla
saattaa löytyä monta erittäin tervetullutta hevosvoimaa. Käytännössä pienen
suorituskykyesittelyn nähneenä voimme todeta, että kyllä lähtee nykyiselläänkin
eivätkä nuo muutamien tämänvuotisten kisojen yleiskilpailujen voitot ihmetytä
lainkaan.

mikko.lassila@metso.com



Tämä perspektiivi kasista on tullut tänä vuonna melko tutuksi Lassilan Mikon kilpakumppaneille. On hiukan niisanotusti "evoluution" näköinen.

Äänieristeet ja kaikki krumeluurit ovat saaneet väistyä tältä komentosillalta. Vain kaikki tarpeellinen löytyy.

Työympäristö lähemmin tarkasteltuna. Ratin kehän alta näkyy jarrutehon etu/taka-tasapainon tehosäätöpyörä ja sulakkeet, jotka ovat nopeasti käsikäyttöisessä paikassa keskellä kojelautaa.

R8

Tässä esiteltävän kulkineen isäntänä, äitinä ja kättilönä puuhailee Mikko Lassila. Hän toimii arkityönään suunnitteluinsinöörinä PaperIQ-mittapalkkien tuotekehityksessä Metso Automationilla Tampereella. PaperIQ-mittapalkkeja käytetään paperi-, kartonki-, ja pehmopaperikoneiden laadunmittaus- ja ohjausjärjestelmissä. Mutta asiaan, tarkkaan katsoen katteen takaa näkyy osa tuhdistä kaksiflektisestä jäähdyttimestä.

