



Alle 850 cm<sup>3</sup> -luokan startti Ahvenistolla 18.5.-69. Vuosikymmenen lähestyessä loppuaan seitsensatasten paras iskukyky alkoi olla eilisen lumia. Eturivissä kiihdyttää Abarth-rintama ja välijoukon muodostavat Minit ja Saabit. Leo Niemisen, Upi Pihlmanin ja Olli Virtasen 700 CS:t on aika-ajoissa jätetty tylästi jälkijoukon valvojiksi parin Minin kanssa.

Lähtökiihdytyksen jälkeen Olli Virtasella oli niin arvaamattoman paljon vauhtia, että jarrutus meni vakavasti pitkäksi. Virtanen taistelee miehen lailla taittaakseen autonsa lähtösuoran jälkeiseen kaarteeseen; luistokulma on melkoinen ja oikea eturengas ilmassa. Virtasen kilpailu päättyi keskeyttämiseen, mutta tuskin vielä tämän tilanteen seurauksena. Mustaraitainen Martini oli kulkeutunut Tanniselta Walleniuksen kautta Matti Brännaren vaihtoautohalliin, josta Virtanen oli käynyt hakemassa sen itselleen. Mustaraitainen paloi sittemmin nuorisokäytössä Tampereella. Puna- ja siniraitaisten Martinien jäljet katoavat jo varhaiselle 70-luvulle.



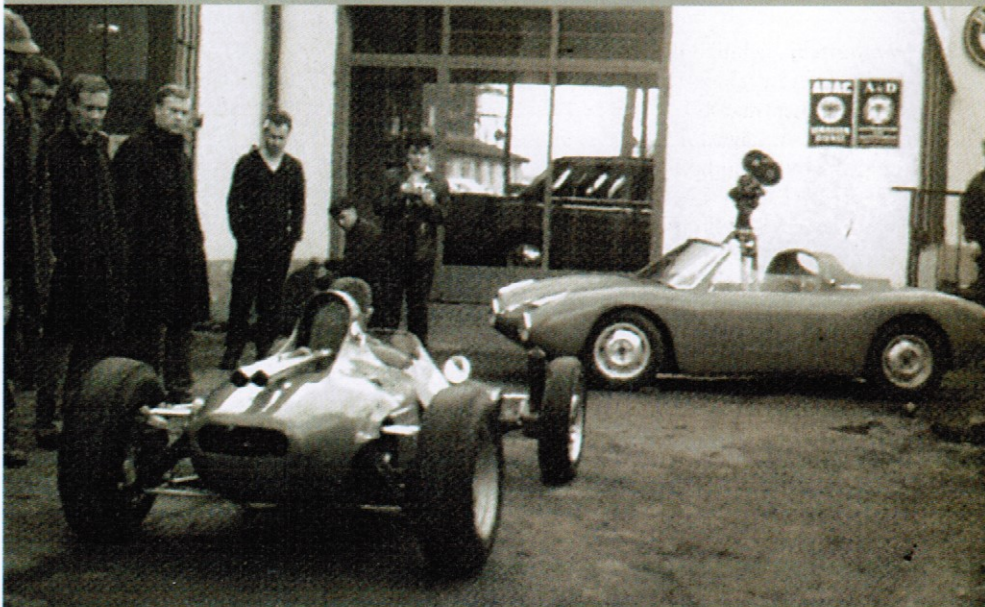
Auto Martinin pihamaalla oli keväällä -65 eksoottista kalustoa. Etualalla on Martinin rakentama BMW 700-tekniikkaan nojaava Formula M ja taustalla erittäin harvinainen 700:sta edelleen kehitetty ylänokkamootorilla varustettu urheiluprototyyppi 700 RS, joka tässä on valjastettu kamera-autoksi. Kilpailutoiminta alkoi 700 CS:ien virittämällä vakioautokilpailuihin, mutta myöhemmin kokeiltiin kaikkea F2:ia ja "Batmobile"-CSL:iä myöten.

ei siis ollut aivan Henry Ford -liigassa, eikä aitoja Martini-Bemareita ole monta säästynyt.

Muutaman vuoden ajan BMW 700 hallitsi keskieuropalaisia rata- ja mäkilopailuja. 60-luvun puolivälin jälkeen seitsensatasten alkoi kuitenkin olla auttamattomasti vanhentunut ja Martini siirsi toimintansa painopisteen isompien ja modernimpien BMW-mallien kilpamuunnoksiin.

Vuonna 1966 Willi Martini ryhtyi korjaamo- ja kilpa-autoyrittämisen ohella BMW:n piiri-myyjäksi. Kiireistä huolimatta Martini osallistui kilpailutoimintaan aina 80-luvun lopulle saakka. Viimeisinä aikoina Willin poika Michael menestyi isänsä lailla mainiosti kuljettajana.

Willi Martini kuoli keväällä 2001 pitkään sairastettuaan. ●

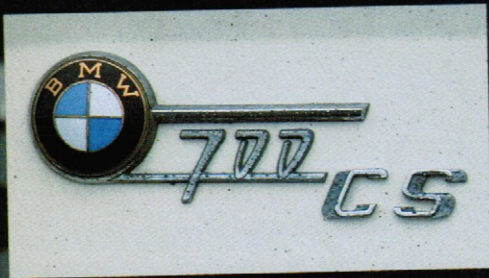




**BMW 700 CS "Martini" 1963**

# Ylioppilaslahja

teksti: Jan Enqvist  
kuvat: Matti Ouvinen



Tavalliset henkilöautotkin voivat olla urheiluvaunuja, edellyttäen että niiden keulassa on BMW:n tyylielty sinivalkoinen potkurisymboli. Maine ei ole syntynyt tyhjästä, vaan vuosikymmeniä kestäneen määrätietoisen imagonrakentamisen tuloksena. Suomessa BMW:n uuden ajan airuina olivat viisi Äitiänpäivänä 1963 maahan saapunutta Auto-Martinin virittämää 700 CS -kilpa-autoa. Vain yksi niistä säästy jalkipolvien ihmeteltäväksi.





**BMW** oli 60-luvun alussa vielä pieni tekijä automaailmassa. Pieni tekijä oli myös Kaj Eräjuuren omistama merkin suomalainen maahantuoja Haka-Auto, mutta nopea huomaamaan päämiehen uuden politiikan avaamat mahdollisuudet. Autokauppa vapautui elokuussa 1962 ja näkyvät olivat ennen kokemattoman hyvät.

BMW:n sodanjälkeinen autotuotanto käynnistyi vasta 50-luvulla, ja olosuhteet muoivasivat mallistosta todellisen myyntimiehen painajaisen. Yhtäällä olivat suuret ja kalliit 500-sarjan kuusi- ja kahdeksansylinteriset edustusvaunut, toisaalla italialaislisenssin turvin valmistetut Isetta-kääpiöautot. Viisikymmenluvun lähetessä loppuaan siinä välissä ei ollut mitään, mitä olisi voinut kuvitella myyvän uudella uljaalla 60-luvulla.

Siirtymäkauden pelastus oli Isettan isovel-

jen BMW 600:n seuraajaksi synnytetty BMW 700 (ks. Mob 7/07). Malli on todellinen puuttuva lenkki 50-luvun pateettisten kääpiöiden ja vuoden 1962 "Neue Klassen" myötä syntyneen modernin BMW:n väliltä. Tyylin ja imagon tavoittelussa oltiin jo menestysreseptin jäljillä, mutta kaksisylinterinen bokseri oli vielä peräisin tehtaan moottoripyöräosastolta. Seitsensatasen esittelyn aikaan 1959 BMW alkoi olla jo heikossa hapessa, mutta tyylikäs pikkuauto osti puutteistaan huolimatta tarpeeksi aikaa menestykseksi muodostuneen oikean keskiluokan auton esittelemiseen asti.

#### Taskuraketti

Pikku-Bemari herätti kotimaassaan heti moottoriurheilupiirien mielenkiinnon. Kiinnostuksesta ei ollut pitkä matka menestykseen. BMW-moottorin virittämällä oli pitkä histo-

ria moottoripyöräpuolelta ja uuden pikkuauton ajo-ominaisuudet olivat modernien alustarakenteiden ansiosta hyvät jo valmiiksi. Jälkeä alkoi syntyä alle 700-kuutioisten luokassa heti, mikä aiheutti aiheellista kauhua NSU- ja Steyr-Puch-joukoissa. Varsinkin Keski-Euroopassa suosituissa mäkilpailussa pikkuluokan palkinnot oli usein jaettu jo etukäteen BMW-veijareiden kesken.

Haka-Auton viisi ihmevaunua saapuivat Suomeen 14.5. 1963 rahtilaiva Morgan Wedlingillä, joka oli lähtenyt matkaan Lyypekestä. Autot oli rakennettu kilpureiksi sen ajan parhaassa BMW-verstaassa Auto-Martinissa. Firman omistaja Willi Martini oli pitkän linjan ilmailu- ja autourheilumies, jolla oli kokemusta niin Heinkelilta, Veritakselta kuin BMW:ltäkin. Yrityksen sijainti Nürburgringin Nordschleifella oli myös pistämätön etu kehitystyötä ajatellen. En-





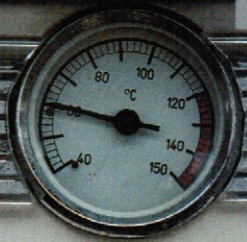
Martini kiinnitti virittämiensä asiakasautojen perään hienon kohokuvioitua laatan, jossa on Nordschleifen kartta tärkeimpine paikkakuntineen. Martinin kotipesä, Adenau kylä, on radan pohjoisosassa.



nen pitkää suuri osa Martinin BMW-korjaamon liikevaihdosta syntyi urheilumenestyksen siivittämän kilpa-autokysynnän tyydyttämisestä.

Eräjuuren tilaamat kilpa-autot olivat keskenään identtisiä kermanvalkoisen korin yli kulkevan vauhtiraidan väriä lukuun ottamatta; viiden auton raitojen värit olivat vihreä (koeajoauto), musta, metallinruskea, sininen ja punainen.

Mekaaninen öljylämpömittari oli pieni mutta tärkeä osa Martinin virityspakettia.



Autoihin oli tehty kaikki suorituskykyä parantavat muutokset, jotka FIA:n kakkosryhmän säännöt luokitustodistuksen puitteissa sallivat. Lähtökohtana oli tehtaan tehokkain Coupé Sport -malli, jonka moottori kehitti vakiokunnossaan 40 hevosvoimaa. Martinilla kampionneisto kiilloitettiin ja kevennettiin, kannot koneistettiin paremmin virtaaviksi, nokka-akseli vaihdettiin räyhämälliseen, puristussuhdetta nostettiin Mahlen takomännillä ja alkuperäinen pakoputkisto lämmönvaihtiminen korvattiin Abarthin nelihuiluisella suurtehopillistöllä. Virallisesti Martini ilmoitti ratakäyttöön tarkoitettua asiakasmoottorinsa tehoksi 48 hevosvoimaa, mutta jatkohoidon jälkeen parhaissa moottoreissa huhuttiin olevan yli 60 hevosvoimaa, jotka saavutettiin lähes 10 000 r/min käyntinopeudella. Yhdeksäkymmentä hipova litrateho oli 60-luvun alussa melkoinen saavutus ja suurin käyntinopeus miltei käsittämätön.

Ylävireisen moottorin jatkoksi tarvittiin sopivan tiheä välitysvälikoima. Sellaista ei tuotantoautoihin koskaan ollut saatavilla, mutta ymmärtäväinen tehdas luokitteli välitykset au-

tourheilijoita ajatellen. Tiheä laatikko tunnettiin Saksassa Berggetriebenä – vuoristovaihteistona – jalon mäkilopailumuodon kunniaksi.

Sisätiloihin tehtiin muutamia muutoksia urheilullisen kuljettajan iloksi ja hyödyksi. Kojelautaan lisättiin tärkeä moottoriöljyn lämpöä osoittava mittari, ohjauspyörä vaihdettiin komeaan Les Lestonin puurattiin ja kuljettajan istuim ohuesti alkuperäiskankaalla verhoiltuun kuppi-tuoliin.

Keveyden auton jo valmiiksi urheilullisesti viritettyä alustaa ei juuri tarvinnut parannella. Jäykempiä jousia ja tuhdimpia vakaajia (vain takana) varmasti kokeiltiin, mutta kaikki eivät niitäkään tarvinneet. Säädettävät vaimentajat sen sijaan olivat kilpailukäytössä järkevä ja usein käytetty muutos.

Martini-käsittelyn jälkeen BMW 700 CS:n hinta oli kivunnut yli 8 000 D-markan kipurajan. Taskuraketin hinta oli lähes markalleen sama kuin vaikkapa ison Opel Rekord 1700 S Coupén, joten kovin edullista ei autourheiluharrastuksen aloittaminen ollut edes 60-luvun alun Saksassa.

Englantilainen Les Leston -puuratti oli 60-luvulla lähes välttämätön varuste kilpa-autossa. Muita hyväksyttäviä valmistajia olivat Moto-Lita ja Nardi.





## Kilpurit Suomessa

Haka-Auton Martini-kilpurit saapuivat maahan viime tingassa vuoden -63 Eltsua ajatellen. Kilpailu järjestettiin tuona vuonna tavallista myöhemmin, ja kaksi autoa – vihreä- ja mustaraitaiset – ehdittiin antaa tunnettujen Formula Junior-nimien Leo I. Mattilan ja Pentti Loivarannan ajettaviksi.

Ennakoasetelmat olisivat voineet olla paremmatkin. Vakioautot oli jaettu kahteen luokkaan, alle 1 600 cm<sup>3</sup> ja alle 1 150 cm<sup>3</sup>. Pienemmästä luokasta muodostui BMC Mini Cooper merkkiluokka, joita vastassa olivat vain Mattilan ja Loivarannan BMW:t. Lähes 50 % suuremmilla moottoreilla ajavat Morris- ja Austin-kuljettajat olivat ilman muuta ennakkosuosikkeja, varsinkin kun heidän joukossaan oli sellaisia nuoria hurjia kuin Timo Mäkinen ja Picko Troberg.

Eltsun tuloksissa BMW-kaksikko ei enää esiintynyt. Perimätiedon mukaan Leo I. Mattila olisi räjäyttänyt vihreäraitaisensa moottorin harjoituksissa liian roisilla alaspäin vaihtamisella, ja Eräjuuri olisi saman tien tehnyt päätöksen: "Ei sitten ajeta". Toisaalta tapaus saattoi olla onneksikin, sillä voimatasapaino oli luokkajaosta johtuen niin pahasti Mini-pilottien puolella, että tarjoutunut tilaisuus vetäytyä kilpailusta kasvat säilyttäen ei voinut olla läpeensä paha asia.

Martini-Bemareiden ensiesiintyminen meni olosuhteista johtuen pieleen, mutta BMW 700 oli muuten jo ehtinyt lyödä itsensä läpi Suomen autourheilupiireissä. Olli Lyytikäinen ja Eino Kalpala olivat kaudesta -60 alkaen terrorisoineet alle 850 cm<sup>3</sup> luokkaa niin ralleissa kuin jää- ja maaradoillakin. Yleensä osallistumisen tuloksena oli ollut luokkavoitto ja hyviä sijoituksia yleiskilpailussakin.

Martinit saatiin tosikäyttöön hieman vitkastellen, mutta vähitellen alkoi jälkeäkin syntyä. Vuosina 1964-70 Pertti Tanninen (mustaraitainen BBT-3), Martti Kempillä (punaraitainen) ja Urpo Pihlman (ruskearaitainen UX-971) kilpailivat ahkerasti varsinkin jäällä ja asfaltilla.

Kauko Eriksson menestyi harmaalla Coupellaan myös erinomaisesti, mutta hänen harmaa, sini-vaalkoraidoitettu autonsa ei ollut Martinilta peräisin, vaikka nopea olikin.

Hämmästyttävintä on se, että viidestä Martini-BMW:stä kaksi jäi potentiaalistaan ja epäilemättä suolaisesta hinnastaan huolimatta siviilikäyttöön. Vihreäraitaisella ei Eltsun harjoitusten jälkeen ajettu metriäkään kilpaa ja siniraitaisella autolla ei koskaan edes yritetty kilpailla. Se myytiin aikanaan Kouvolaan, missä se palveli siviililiikenteessä GZ-224 -tunnuksin. Kuinka käytännöllinen arki-auto lämmityslaitteeton Martini 700 on ollut, sitä voimme vain arvailla.

## Vihreäraitainen

Eläintarhan konerikon jälkeen vihreäraitainen Martini jäi Haka-Auton omistukseen. Kilpureita oli ilmeisesti käytössä tarpeeksi, sillä auto päätettiin jossain vaiheessa ottaa siviililiikenteeseen erään naishenkilön käyttöön. Samalla sitä muutettiin hieman käyttömukavuutta ajatellen. Kuljettajan kuppipenkki vaihdettiin normaali-malliseen istuimeen, pakojärjestelmään palautettiin lämmönvaihtimet ja moottori kunnostettiin hieman Martini-viritystä säyseämmäksi. Rekisteritunnukseksi tuli BSD-53. Kilometrejä ei kuitenkaan paljon kertynyt, sillä auton palatua Haka-Auton Kaivokselan toimipisteeseen näyttelyesineeksi ja maskotiksi niitä oli matkamittarissa vasta 2 500.

Haka-Auton edustustilojen rappusten alla heimonsa viimeinen viihtyi aina 70-luvun jälkipuolelle saakka. Vuonna 1977 Lasse Salminen pääsi kuitenkin sopimukseen BMW:n ostamisesta ja auto sai uuden kodin Kauniaisista. Lasse antoi auton pojalleen Mikolle, jolla oli ikänsä mukainen akuutti auton tarve ja ylioppilaaksi pääsykin ovelta. Rekisteritunnukseksi tuli UJA-199.

Mikko Salminen käytti Martini-BMW:tä päivittäisiin ajoihinsa vuoteen -83 saakka, jolloin auton tasauspyörästö sanoi sopimuksensa irti Itävallan-reissulla. Bemari palasi Suomeen

junakyydillä, mistä oli seurauksena lisävaurioita, kun irrotettu moottori pyöri etutavaratilassa ja kolhi pelit huonoon kuntoon.

Mikko "myi" tässä vaiheessa siipirikkoisen seitsensatasen takaisin isälleen, joka aloitti rauhalliset kunnostamistoimet. Tunnettu turkulainen peltivelho Ami Jämsen korjasi peltivauriot ja auto maalattiin uudelleen kokonaan valkoiseksi. Särkyneen tekniikan kunnosti Tane Laine Perttulassa. Alkuperäismallinen vihreä raidoitus palautettiin autoon myöhemmin. Tasauspyörästön kunnostamisen jälkeen seurasi toinen tekninen takaisku, kun moottorin kiertokanki katkesi ruutiinjossa 80-luvun lopulla. Apuun tuli Seppo Rikkilä, jonka kanssa tehtiin koneremontti; poraus, uudet männät ja huolellinen kokoaminen. Perimätietona säilyneen Eltsun räjähdysten jälkeä moottorista ei juuri löytynyt. Katkenneessa, kiillotetussa kiertokangessa oli kyllä havaittavissa vanhojakin murtumajälkiä, joten ilmeisesti moottori oli selvinnyt hurjan nuoruutensa haaverista pelkällä männän vioittumisella. BMW palasi takaisin riviin 90-luvun alussa. Georg von Pfaler museotarkasti auton kesällä -91 ja se rekisteröitiin uudelleen BMV-700 -tunnuksilla. Pari Lasse Salminen - Seppo Rikkilä osallistui autolla Vehoniemen mobiiliajoon vuonna 1992.

Keväällä 2006 Martini-BMW aloitti kolmannen elämänsä Salmisen perheen palveluksessa, kun Lasse antoi sen ylioppilaslahjaksi Mikon tyttarelle Jonna Salmiselle. Systemi on oikeastaan melko kätevä ja ennen kaikkea ekologisesti kestävä – kun kerran keksii tarpeeksi hyvän lahjan, voi sitä tarpeen mukaan kierrättää suvussa merkkitapahtumasta toiseen. Jonna on ollut autoon varsin tyytyväinen ja on osallistunut sillä jo muutamiin ajotapahtumiin kesäisten huvi- ja hyötyajojen lisäksi.

## Martinin sarvissa

Seitsensatasen on ratin takaa tarkasteltuna hyvin tyyppillinen aikansa pikkuauto. Mittasuhteet ja tekniset ratkaisut sanelevat sen, että etupyörän kotelo pakottaa polkimet melko kapeaan sump-





## MOOTTORI\*

**Tyyppi:** 2-syl. puhallinjäähdytteinen bokserimoottori, kampikammio ja sylinterikannet kevytmetallivalua, erilliset sylinterit valurautaa, 1 kampikammioon sijoitettu hammaspyöräkäyttöinen nokka-akseli, kansiventtiilit, 2 Solex 34 PCI-kaasutinta

**Iskutilavuus:** 697 cm<sup>3</sup>, sylinterimitat 78 x 73 mm, puristussuhde 9,0

**Teho:** 40 hv (DIN)/5 700 r/min

**Vääntömomentti:** 51 Nm (DIN)/4 000-5 500 r/min

## VOIMANSIIRTO

**Vaihteisto:** 4-vaihteinen käsivalintainen vaihteisto, I-IV-vaihteet synkronoituja, välitykset I: 2,66, II: 1,74, III: 1,32, IV: 1,07

**Tasauspyörästö:** perävälitys 5,43 (valinnaisesti 4,875 tai 6,5)

## JARRUT

I-piiriset nestejarrut, rummut edessä ja takana

## OHJAUS

Hammastanko, ohjauspyörän kierroksia 3,0, vanteet 3,5 x 12

## JOUSITUS

**Edessä:** erillinen, pitkittäiset kaksoistukivarret, kierrejouset

**Takana:** erillinen, pitkittäiset kolmionmuotoiset tukivarret, kahdella kuminivelillä varustetut vetoakselit, kallistuksenvakaaja

## KORIRAKENNE

Itsekantava kaksiovinen kokoteräskori

## MITAT

**Pituus:** 3,54 m

**Leveys:** 1,48 m

**Korkeus:** 1,27 m

**Akseliväli:** 2,12 m

**Raideleveys (e/t):** 1,27/1,20 m

\* Teho- ja vääntömomenttiarvot koskevat vakioikuntoista BMW 700 CS:ää.

puun sisälokasuojan ja keskitunnelin väliin. Rattiakseli kulkee kytkin- ja jarrupolkimen välistä, joten vasemman jalan jarrutuksiin itsensä koulttaneet virtuoosit joutuvat keksimään muita kujeita tai vallan erikoisia koreografioita. Kaasupoljinta lukuun ottamatta pedaalit ovat varsiansa alapäästä saranoidut, joten niiden liikeradat poikkeavat hieman riippuvista polkimista.

Lähellä matkustamoa sijaitseva etuakseli sanelee osaltaan ohjausakselin kulman, mikä jättää ohjauspyörän pikku- tai pakettiautomaiseen kulmaan. Tehdas yritti korjata asiaa pudottamalla CS-mallien rattipurken ylläkannaketta parilla sentillä, joten asia oli suunnittelijoidenkin tiedossa. Pakollisten reunaehtojen puitteisissa BMW on kuitenkin hallinnut ergonomian jo 60-luvun taitteessa – kuljettajalla on asialliset oltavat näistä pienistä erikoisuuksista huolimatta.

Sisätilojen verhoilu ja varustelu on selvästi ylellisempää kuin mitä tämän kokoiselta 60-luvun alun autolta odottaisi. Kunnollisella kankaalla verhoillut istuimet ovat ikäisikseen hyvät ja tukevat, ja mittarivarustelu on tärkeine käyntinopeus- ja öljynlämpömittareineen tosijaokain ajatellen riittävä. Perusasiat ovat siis kunnossa.

Moottorin käynnistäminen ei aiheuta sen suurempaa sensaatiota. Harvalyöntinen pompotus on kuitenkin yllättävän tummasävyinen ja "aikuinen"; pärinä ei ole ensimmäisenä mieleen tuleva laatusana sitä kuvaamaan. Kylmän moottorin melkoinen savutus saattaisi huolestuttaa, ellei Lasse Salminen rauhoittelisi sen kyllä tasaantuvan kovalla ajamisella.

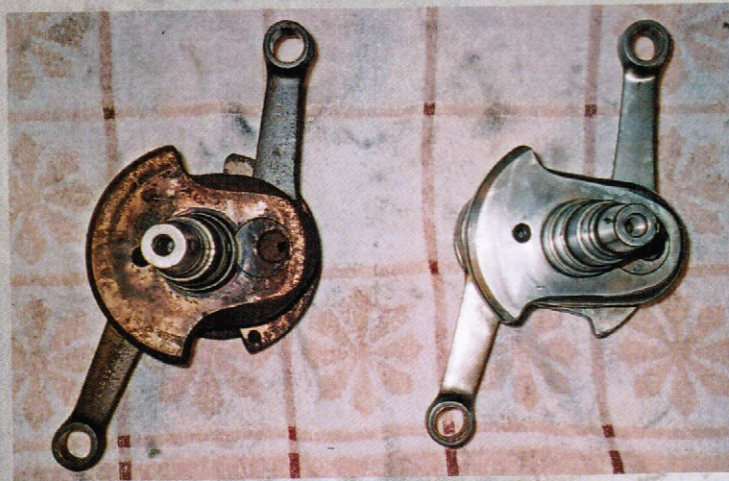
Ykkösvaihte on välitykseltään varsin pitkä, eikä reippaampiin liikkeellelähtöjen seurauksena tule välitöntä asiaa rengasliikkeeseen. Kiihtyvyys ei muutenkaan ole nykystandardien mukaan kummoista, mutta nöyrästi pieni kaksisylinterinen kyllä työskentelee. Nykyisellään

moottori vastaa tehtaan tuotantomallin Sportmoottoria, eikä 40 hevosvoimalta voi liikoja odottaa, vaikka auto painaakin vain 600 kiloa.

Vauhtiin päästyään pikku-Bemari alkaa osoittaa urheilullista luonnettaan. Hammastanko-ohjaus on ikäisekseen nopea, erittäin tarkka ja tietunnonaltaan hyvä. Vaihtelevissa mutkissa BMW osoittaa nopeasti sen, että se ei ole tyyppillinen ikäisensä takamoottoriauto. Kaarrekäyttö on varsin neutraalia, eikä autolla ole pienintäkään taipumusta äkilliseen yliohjautuvuuteen, josta takamoottorikonstruktio on yleensä tunnettu. Hyvät ajo-ominaisuudet ovat seurausta ennen kaikkea edistyksestä takajousitukselta, joka pitää pyöränkulmat kurissa ja painonjakaumasta, joka kevyen moottorin ansiosta on takamoottoriseksi yllättävän hyvä. Kaarteeseen kääntäessään keulan kyllä huomaa olevan kevyenpuoleinen, mutta se jää pelkäksi havainnoksi – ohjautuvuus on kaikesta huolimatta hyvä. Perän saa asfaltilla irtoamaan lievään luisuun, mutta erityisen draaman kehittämiseksi tarvitaan tahallista provosointia ylimitoitetuilla ohjausotteilla.

Mikään pikateiden nielijä BMW 700 ei edes urheiluversiona ole, eikä se ollut sitä edes omna aikanaan. Korkea melutaso ja suurilla nopeuksilla vaima suorituskyky tekevät GT-matkailusta seitsensatasella väkinäisen yrityksen. Pieni baijerilaiscoupe on sen sijaan kova luu monelle pienelle urheiluautolle silloin kun edetään riittävän haastavaa asfalttinauhaa myöten. Tarkasti ohjautuva kevyt coupe tarjoaa juuri sitä ajamisen iloa, jonka valmistaja myöhemmin keksi nostaa koko toimintansa kantavaksi teemaksi.

Ei ihme, että BMW 700 CS edustaa kokonaiselle sukupolvelle saksalaisia automiehiä pitkälti samaa kuin BMC Cooperit englantilaisille. Molemmista pääsivät onneksi rajoitetusti nautiskelmaan myös onnekkaimmat suomalaiset. ●



Martini-autoilua kolmannessa polvessa: Jonna Salminen viihtyy Les Lestonin takana.

Martini-hoidon jälkeen kaksisylinterisen bokserin kampikoneisto oli keventynyt kilokaupalla, minkä lisäksi siitä oli tullut kaunis katsella. Lahjakas kilpa-autoilija Klaus Bremer (myöhemmin kustantaja, senaattori ym.) vieraili kerran 60-luvun puolimaissa Haka-Autossa, jossa hän näki Martini-moottorin levällään. "Hei, moottorin sisäosien kromaaminen on sääntöjen vastaista", Klaude protestoi. "Ei ne kromattuja ole, pelkästään kiillotettuja", siihen Haka-Auton mekaanikko Veijo Brandes vastaamaan. Vasemmalla vakioakseli kiertokankineen, oikealla sama kokonaisuus Martinin jäljiltä. Kuva: Upi Pihlman.







**N**ürburgringin ympäristössä moottoriturheilu ei 30-luvulla ollut ainoa nuoria miehiä puoleensa vetävä vauhtiharrastus. Eifelän mäkimaisemat soveltuivat mainiosti myös purjelentoon, jota Saksassa tuohon aikaan suosittiin kehitteillä olevan Luftwaffen tarpeita ajatellen. Heti polvi-housuista päästyään nuori Martini alkoi kokeilla siipiään, ensin itse rakennetuilla riippuliitimillä ja pian perään oikeilla purjekoneilla.

Ilmailuinnotus vei teknisesti lahjakkaan Martinin aikuisten totiseen maailmaan, kun hän sai oppisopimuspaikan Heinkelin lentokonehtaalta vuonna -40. Kolme vuotta myöhemmin valmis aliupseerimekaanikko liitettiin Luftwaffen maineikkaimman hävittäjärykmentin, JG 52:n, riveihin. Rykmentti palveli Martinin komennuksen aikaan Romaniassa. Esimieheksen Martini sai maailmanhistorian menestyneimmän ässän, Erich Hartmannin (352 ilma-voittoa).

Havaittuaan nuoren mekaanikon lahjat ja kunnianhimon Hartmann lähetti tämän pois rintamatehtävistä ennen Saksan loppuromahdusta. Talvella -45 Willi Martini kuului Rechliniin sijoitettuun erikoisosastoon, joka oli valmistellut kaksi erikoisvalmisteista kaksipaikkaiseksi muutettua hävittäjää – yhden Fw 190:n ja yhden Me 109:n – Hitlerin evakuoimiseksi siltä varalta, että Berliini joutuisi saarroksiin.

Kuten tunnettua, koneille ei ollut käyttöä ja Martinin sota päättyi brittien sotavankeuteen. Se oli kuitenkin lempeä kohtalo verrattuna siihen, mikä olisi odottanut JG 52:n mukana. Erich Hartmann ja muut harvat leireiltä hengissä selvinneet veteraanit palasivat venäläisten sotavankeudesta vasta 50-luvulla.



Martinin pajan vakava sitoutuminen autourheiluun sai alkunsa Nürburgringin 6 tunnin kilpailusta kesäkuussa -61. Kuvan AWY 177 oli ensimmäinen Martinin ratakilpailuhoidon saanut BMW 700 Coupé, mutta samalla reseptillä rakennettiin 1961-65 kymmeniä autoja lisää. Kuvassa vasemmalla Willi Martini ja oikealla pajan moottorivelho Herbert Förster.

# Willi Martini

## Nordschleifen alkuasukas

Eifel-vuoriston syrjäkulmille 20-luvulla rakennettu Nürburgringin vanha Nordschleife – vihreä helvetti – on maailman haastavin ja mielikuvitusta kiihottavin moottorirata. Vuonna 1925 – samana vuonna kun rataa alettiin rakentaa – syntyi sen sisään jääneessä Adenaun kylässä Willi Martini. Tässä tapauksessa elinikäinen moottorimalaria tarttui kirjaimellisesti äidinmaidosta.

**teksti: Jan Enqvist**

**kuvat: Hannu Luukannel, Mobilistin ja Upi Pihlmanin arkistot**

Suomessa uuden pikku-Bemarin avut huomattiin nopeasti. Olli Lyytikäinen ja Mikko Raunio ottivat Jyväskylän Suurajojen luokkavoiton BT-152:lla jo elokuussa -60. Lyytikäinen ajoi menestyksekkäästi seitsensatasella vuoteen -62 saakka, jolloin hän vaihtoi isompaan Neue Klasse –Bemariin.





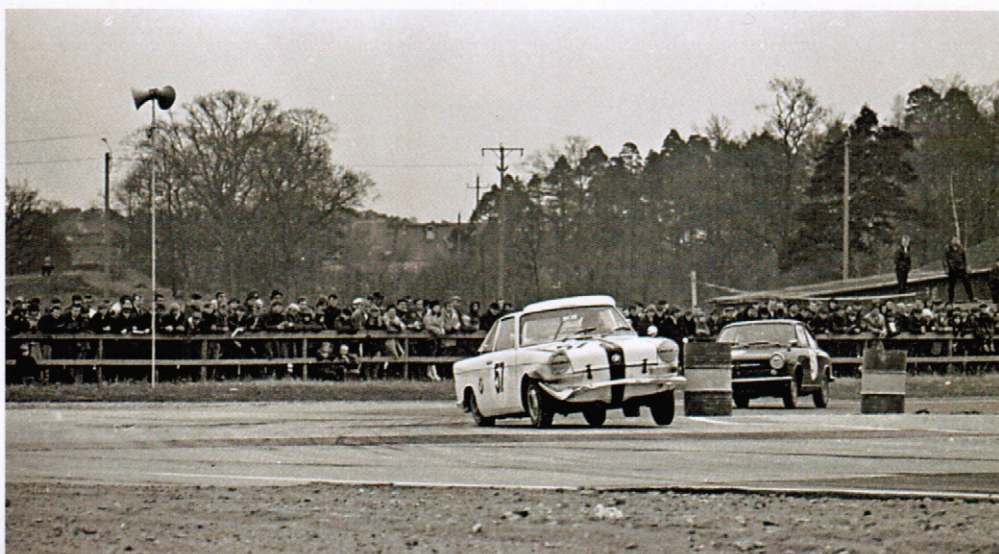


Keimolan moottorirata päästi suomalaiset rata-autoilijat pitkästä piinasta valmistuttuaan kesäksi -66. Kesäkuussa Pertti Tanninen – menestyksekkäin suomalainen 700-rata-pilotti – kävi mustaraitaisella Martinillaan ikuista kamppailua viidakkorumpuja vastaan Keimolassa. Häikäilemättömästä ajotyylitään tunnettu Tanninen joutui taipumaan kolmanneksi saabismin vaivaamien Simo Lampisen ja Erkki Kuhlbergin (8) jälkeen. Taka-alalla olevaa Saabia (19) ajoi Eino Janger.

### Veritakselta BMW:lle

Suhteellisen pian sodan jälkeen vapautettu Willi Martini palasi kotiin todetakseen, että hankitulle ammattitaidolle ei demobilisoidussa Saksassa ollut kysyntää. Onneksi koitui se, että vaikeista ajoista huolimatta Nordschleife veti puoleensa autoalan toimintaa. Mestarisuunnittelija Ernst Loof oli sodan jälkeen koonnut ympärilleen pienen joukon lahjakkaita ihmisiä ja alkanut valmistaa sotaa edeltävistä BMW-komponenteista Veritas-merkkisiä urheilu- ja kilpa-autoja. Loof oli kuitenkin valitettavasti huomattavasti lahjak-

Tannisen 700-kollega ja kova kilpakumppani oli niin ikään Haka-Auton palkkalistoilla oleva Kauko Eriksson. Heinäkuussa -67 Eriksson tuli Ahvenistolla luokassaan toiseksi. Harmaa sinivalkoraitainen Coupe ei ollut Martinilta peräisin, vaan kotimaassa rakennettu. Auto on parhaillaan entisöinnin alla ja valmistuu mahdollisesti kesäksi 2008. Kauko Eriksson menehtyi traagisessa onnettomuudessa Keimolassa juhannuksena -71 voitettuaan sitä ennen Suomen mestaruudet sekä jäällä että asfaltilla BMW 2002:lla. Seitsensatasella Eriksson saavutti SM-hopeaa radalta ja pronssia jäältä.



Sadan auton ajoihin Artukaisissa osallistui toukokuussa -68 kolme 700 CS:ää. Niiden kuljettajista pisimmän korren veti Kari Wallenius, joka kuvassa vetää tunnistamattoman Saabin ja Paa-vo Koppströmin Fiat 850 Coupén muodostamaa rypästä. Walleniuksen auto oli Pertti Tannisen vanha mustaraitainen. Kahta muuta Bemaria ajoivat Kauko Eriksson ja Urpo Pihlman.



Ukko Kervinen Impillä ja Jaakko Tauriainen Fiat Coupella yrittävät pysyä Kauko Erikssonin BMW:n vauhdissa Keimolassa syyskuun lopulla -67. Kervisen auto oli Suomen ensimmäinen rata-Imp, mutta seuraavina vuosina niitä ilmestyi mukaan joukoittain.





Ahveniston katsomon edessä kiertävässä hevosenkengässä on vuosien mittaan nähty jos jonkinlaisia kalabaliikkeja. Tässä niistä yksi toukokuulta -69: Pentti Vaaran Fiat Abarth 850 etenee katollaan, Leo Nieminen on ex-Eriksson 700 Coupellaan ehtinyt sivuuttaa pyörivän pomppannapin vasemmalta ja Upi Pihlman suunnittelee samaa liikettä ruskearaitaisella Martini-BMW:llään. Kaidetta on myöhemmin vahingoista viisastuneina jätetty. Pihlmanin ruskearaitaisen jäljet päättyvät Mäntyharjulle, jossa siitä viimeisen tiedon mukaan piti rakennettaman leikkimökki.

kaampi suunnittelijana kuin talousmiehenä. Veritas oli jo kertaalleen tehnyt konkurssin vuonna -51, mutta lannistumaton Loof oli polkaissut toiminnan uudelleen käyntiin ja asettunut Auto-Uniönin kilpatallin vanhoihin tiloihin Nürburgringille. Syksyllä -51 Loof etsi riveihinsä taitavia alumiiniseppiä. Willi Martini ilmoittautui osaavaksi ja halukkaaksi, ja hänet palkattiin siltä seisomalta.

Veritaksen tarina päättyi kuitenkin lopullisesti jo vuonna -53. Nuoren Liittotasavallan liikenneministeri Séebohm junaili kansallisesti hyödyllisen kaupan, jolla Veritaksen pesä siirtyi osaksi müncheniläistä BMW:tä. Pieni osa Veritaksen henkilökunnasta siirtyi kaupan mukana, niin myös Willi Martini.

Veritaksen urheiluautokonseptien pohjalta

alettiin suunnitella uusia, varsinkin Amerikan markkinoille ajateltuja kalliita BMW-urheilumalleja. Willi Martini oli tiiviisti mukana kehitys- ja rakennustyössä, jonka aikataulu oli tiukka. Mallien 503 ja 507 prototyypit piti saada esittelykuntoon jo vuodeksi -55. Aikataulu piti ja autot esiteltiin. Varsinkin 507 herätti valtavaa mielenkiintoa, mutta projektien kaupallistaminen epäonnistui pahasti.

### Oma yritys

Koti-ikävä vaivasi Eifelin poikaa. Tilaisuus asian korjaamiseen avautui vuonna -59, kun Martiniille tarjoutui tilaisuus ostaa vanhat Auto-Uniönin/Veritaksen tilat Adenausta. Willi Martini perusti oman yrityksen, josta tuli sekä valtuutettu BMW-korjaamo että kilpa-autohautomo.

Samaan aikaan kun Willi Martini ryhtyi oman itsensä herraksi, esitteli BMW uuden pikkuautonsa, 700 Coupén. Aina urheilullisesti ajatteleva Willi Martini näki auton potentiaalin, kääri hihansa ja alkoi kehittää menestysreseptiä FIA:n pieneen vakioautoluokkaan.

Kaudesta -61 alkaen Martinin pikku-Bemarit alkoivat näyttää mainetta saksalaisissa autourheilupiireissä. Ennen pitkää Martinin verstaan ovella oli jonoksi asti vauhdinnälkäisiä kilpakuljettajia, jotka halusivat ostaa Martini-BMW:n.

Vuodesta -62 alkaen Martini tarjosi halukaille avaimet käteen -periaatteella toimitettavia kilpa-coupeita. Perusversioita oli kolme: ralliin, radalle ja kansainvälisiin pitkiin ralleihin. Valmistusmäärästä ei ole muuta tietoa kuin että vuonna -62 valmistui 32 asiakasautoa. Tuotanto





Alle 850 cm<sup>3</sup> -luokan startti Ahvenistolla 18.5.-69. Vuosikymmenen lähestyessä loppuaan seitsensatasten paras iskukyky alkoi olla eilisen lumia. Eturivissä kiihdyttää Abarth-rintama ja välijoukon muodostavat Minit ja Saabit. Leo Niemisen, Upi Pihlmanin ja Olli Virtasen 700 CS:t on aika-ajoissa jätetty tylästi jälkijoukon valvojiksi parin Minin kanssa.

Lähtökiihdytyksen jälkeen Olli Virtasella oli niin arvaamattoman paljon vauhtia, että jarrutus meni vakavasti pitkäksi. Virtanen taistelee miehen lailla taittaakseen autonsa lähtösuoran jälkeiseen kaarteeseen; luistokulma on melkoinen ja oikea eturengas ilmassa. Virtasen kilpailu päättyi keskeyttämiseen, mutta tuskin vielä tämän tilanteen seurauksena. Mustaraitainen Martini oli kulkeutunut Tanniselta Walleniuksen kautta Matti Brännaren vaihtoautohalliin, josta Virtanen oli käynyt hakemassa sen itselleen. Mustaraitainen paloi sittemmin nuorisokäytössä Tampereella. Puna- ja siniraitaisten Martinien jäljet katoavat jo varhaiselle 70-luvulle.



Auto Martinin pihamaalla oli keväällä -65 eksoottista kalustoa. Etualalla on Martinin rakentama BMW 700-tekniikkaan nojaava Formula M ja taustalla erittäin harvinainen 700:sta edelleen kehitetty ylänokkamootorilla varustettu urheiluprototyyppi 700 RS, joka tässä on valjastettu kamera-autoksi. Kilpailutoiminta alkoi 700 CS:ien virittämällä vakioautokilpailuihin, mutta myöhemmin kokeiltiin kaikkea F2:ia ja "Batmobile"-CSL:iä myöten.

ei siis ollut aivan Henry Ford -liigassa, eikä aitoja Martini-Bemareita ole monta säästynyt.

Muutaman vuoden ajan BMW 700 hallitsi keskieuropalaisia rata- ja mäkilopailuja. 60-luvun puolivälin jälkeen seitsensatasten alkoi kuitenkin olla auttamattomasti vanhentunut ja Martini siirsi toimintansa painopisteen isompien ja modernimpien BMW-mallien kilpamuunnoksiin.

Vuonna 1966 Willi Martini ryhtyi korjaamo- ja kilpa-autoyrittämisen ohella BMW:n piiri-myyjäksi. Kiireistä huolimatta Martini osallistui kilpailutoimintaan aina 80-luvun lopulle saakka. Viimeisinä aikoina Willin poika Michael menestyi isänsä lailla mainiosti kuljettajana.

Willi Martini kuoli keväällä 2001 pitkään sairastettuaan. ●

