



Seppo Niittymäen taival kolmanneksi ei sujunut taistelulta. Takaluukussa kolkuttaa Franz Wurz. (MM)



Pietarsaaren poika Leif Nyvall ahnehti hiekkakasaa, mutta meidän tiedämme, millainen loppu sillä on. Tässä menossa toinen voitti. (MM)



Norjalaistyylin mukainen Escort siipineen. A-finaalin kuudenneksi pölyytteli Gunnar Kittilisen tunturimaan parhaana. (MM)



Parkanolainen palomies Pekka Tuuri sinivalkeisella Golfillaan piteli takavuosisien mestaria Andy Benzaa tiukoilla. Andyn puolustukseksi on sanottava, että Ritmo oli lähes vakio niin koneeltaan kuin painoltaankin. (MM)

EM rallicross Ahvenisto

Ykkösdivisioonan kärkipari Ludvig Hunsbedt (Opel) ja Egil Stenshagen (Golf) todistivat ryhmän valtikan olevan tiukasti tunturimaan poikien hallussa. Ranskalaisveikko Jaques Aita kiertää äärimmäisenä oikealla kovakulkuisella Alfallaan. (MM)



Niittymäki ja Alamäki, taisteluparin ratkaisu. Viilemmäin nittu päättää lähtöä ohitusyritykseen ulkokautta. Rakoa tuntuu löytyvän...



...mutta Sepon linja ajautuu kohti ulkoreunaa ja tila käy ahtaaksi...



...elkä sitä lopulta enää ollutkaan. Alamäen punainen Porsche katoaa maisemaan ja samalla katoaa Matin mahdollisuudet A-finaaliin. (KP)



Kakkosdivisioonan A-finaali säntää matkaan. Sisäkaarten joukko Mayer-Nilsson-Niittymäki pääsevät kärkeen. (HE)

SUPERAUTOJEN FINAALI

Rallicrossin EM-sarjan kolmas kierros jo perinteisellä Ahveniston radalla oli tulinen loppuun saakka. Ajamalla hankittuja sijoituksia yritettiin muutella kynällä ja protestilla siinä kumminkaan onnistumatta. Vauhtijuhlaa seurasi yli 18.000 silmäparia, jotka elivät taisteluissa innolla mukana. Kerrassaan mainio kilpailupäivä.

ERKKI VANHANEN, teksti • HOLGER EKLUND, MARKO MÄKINEN, kuvat

●● Ahveniston rallicrossrata herättää kahdenlaisia tunteita. Heikoimmin sijoittuvat väittävät radan pintaa liian pehmeäksi ja röykkyiseksi. Hiekkavallit eivät heidän mielestään sovi lajin luonteeseen. Paremmiin menestyvät kiittelevät radan nopeutta ja hyväpintaista. Ole nyt siinä ratamestarina kaikkien mieliksi. "Harkitsimme jopa radan kiertämistä päinvastaiseen suuntaan kuin nyt, mutta luovuimme vielä tällä kertaa, sillä rata ei ehkä olisi kestänyt kun jarrutuspaikat siirtyivät kaarteiden toiselle puolelle," selvitti kilpailun toinen johtaja European Rallycross associationin ERA:n sihteeri Jommi Öunap.

MYÖS PM-KILPA

Ahvenisto keräsi ennätysmäärän osanottajia, merkittävä osa tuli Ruotsista ja Norjasta, syy lienee ollut myös siinä, että kilpailu kuului myös lajin PM-sarjaan, jossa vain pohjois-

maiset kuljettajat saavat pisteitä.

Hallitseva automerkki on yhä VW-kupla, joita löytyy niin ruotsalaisten kuin suomalaistenkin ohjaamina. Yhä useammasta kuplasta löytyy myös turbo polttoainesyöttöä tehostamassa. Hemmo Salosen kupla oli saanut uuden korin ja polttoaineen ruiskutuksesta huolehti Mersu 500:n elektroniruisku. Mekaanikko Kari Loijas oli onnistunut rakentamisessa ja auto kulki todella tulisesti.

Timo Virtanen oli tasan viimevuotisella pelillä liikkeellä, uutuuksena oli vain farkkutehtaan Warrick Jean-sin sponssi. Timolla piti kiirettä ehtiä mukaan koko kisaan, sillä harjoitusten aikana Seppo Niittymäen Porsche tönäisi sen verran, että hammas tanko voitiin ja pojat joutuivat hakemaan uuden Helsingistä. Kuriiri kulki ripeästi ja pari minuuttia ennen karsintaerän starttia team Virtanen oli valmiina kilpaan. "Tässähän täytyy sanoa kuin Keke – toivon sadet-

ta. Se on ainoa keino panna hanttiin 300 hv:aa tehokkaimmille Porscheille ja Audeille," selvitti Timo ja katseli huolestuneena pilvettömälle taivaalle.

CROSSI FORMULOITA

Kehitys kulkee vääjäämättömästi eteenpäin. Niinpä ei rallicrossautokaan ole jääneet polkemaan paikalleen. Tehoa ja ominaisuuksia on lisätty sitten viime kauden. Ylivertaisesti kovakulkuisin – ainakin paperilla – oli Seppo Niittymäen Porsche, josta ilmoitetaan puhtia löytyvän 650 hv. Autossa on C-ryhmän ratalaitteista tuttu 2,8 litrainen kahdella turbolla varustettu varsin luotettavaksi osoittautunut voimanlähde. Koneessa on myös välilauhdutin, jolla imuilma jäähdytetään ahtimen jälkeen. Tämä tehostaa palamista ja pienentää mekaanista rasitusta.

Matti Alamäen turboprojekti on

kokenut kolauksen, kun tehdas ei lupauksistaan huolimatta ole pystynyt ajoissa toimittamaan tekniikkaa. Nyt moottorina oli Seppo Niittymäen entinen 3,5 litrainen turboto 370 hevosvoimainen. Auton kori oli entinen, jarrujärjestelmää oli parannettu, sillä ralliautoista tuttu pedalbox oli Porschen ohjaamossa. Laitteella voidaan säätää jarrupaineita etu- ja takajarrujen välillä. "Ei sitä ajon aikana tarvitse tehdä, mutta eri ratatyypeille voi olla syytä painottaa jarruja enemmän joko etu- tai takapyörille," selvitti Matti etuja. Vaikka tehomäärä Matin autossa on selvästi alimitainen ei porilainen selittele: "Auto on täysin kilpailukykyinen."

Martin Schance, norjalainen Escort virtuoosi talutti viivalle yli 500 hevosvoimaisen turbo-Escortin. Martin on kuljettaja, joka on aina askeleen edellä kansakilpailijoihin nähden. Hänen Escortissaan oli ensimmäisenä formulatyyppinen takasiiveke, nyt se on jo kaikissa tunturiin poikien laitteissa. Kaveri tunnetaan varsin tulisieluisena kuljettajana, joka on joutunut jopa jälkikäteen selittelemään sanomisiaan ja tekemisiään. Ehdoton ennakkosuosikki nytkin.

Audit olivat kolmen pelin voimin liikkeellä. Itävallan Walter Mayer tehtaant rakentamalla nelivetoisellaan oli suosikki jo ennen kisa, sillä kaverin tiedettiin ajaneen kotimaan-

sa osakilpailussa viisi sekuntia riippämpiä kierrosajoja kuin muut. Silloin keli oli kaatosateen liukastuttama, nyt ruti kuiva. Mayerin auto on muuten ainoa Quattro, jonka tehdas on alunperin valmistanut rallicrossia varten. Franz Wurz puolestaan on tehnyt kilpurinsa Hannu Mikkolan vanhasta ralliautosta, tällä autollahan Wurz voitti viime vuonna Euroopan mestaruuden. Sekä Mayerin että Wurzin superautoissa ilmoitetaan olevan tehoa 370–390 hv. Vastavasti Ruotsin Olle Arnesson pölyttelä n. 50 hv heikkotehoisemmalla ja liki 100 kg painavammalla laitteella. Juuri paino ja lievä alitehoisuus on estänyt Quattrojen nousua suorastaan ylivoimaisiksi voittajiksi. Hyvin rakennettu alusta ja neliveto ovat kuitenkin aseet, jotka kompensoivat voiman puutteen.

YKKÖSDIVISIOONA TULOSSA

Ensi kerran Suomen maaperällä saatiin tarvittavat 15 ryhmän A-pohjalta rakennettua autoa ykkösdivisioonan ja näin myös EM-pinnoja ei tarvinnut puolittaa.

Paperilla paras oli Ranskan Jacques Aita, suomalaistyylisestä sukunimestään huolimatta kaveri ei puhu sanaakaan muuta kieltä kuin omaansa. Pelinä oli V-6 koneella varustettu Alfa-Romeo, samanlainen millä kotimaan ratakojo kiertelä Oulun poika Jari Pekkala. Eikä Jacques mikään huono rattimieskään ollut kunhan pääsi ajamaan erossa muista. Ahtaat paikat olivat kauhistus, liekö säästännyt autoaan.

Norjalainen pyöreäposkinen A-ryhmän Opel Asconalla ajava Ludwig Hunsbedt osoittautui paitsi hyväksi kuljettajaksi myös taitavaksi

EM-rallicross



Rolf Nilsson Porschellaan tähyää huolestuneen näköisenä Pauli Silvennoisen suuntaan. Pauli ajoi näillä näkymin viimeisen kisansa, mutta meidän tiedämme miten lopullisia nämä päätökset ovat. Tervetuloa takaisin Pauli, Suomella ei ole varaa menettää yhtään huippukuljettajaa.



Norjalaisässän Martin Schancen kohtalon hetket. Escort kiertyy Alamäen Porschen rinnalle, mutta saa pian maistaa suomalaistietä. Norjalainen jää penkkaan, suomalainen pääsee kaasupohjassa maallin kaldetta rymistellen. Porschen kaasu oli hirttänyt kiinni.



Harri Lahtinen kävi testaamassa turbottomallaan EM-tasoa elämänsä ensimmäisessä rallicrossissa. Taidot osoittautuivat riittäviksi, kaveri tähtää kauden uutuuteen RC-lisäluokkaan, jossa mahdollisuudet ovat vaikka voittoon olemassa.

auton rakentajaksi. Opel oli erittäin tasapainoinen ajoltaan, tehoa ralliluokassa 190 hv. Ludwig ajoi ensimmäisessä karsintaerässä nopeimman ajan ja toinen kierros tuotti toiseksi ripeimmän sijoituksen. Paikka A-finaalissa varmisti jo tällä. Onneksi, sillä kolmanteen erään lähdettyään norjalainen joutui kaartamaan jo ensimmäisen kierroksen jälkeen varikolle: siinä oli loppu. "Onneksi nyt, eikä finaaliassa," olivat Ludwigin mietteet.

Kaksi suomalaistakin oli uskaltanut A-ryhmän mittelöihin. Pekka Tuuri, 24-vuotias parkanolainen palomies, ajoi elämänsä ensimmäisen rallicrossin, VW GTI oli autonäköisyydeltään. Tampereen Jussi Korpisaari ilmestyi viivalle tutulla Talbot-Simca ralli 3:lla.

Nimekkäin oli Itävallan Andreas Benza, joka odottelee Lancia Abarth Rallyn valmistumista myös rallicrossiversiona. Tällävälin Andy ajalee A-ryhmän Ritmolla.

TUURI YLLÄTTI

Divisioona ykkösen C-finaalin yllättäjäksi ajoi Pekka Tuuri. Parkanolainen piteli takanaan rajusti yrittäneen Norjan Wiggo Klatran, joka sai Golfinsa pariinkin otteeseen nousemaan kahdelle pyörällä liiki kaatumispisteeseen.

B-finaalissa ei Pekan raheet enää riittäneet, vaan hän joutui taistelemaan jonon häntäpäädessä Andy Benzan Ritmon ja Steinar Jorandlin Golfin kanssa. Saabin mies Anders Nordstedt otti alussa johtopaikan, mutta joutui päästämään ohitseen Norjan Nils Tore Johnsenin. Kaveri ajaa Audi Coupella, joka on etuvetoinen ajokki.

A-finaalin otti ehkä hieman yllättäen Egil Stenshagen, joka pystyi pitämään takanaan alkuerien jälkeen suosikkina startanneen Ludwig Hunsbedtin. Liekö Ludde lähtenyt liian varmana voittajana taipaleelle? Kolmanneksi heitteli isoa Volvo 242 Turboa Lars Cement Nyström, joka



Voittajakolmikko kukitettuna. Vas. toiseksi sijoittunut Rolf Nilsson, keskellä voittaja Walter Mayer ja oikealla Seppo Niittymäki, kilvan kolmas.



on jättänyt VW-kuplansa ja siirtynyt tähän divisioonaan. Volvon tehoksi ilmoitetaan 220 hv. Jaques ei hakeutunut laveita linjoja ajavan Nyströmin tuntumaan vaan tyytyi neljanteen sijaan ennen B:stä noussutta Audi-veikkoa.

Ykkösdivisioona on tervetullut näytös halvemmasta mahdollisuudesta päästä mukaan rallicrossin kansainvälisiin ympyröihin. Kuka suomalaisista lähtee ensimmäisenä kiertämään EM-sarjaa?

KAKKOSDIVISIOONASSA VÄKEÄ

Pääluokaksi on ilman muuta nousut div. 2, johon oli ilmoittautunut viitisenkymmentä yrittäjää. Karsintaerässä jo selkiintyi lähtöpaikan huonous. Ensimmäinen kaarre, yli 90 asteinen tuotti rajusti peltien lytääntymisiä. Kilpailijat olivat lähes yksimielisiä siitä, että parempikin lähtöpaikka olisi olemassa. Joskus kokeiltu starttipaikka tornin juurelta pääsuoralle olisi kelvannut nytkin

monelle.

Ensimmäinen karsintaerä ja sen ensimmäinen lähtö antoi viitteitä siitä mitä on tulossa. Superlähtöön ilmestyi Wurz, Alamäki, Schanche jotka nousivat erän ratkaisuhahmoiksi. Wurz otti lähdön nimiinsä, mutta Alamäki näytti taitonsa ja painoi kansan hurratessa ohia ja kärkeen, hässäkössä Schanche aavisti oikean ohituslinjan avautuvan ja ohitti molemmat. Viimeinen kaarre ennen ruutulippua ja Matti yritti painaa norjalaisen ohia sisäkautta. Escort sai kimmokkeen ja törmäsi nokka edellä hiekkavalliin. Porschen kaasu hirtti kiinni ja aitoja kolistellen Porin poika rymysi ruutulipulle. Ja kaiken takana nähnyt Wurz ohjasti Audinsa kummankin ohia ja erävoittoon.

Walter Mayer osoitti nelivetöisen kulkevan kolmellakin ehjällä renkaalla lujaa, muut olivat hätää kärsimässä. Ennakkosuosikki hänkin, Ruotsin Rolf Nilsson Porschella keskeytti heti kärkeensä, vaihdelaatikko



Kotimainen kuplakaarti kärjessä. Karl-Johan Kaas (31) johtaa, Helkki Ylikorpi (24) rinnalla, Hierojalla korjattu Leif Nyvalliin Quaker State on taas mukana volteistaan huolimatta. Norjan Dagfinn Larsen seuraa tilannetta ihmeissään.



ei suostunut valitsemaan muita numeroita kuin kolmosen. Niittymäki taisteli ja kolisteli itselleen hyvän ajan ja paineet saivat hieman laskea. "Kun kaikki puhuu, että olen varma voittaja, niin tottakai siitä saa paineita," olivat Sapon mietteet ennen kilpaa.

PAULIKIN MUKANA

Pauli Silvennoinen, joka oli päättänyt lopettaa, ilmestyi Hämeenlinnaan mukaan. "Kun piti todistaa autoani ostamassa oleville, että se on yhä nopea ja kilpailukykyinen", selvitti Pauli tilannetta. "Kun työtäkkin on välillä tehtävä ja autokorjaamotoinnin ohella meille tuli myös automyynti lisäksi, ei aikaa jää tarpeeksi kilpa-auton rakentamiseen ja kunnostamiseen, siinä syy lopettamiseksi," selvittää Pauli, joka ei ole edes ilmoittautunut SM-avaukseen Kankaanpäähän.

Paulin turbo-kupla (2800 ksm/280 hv) sai siipeensä heti ensimmäises-

Timo Virtanen (10) suoritus oli numeroissa arvolinen. Superautojen joukossa 7. sija oli mainio. Timon kuplaa painaa taustalta Norjan Terje Schie (9).



Norjalainen Knut Bøberg näytti, ettei edes etuvetoinen tarvitse kaikkia pyöriä. Pari kierrosta ilman rengasta rikkoi vanteenkin kokonaan, mutta jäihän järjestyksensä jäljelle.

sä alkuerässä Niittymäen ja Nilssonin puristuksessa, mutta hyrräläinen vaihtoi liki koko etupään ja latoi sellaiset ajat muissa erissä että finaaliin jatkoon pääsyä, joka avautuu finaalin voittajalle.

C:hen selvisivät myös norjalaiset Kjetil Bolneset Turbo-Escortilla ja Terje Schie Porscheella. Silvennoinen lisäksi meikäläisistä Hemmo Salonen ja Mauno Jokinen olivat käyttämässä jatkoon pääsyä, joka avautuu finaalin voittajalle.

SÄÄNNÖT EI TÄYDELLISIÄ

Autourheilussa keltainen lippu varoittaa vaarasta ja samalla määrää ohituskiellon vaikutusalueelleen. Rallicrossissa on kansallinen lisäys, joka kertoo ohituskiellon päätyneen, kun se este tahi vaaranpaikka on sivuutettu, mitä liputus tarkoittaa. Kansainvälisissä säännöissä ei tätä poikkeusta ole, vaan ohituslupa tulee vasta seuraavan ratatuomaripisteen jälkeen. Vahinko vaan, ettei seuraavaa pistettä ollut mitenkään mer-

kitty ja kun lippumieskin käveli kauemmaksi jäi epäselväksi, missä ohituskielto todellisuudessa päättyi.

FINAALISÄÄNNÖT

Kukaan meikäläisistä ei selvinnyt suoraan A-finaaliin. Rallicrossissa finaaleihin pääsy määräytyy karsintaerien aikojen perusteella. Jokainen kilpailija saa kolmasti osallistua karsinta-erään. Jokaisessa kolmessa erässä ajat pannaan paremmuusjärjestykseen, jossa nopein saa yhden pisteen, toinen kaksi, kolmas kolme jne... Kukin kilpailija saa laskea kahden erän pisteet hyväkseen ja 5 vähiten pinnoja saanutta selviää A-finaaliin, jossa ajetaan sijoista 1-5, viisi seuraavaa pääsevät B-finaaliin, jossa taistellaan sijoista 6-11 ja seuraavat 5 selviävät C:hen, jossa jaossa on sijat 12-16. Kuitenkin sekä B:stä että C:stä voittaja nousee ylempään finaaliin ja jatkoon. Eli periaatteessa karsintaerissä 16. nopein joka starttaa C-finaalissa, selviää voitollaan B-finaaliin, jonka hän vaikkapa voittaa – ainakin teoriassa. Käytännössä tasot ovat jo niin kovat että pitkän tien kulkijoita ei liiemmälti ole. Ne kilpailijat, jotka eivät mahdu 16 parhaan joukkoon karsintaerien jälkeen saavat pakata kampeensa, heidän osaltaan kilpailu on ohi.

Ahvenistolla tuli monen suomalaiskuljettajan, ja miksei muunkin maalaisen, kohtaloksi putoaminen finaaleista, halukkaita oli liian paljon.

B-FINAALI SUOMALAISITTAIN

Kukaan suomalaikuljettaja ei selvittänyt karsintaerien perusteella tietään suoraan A:han, joten ainoaksi mahdollisuudeksi tuli voittaa B. Ja halukkaita oli. Timo Virtanen, Matti Alamäki, Seppo Niittymäki sekä C:n voittaja Pauli Silvennoinen olivat Suomesta. Ruotsia edustivat Örjan Wahlund ja Mikael Nordström, kummatkin turbo-kuplilla.

Alamäki ja Niittymäki ottivat rajusti yhteen, kummallakin oli halut jatkoon. Taiston tuoksinassa Matin punainen Lapponia-Porsche osui hiekkavalliin ja pyöritti ympäri, siihen hupenivat porilaisen jatkotoiveet. Matti ei liiemmälti epäonnestaan muita syyttele. "Oma vikanihan tuo oli, sorruin yrittämään liikaa. Menetin A-finaalipaikan karsintaerissä juuri väkisin yrittämisestä johtuneisiin virheisiin," olivat porilaisen mietteet.

Niittymäki puolestaan pääsi hyvin karkuun ja helposti jatkoon. Timo Virtanen ajoi alitehoisellaan minkä pystyi ja selvisi toisena ruutulipulle ennen Nordströmiä, Alamäkeä ja Silvennoista. Wahlundin kuplasta irtosi vauhtipyörä ja peli jäi kesken.

SÄPINÄÄ

A-finaali oli superautojen kilpailu. Viivalla oli kolme Quattroa, kaksi Porschea ja Turbo-Escort, joka ei suinkaan ollutkaan Martin Schanche vaan tunturimaan Gunnar Kittilsen. Martinin taival päättyi toisessa alkuerässä hiekkapenkkaan omia aikojaan. Kun ensimmäinenkin oli mennyt pipariksi, ei norjalaisen halut enää riittäneet kolmanteen starttiin. Niinpä hän keskittyikin järjestäjän haukkumiseen ja vannoi ajaneensa viimeisen kerran Suomessa. Mikäli näin käy se on vahinko, sillä maailmassa ei liene toista kuljettajaa joka osaa tuoda Escortia yhtä näyttävästi ja lujaa.

Martinin teksti oli kovaa: "Järjestäjä ei kilpailijoiden pyynnöstä huoli-

matta tehnyt radalle mitään korjauksia, keskittyivät vain ryyppäämään edellisenä iltana. Suomessa suomalaisen kuljettaja saa tehdä mitä tahansa, eikä häntä rangaista. Alamäki ajoi tahallaan päälleni eikä kukaan tee mitään," tuotunut norjalainen tuhi. "Matti on kyllä hyvä kuljettaja, mutta ei lainkaan urheiluhenkkinen."

LÄHTÖKRIISI

Kun vihdoinkin päästiin A-finaaliin, startti ratkaisi kaiken. Walter Mayer karkasi heti kättelyssä ja yhtä selvänä kakkosena kiersi Rolf Nilsson rataa. Seppo Niittymäki sai tehdä täyden päivätyön pitääkseen hurjasti ahdistelleen Wurzin takanaan, mutta onnistui siinä. Olle Arnesson ei pystynyt keskittymään ajoonsa täysipainoisesti ja niinpä ruotsalainen sijoittui erän viidenneksi.

Maalilipun heilumisen jälkeen ei suinkaan kaikki ollut vielä selvää. Arnesson marssi tekemään protestin, väittäen Mayerin Quattron liukeneen jo ennen starttivalon vaihtumista vihreäksi. Rallicrossissa säännöt ovat tässä kohdin selvät. Jos tapahtuu vilppilähtö, erä pysäytetään ja lähtö uusitaan. Koska näin ei käynyt ja lähdönvalvojat eivät mitään vilppiä havainneet, protestia ei hyväksytty. "Lähtötuomareiden päätöksestä ei voi valittaa," selvitti Jommi Öunapp tilannetta.

Illan urheiluruudusta asiaa uudestaan katsottaessa, havaitsee, ettei Olle aivan väärässä ollut. Audi todella liukui ja lähti matkaan lähes lentävällä lähdöllä.

HUONO HÄVIÄJÄ

Walter Mayer, 35-vuotias Giesshübelin kylästä kotoisin oleva autokorjaamon omistaja saalisti arvokkaat 20 EM-pintaa ja siirtyi viidenneksi tilastossa kolmen osakilpailun jälkeen. "Olle on kyllä hyvä kuljettaja, mutta huono häviäjä," tyytyi voittaja kommentoimaan Arnessonin protestia.

"Tämä maistuu kuin voitto. Kaksi kovaa erää peräkkäin on erittäin raskasta. Kaksi viimeistä erää olivat yhtä helvettiä kun Wurz ahdisteli koko ajan," huokaili tyytyväinen Niittymäki kilvan jälkeen. "Käsivarret ovat kuin yhtä puuta."

Kilpailun kakkoseksi ajanut Ruotsin Nilsson oli myös erittäin tyytyväinen. "Luulin että en pääse finaaleihin lainkaan, kun jo ensimmäisessä karsinnassa vaihdelaatikko teki tennän, en olisi ikinä uskonut selviäväni aina toiselle sijalle saakka," olivat ruotsalaisen mietteet.

Arnesson ei juuri säteilyt. Lähtöhässä harkittiin vielä tunkin kilpailun jälkeen. A-finaalin kuudes Norjan Escort-mies Kittilsen sai olla kiitollinen, että mahtui Escortillaan superaautojen joukkoon. Eikä mies valittelukaan.

Ahveniston rinteillä seurasi 18.000 katsojaa kauniissa kesäsäässä hyviä kilpailuja, kuuluttaja Jorma Pulkkinen osaa hommansa, mikäpä on seurata kilpailua. EM-sirkus jatkuu juhannuksena Ranskan osakilpailulla. Sarjaan kuuluu 9 kilpaa, jotka kaikki otetaan huomioon loppupisteissä.