

●● EM-rallicross ajoittuu kotimaisittain melko hankalaan rakoon. Kauden ensimmäisenä kilpailuna se on suomalaiskilpailijoille, heille, jotka eivät pääse ennakkoon kiertämään aikaisempia EM-kisoja, ensimmäinen koitos uudella kisakaudella. Laitteet eivät ole täysin iskussa ja tämä näkyy.

Joskin on todettava, että tilanne on parempi kuin aikaisempina vuosina, nytään ajetaan talvella sentään samoilla ajokeilla, joten sen puoleen autojen tulisi olla kunnossa. Samoin sanoisin, että on parempi että EM-osakilpailu ajetaan edes nyt. Parempi kuin että sitä ei Suomessa ajettaisi lainkaan.

Ahveniston EM-crossia tullaan pui-maan vielä pitkään. Eikä syyttä. Palkintotuomariston hätäiset päätökset poistaa Antero Laine Volvoineen tuloluettelosta B-finaalin kuumimpien hetkien jälkeen sai ainakin aikaan terveen keskustelun kilpailun järjestäjän (palkintotuomariston) vastusta yleisöä kohtaan.

Kaikkein pettynein tilanteeseen, Laineen hylkäämiseen oli juuri yleisö, jota oli paikalle saapunut kiitettävän runsas, 15 000-päinen joukko. Vihellys- ja buuauskonsertti oli melkoinen kun kilpailun kuuluttaja ilmoitti, että B-finaalin ensimmäisenä maalilinjan ylittänyt Laine ei sitten pääsekään mukaan A-finaaliin.

On tietenkin selvää, ettei kilpailun sääntöjä voida rakentaa ainoastaan yleisön mielenkiintoa ajatellen. Mutta tulee myös muistaa, että autourheilun päällimäinen elinehto on juuri tuo radan reuna-milla seisova yleisöjoukko. Heitä varten lähtevät kilpailuun mukaan tallit, rahoittajat ja mainostajat. Eivätkä suinkaan pelkäästä sympatiasta autourheilua kohtaan.

Tämä tuppaa usein unohtumaan, mutta yritetään muistaa se tästä eteenpäin. Yleisön reaktiot ovat olleetkin melkoisen jyrkkiä EM-crossin jälkeen. On tullut kirjeitä, joissa suositellaan mm. palkintotuomaristolle psykologisen koulutuksen lisäämistä. Eikä ehkä välttämättä olisikaan tuulesta temmattu juttu.

Myös toinen seikka, radan kunnossapito sai jyrkän tuomionsa, mutta nyt kilpailijoilta. Vanteita ja renkaita kului roppakaudella ja kun muistetaan, että tällaisen yhdistelmän hinta on tuhannen markan kappaleissa, ei siinä juuri kilpailijaa hymyilytä, jos samassa kisassa radan kulumisen vuoksi menee parikin pyörää.

Homma olisi ollut helppo hoitaa, tai ainakin lieventää sillä, että radan varressa olisi ollut riittävä määrä kavereita haravalla ja lapiolla varustettuna. Haravalla olisi voitu nypätä aina erätuon aikana suurimmat kivet pois ja lapiolla heittää alkuvaiheessaan vielä pieniin kuoppiin lisää täytettä. Näin montut eivät olisi ilmeisesti päässeetkään kovin suuriksi. Tämä pätee muillekin kilpailun järjestäjille. Kikka on vanha ja hyväksi havaittu.

KOVATASOINEN KAARTI

Ahveniston kilpailun lähtöluettelosta puut-

tui jokunen kova ruotsalaisnimi. Ilmeisesti kysymys oli taloudellinen, mutta olisi silti toivonut Stig Blomqvistin ilmaantuvan paikalle, samoin Börje Carlssonin, joka muuten on yksi reiluiimmista kavereista koko porukasta. Nyt Börje esimerkiksi lainasi kovalle kilpakumppanilleen, Antero Laineelle tiheämmän vaihdelaatikon omasta ajokistaan. Kuinkahan moni suomalainen olisi tehnyt vastaavan tempun?

Huolimatta parista poisjäännistä, matkusti Hämeenlinnaan tukku kovia kilpailijoita.

Aamupäivän harjoitusajoissa ei ihmeemmin kummallisuuksia tapahtunut. Kilpailijat tutustuivat rataa, kuka enemmän ja kuka vähemmän. Valitettava karsiutuminen pakotti Mini Lundqvistin Camaron jäämään varikolle harjoitusten jälkeen. Runsaat 500-hevosvoimaa sisältään pitävä auto lipsahti heti harjoitusten kättelyssä nenä edellä painavaan rengaspinoon, joka puolestaan teloi ohjauslaitteita sen verran, ettei Mini päässyt ajamaan vaadittua kolmen kierroksen määrää ja jäi näin ulos alkueristä.

Antsa Laine oli yksi tunnollisimmista harjoittelijoista. Vain pienet varikkopyräh-

↔ Heikki Ylikorpi vetää letkaa. Hessun kisa oli kaiken kaikkiaan melkoisen mukava, C-finaalin voitto avasi tien B-finaaliin, mutta vakaajatangon katkeaminen keskeytti menon.



dykset pitivät Laineen auton hetken paikallaan, muuten Antsa tahkosi koko ajan radalla parhaita ja nopeimpia ajolinjoja etsimässä.

Ensimmäinen alkuerä meni hieman yllättäen ruotsalaiselle Mikael Nordströmille. VW Turbo laukaisi runsaat kolme sekuntia nopeamman ajan kuin toiseksi ajanut Per Engseth Volvollaan. Kolmanneksi ehti EM-johdtopaikkaa ennen Ahvenistoa hallussaan pitänyt Hollannin Piet Dam kauniilla ja tosi nopeakulkuisella Bemerillaan. Folke Andersson, ruotsalainen tuuleno- Escort-kuljettaja ehti vielä ennen ensimmäistä suomalaiskuljettajaa, Pauli Silvennoista. Antero Laine oli ensimmäisessä alkuerässä yhdeksäs, Heikki Ylikorpi kymmenes, seuraavana Matti Kallio, jonka ajokki ei oikein tykkää hyvää uusista pidennetyistä pakoputkista.

Hallitseva Suomen mestari, Timo Virtanen Kuplineen jäi myös hieman yllättäen 16. sijalle ensimmäisessä alkuerässä. Suomalaisista hänen edelleen ehtivät vielä Seppo Niittymäki (Escort), Leif Nyvall (Turbo-VW) ja Håkan Jansson (Escort).

Nopeista kuljettajista eivät onnistuneet myöskään Norjan Kjetil Bolneset (18.) ja Jan Gulbrandsen (21.).

↔ Pertti Mäki edellä Porschellaan ja Ron Douglas Reilu 5 Turbolla hännystä.

KISA JATKUU

Toiseen alkuerään olivat kilpailijat jo saaneet melko hyvän tuntuman rataa. Ajo- linjat alkoivat selvästi olla notkeampia, useammallakin kuljettajalla huomattavasti rohkeampia ja leveämpiä.

Lars-Erik Walfridson, PI Walfridsonin pikkuveli, Turbiinikoneella varustetulla Volvolla liikkuva velikulta, pääsi naputtelemaan pohja-ajan. Kjetil Bolneset nosti osakkeitaan upealla ajolla jääden nuoremman Walfridsonin ajalle puolisen sekuntia.

Per Engseth ehti kolmanneksi ja Piet Dam neljänneksi. Vanha taistelupari, Martin Schanche ja PI Walfridson valtasivat seuraavat sijat ennen nopeinta kotimaista, joka jälleen oli Pauli Silvennoinen. Paulin jälkeen tuli Laineen vuoro, Antsa onnistui voittamaan toisen alkueränsä.

Leif Nyvall ajoi 11. sijalle, vajaan sekunnin ennen Seppo Niittymäkeä, jonka jälkeen tuli vielä kolmen suomalaisen ryppäle, Antero Nikkisen, Matti Kallion ja Håkan Janssonin muodossa.

Timo Virtanen joutui tyytymään 18. sijaan.

Kolmas alkuerä muutti jälleen ukkoja keulapaikalla. Norjalais-Escortit, ohjaimissa Kjetil Bolneset ja Martin Schanche tosi räyhävällä 421-hevosvoimaisella Turbollaan kahauttivat kärkeen, eroa pojilla oli nyt kolme sekunnin sadasosaa. Merkit alkoivat selvästi kääntyä Norjan suuntaan.

Kolmanneksi ehti piristynyt Timo Virtanen ennen PI Walfridsonia ja hyvin ajanutta Leif Nyvallia. Antsa valtasi kuudennen sijan, myös Antero Nikkinen nosti sijoitustaan ja ajoi yhdeksänneksi ennen Ylikorven Hessun Turbo-Kuplaa.

Pauli silvennoinen oli 11. ja Matti Kallio 12.

Seppo Niittymäen matkanteko kaatui auton kaatumisen myötä. Oman osansa Sepon Escortin kaiteeseen nojaamiseen ja kaatumiseen antoi Lars-Erik Walfridson, joka tietenkin oli kovasti pahoillaan tempusta, mutta ahtaita paikkojahan aina silloin tällöin tulee jokaiselle näissä puuhissa. Seuraavalla kierroksella kaatoi Jan Gulbrandsen Escortinsa oikein huolella. Ilma oli hetken aikaa täynnä lasikuitusäleitä, mutta mies kömpi aplodeeraavan yleisön eteen ilman mustelmia.

GT-DIVISIOONA VÄHÄVERINEN

GT-autojen divisioona ilmottautui kilpailuun vain viiden ajokin voimin. Tilanne on yleismaailmallinen. Ainoastaan Ranskassa ja Belgiassa näitä ajokkeja ilmestyy viivalle enemmän. Mikä sinänsä on suuri vahinko, ovathan ne sen verran eksoottisia pelejä, Porschet, Lanciat, Alpinet jne, että mielellään niiden menoa seuraisi ainakin kerran vuodessa.

Matti Alamäki, joka viime kaudella ajoi Suomen ensimmäisen mitalin EM-sarjassa, oli ennen Ahveniston kilpailua EM-johdossa tasapisteissä Anders Bentzan Lancian Stratoksen kanssa.

EM-RALLICROSS, HÄMEENLINNAN

SCHANCHEN

PEKKA TOIVONEN teksti HOLGER EKLUND, MARKKU JUNTUNEN, PATA EKMAN kuvat

Rallicrossin kauden huipputapaus, oma EM-osakilpailumme meni totaalisesti norjalaiskuljettajien juhlaiksi. Kotimaisilla kilpailijoilla ei tosissaan ollut asiaa kärjen tahtiin, mutta sentään jotain saatiin aikaan. Erityisesti kilpailun palkintotuomaristo sai paljon aikaan. Eikä ainoastaan kehuttavaa.

↗ Jan Gulbrandsen ja päivän komein kaato, meni peli pikkuisen säleiksi, mutta kuski sen sijaan pysyi ehjänä.

↗ Mahtavaa taistelua norjalaisittain. Edellä vielä tässä vaiheessa Kjetil Bolneset ja taustalla ajaa leveää linjaa tuleva voittaja, Martin Schanche.



Rengaspula, joka pakottaa Matin ajamaan ikäkuilla kiegoilla, ei mitenkään ainakaan helpottanut kisatilannetta. Homma on Matin kertoman mukaan sellainen, että sopivia renkaita ei kerta kaikkiaan ole lainkaan Euroopassa. Jenkkiläinen valmistaja on tyytynyt toistaiseksi kotimarkkinoihin, eikä ole lähettänyt kiekon kiekkoa rapakon tälle puolelle.

GT-divisioonassa esiintyi myös toinen suomalaiskuljettaja, Porscheella, jonka juuret juontavat Pekka Kanervan kautta Juha Miettiseen, ajava seinäjokelainen Pertti Mäki. Pertti tunnetaan aikaisemmin Nordic Cupin kuljettajana.

Ensimmäisessä alkuerässä oli nopein Andy Bentza. Olle Arnesson, ruotsalainen Porschekuljettaja perässään ja kolmantena Matti Alamäki. Pertti Mäki ehti maaliviivalle, ennen rallicrossin nestoria, Rellu 5 Turbolla ajavaa Englannin Ron Douglassia.

Toisessa alkuerässä sitten tapahtuikin. Lähtökahinassa Andy Bentza sai sisäradan, mihin pääsi samaan laitaan perään musta Porsche, ohjaimissaan porilainen Alamäki. Kesken tiukan kaartein, Benza seiso keskimmäisellä polkimella tarpeettoman tiukasti ja Alamäki pamautti perusuksille niin että lasikuitu lensi.

Lancia Stratoksesta tulee kertahetimitolla melko omituisen näköinen, kun yhtenäisenä takakatteena oleva lasikuitu saa siipeensä. Andy jäi ihmettelemään tilan-

KÄÄNNÄ



DONNÄÄYTE

netta kolaripaikalle ja Alamäki hoidettiin mustalla lipulla sisään varikolle nuhdelta-vaaksi.

"He yrittivät väittää, että minulla oli tarkoituksena rikkoa Andyn auto päällejolla", Matti Alamäki kertoi.

"Mitähän järkeä siinäkin sitten olisi ollut."

Väite on sikälikin mieletön, että moittijat unohtivat sen, että Alamäki ja Bentza ajavat kaikki EM-osakilpailut samassa lähdössä, eikä vakavasti kisoihin suhtautuvilla kavereilla ole tapana ajaa toistensa päälle aivan ilmiselvässä rikkomistarkoituksessa. Ilmeisesti Lanciaan pystyyn noussut takakate sai myös adrenaliinin nousemaan tuomaritornissa.

Kolmannessa alkuerässä mentiin jälleen vakiojärjestyksessä, Bentza, Arnesson ja Alamäki. Turhaa kiirettä ei juuri kenenkään kannattanut pitää, A-finaali-paikka oli tyrkyllä joka ukolle.

Finaalissa, joita GT-divisioonassa todellakin tarvittiin ainoastaan yksi, ei suomalaisittain ollut hurraamista. Bentza ryntäsi kärkeen, Arnesson perään ja Matti Alamäki kolmanneksi letkaan. Ensimmäisellä kierroksella, kun kilpailijat tulevat vauhdilla pääsuoran jälkeiseen kaartteeseen ja taivuttavat alas asfalttia pitkin, lipesi Alamäen auto poikittain, Matti korjasi luistoa, mutta tila loppui kesken ja Porsche syöksyi keula edellä raskaitten renkaiden muodostamaan reunaesteseen voittuen niin pahoin, että peli oli jätettävä siihen.

Andy Bentzalla ei ollut vaikeuksia voittaa ja samalla siirtyi EM-johtoasema hänen haltuunsa. Matti pitää vielä toista paikkaa ja Olle Andersson on kolmannella sijalla.

VAKIOAUTOJEN FINAALI

C-finaalia värittivät runsaat keskeyttämiset. Kuuden auton lähtöön pääsivät Timo

EM-RALLICROSS, HÄMEENLINNNA



Tilanne, joka puhuttaa autourheilun päättäjiä ja harrastajia vielä pitkään. Tööttäsikö Antsa Laine Volvollaan Pauli Silvennoisen päälle tahallaan? Menikö Silvennoisen Volkarista vetoakseli katki juuri sekuntia ennen osumista vaiko osumisen jälkeen? Kysymyksiä jäi ilmaan, mutta kaikkien muiden paitsi palkintotuomariston mielestä tilanne oli normaali kilpailutapahtuma. Juttu tulee ilmeisesti jäämään historiaan oikeusmurhana.



◆ Olle Arnesson, puna-valkoisella Porschellaan kiertää Andy Bentzan ja Matti Alamäen järjestämän suman GT-divisioonan toisessa alkuperässä. Mattia syytettiin yrityksestä rikkoa Bentzan auto. Melko tuulesta temmattu väite.

◆ Olisko kaato ihan lähellä? Edellä Pauli Silvennoinen ja takana reuhaa A. Laine.

◆ Piet Dam kovakulkeisella Bemarilla pitää keulaa, Leif Nyvall seuraavana ja PI Walfridson kolmantena.



Virtanen, Lars Nyström (Volvo) Heikki Ylikorpi (Turbo-VW), Matti Kallio, Tinus Korevaar (BMW) ja Antero Nikkinen. Tässä järjestyksessä syöksyttiin myös matkaan. Ensimmäisellä hiekkosuudella poistui kuvioista sinivalkoinen Saloran värejä kantava Escort, Matti Kallion ajama auto. Tinus Korevaar teki Matille reiän niin ahtaaksi, että Escortin keula nappasi kiinni hiekkavalliin ja pyöräytti nenän tulo-suuntaan.

Johtopaikan haltuunsa ottanut Timo Virtanen syöksähti ensimmäisellä kierroksella asfalttikaarteeseen, missä samalla oli pieni nyyppylä, hieman väärässä asennossa ja Kupla pyörähti muiden painuessa ohi.

Seuraavalla kierroksella pamautti vuorostaan hollantilainen Korevaar pihalle ja nyt oli Lars Nyströmin vuoro nousta kärkeen.

Ei aikaakaan kun hänkin joutui vetäytymään leikistä ja nyt oli tullut Heikki Ylikorven vuoro. Ylikorpi ylitti maalilinjan ennen Timo Virtasta ja näin Hessu oli oikeutettu pääsemään B-finaaliin.

B-finaalin viivalle pääsivät Ylikorven lisäksi suomalaisista Pauli Silvennoinen, Leif Nyvall ja Antero Laine. Ulkomaista väriä toivat Lars-Erik Walfridson ja Folke Andersson.

Heti ensimmäisellä kierroksella, kun Silvennoinen oli ottanut johtopaikan ja Laine toisen sijan, keskeyttivät taustalla ajaneet Andersson ja Ylikorpi. Anderssonilla katosi alta pyörä ja Ylikorven Kuplasta meni vakaajatanko.

Antsa seurasi Paulin ajoa milloin hiekan kauempaa milloin lähemmäksi päästen, kunnes Laine saavutti Silvennoisen ja tapahtui pitkään puitu kosketus.

Autot takertuivat hetkeksi toisiinsa, Silvennoinen vetoakseli katkenneena jäi tornin juurelle, missä tarkkakorvaisimmat kuulivat melkoisen moittivaan sävyyn esitettyjä kiihkeitä ulkomaankielisiä vastalauseita. Antsa pääsi irti tilanteesta ja ajoi maaliin ennen Leif Nyvallia. Luultiin, että Antsa olisi nyt pääsemässä A-finaalin viivalle.

Mutta kuten kaikki tietävät, ei Antsa koskaan sinne päässyt, vaan Leif Nyvall komennettiin remmiin ja Laineen sijoitus poistettiin tylästi tulosluettelosta palkintotuomariston yksimielisellä päätöksellä.

Tilanne oli vähintäänkin sekava. Kuvuttajalle kerrottiin, että Laineen ajon hylkäämisen syynä oli liian aikaisin lähtötilanteessa suoritettu kaistanvaihto. Sääntöä, jonka mukaan lähtöpaikalle maalattu ja keltaisia kaistaviivoja ei olisi saanut ylittää, ei kukaan kilpailijoista ainakaan ole kuullut. Kansainväliset säännöt eivät tiettävästi tällaista sääntöä tunne. Eivätkä kotimaiset, sen enempää kuin kilpailukutsukaan, eikä siitä kukaan myöskään muistanut mainita ohjaajakokouksessa. Tuntuu kummalliselta.

Palkintotuomaristo peitteli hämmen-

Leif Nyvall teki historiaa ajamalla ensimmäisenä suomalaiskuljettajana I-divisioonan A-finaalissa (ilmeisesti). Pitkään Leif onnistuikin pitämään takanaan itsensä PI Walfridsonin, mutta viimein PI pääsi tuikkaamaan ja ohi ja hetken kuluttua Nyvallilta hukkui vielä pyörä.

nystään myöhemmin ankaruuden naamion alle ja kertoi, että päätös tehtiinkin ihan muusta asiasta. Tahallisesta päälleajosta.

No, tapaus oli tyypillinen suomalainen kumartelunäytelmä. Kerrotaan, että FISA:n tarkkailija olisi tilanteen tornista nähdessään vaatinut välittömästi Laineen ajon hylkäämistä.

Ja mitä me suomalaiset muuta teemme kuin elämme edelleen pula-aikaa, nöyristelemme heti kun joku meiltä jotain vaatii. Suomalaisethan ovat tunnettuja maailman reilumman pelin pelaamisesta. Voitto luovutetaan aina mielellään muille, jotka osaavat pitää puoliaan. Tämä on tuttua muistakin urheilulajeista kuin autourheilusta.

Joskus olisi vain kiva nähdä suomalainen urheilutirehtööri, joka myös joskus vaatisi jotain, eikä vain antaisi periksi. Joku, joka ymmärtäisi kansainvälisen tehtävänsä myös velvoitteeksi kotimaisia kilpailijoita kohtaan, eikä ainoastaan tilaisuudeksi painaa omia, ennestäänkin jo

tarkkailun alle vanhojen kaunojen takia joutuneita kilpailijoita mutaan. No ehkä tämäkin aika vielä joskus tulee.

Joka tapauksessa tilanne jätti suuhun hyvin pahan maun. Toivottavasti se jätti sen myös niiden suuhun, jotka puhuivat tilanteesta ilmiselvää potaskaa.

MAHTAVA A-FINAALI

A-finaalin viivalle kerääntyi tosi kovaa porukkaa. Oli Kjetil Bolneset, Martin Schanche, PI Walfridson, Piet Dam, Per Engseth ja Leif Nyvall. Onkohan muuten koskaan aikaisemmin ollut suomalainen I-divisioonan A-finaalissa. Ainakaan näin hätäisesti miettien tulee mieleen, että Leif Nyvallin tilaisuus oli laatuaan ensimmäinen.

A-finaali huipentui neljännelle kierrokselle. Samalla kierroksella Leif Nyvall joutui keskeyttämään pyörän irtoamisen vuoksi.

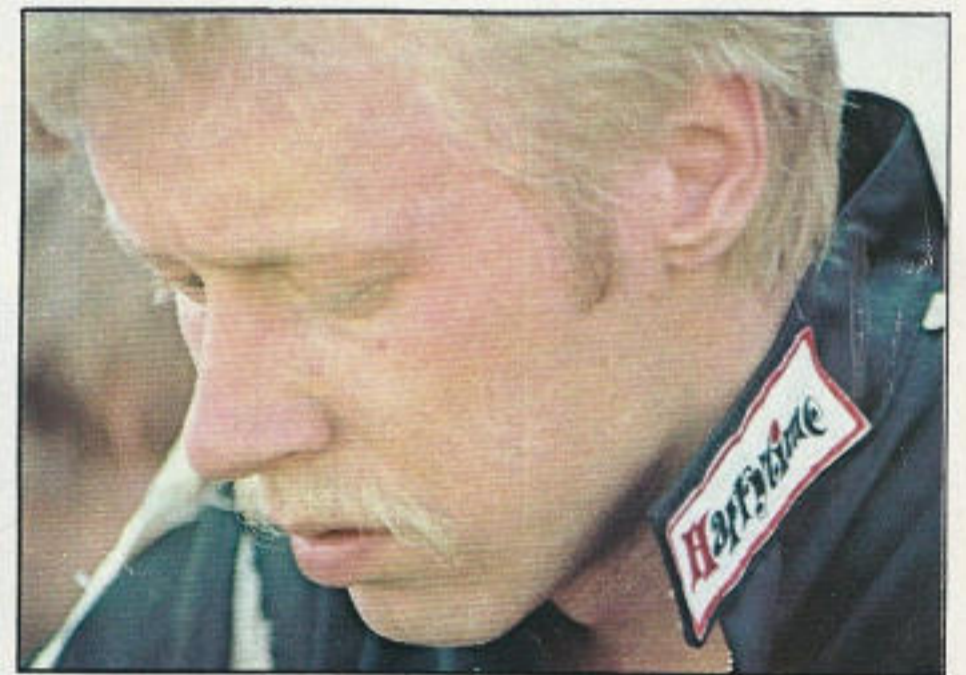
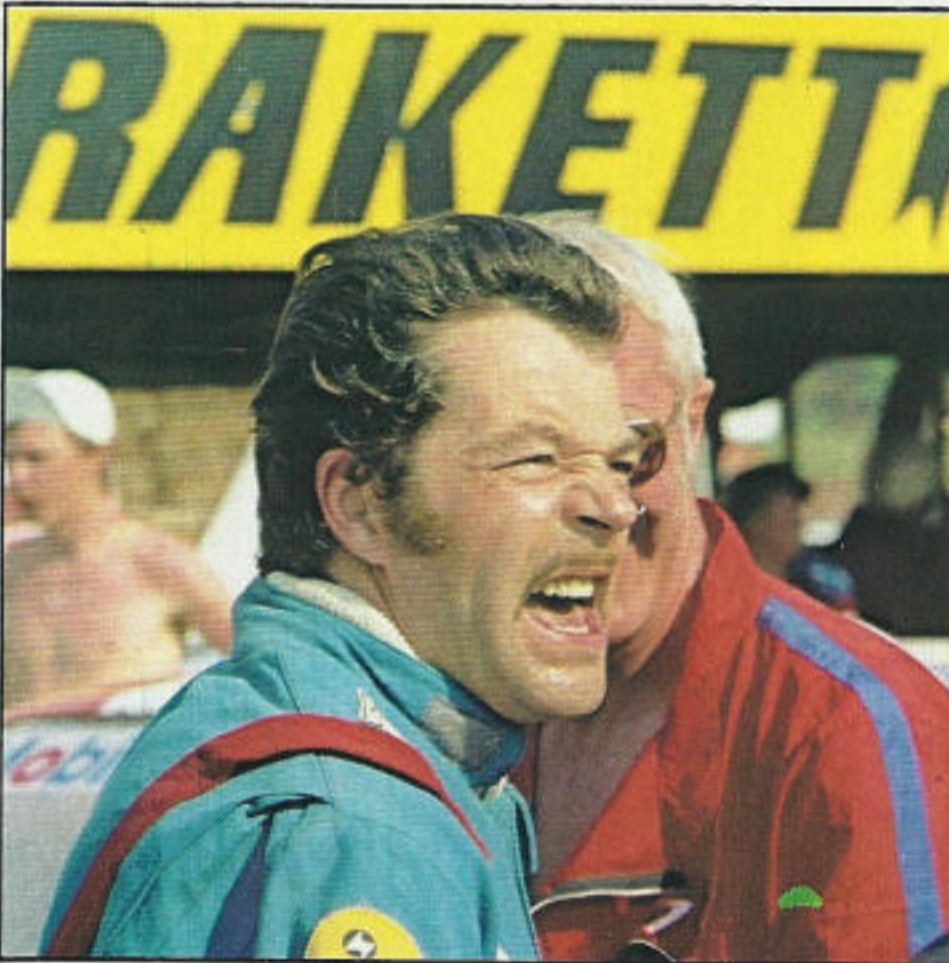
Kilpailijaletka kaahasi lähdöstä keulaipaikan ottaneen Bolnesetin johdolla. Martin Schanche jäi lähdössä kolmanneksi Per Engsethin taakse, mutta poimi maanmiehensä vielä ensimmäisen kierroksen aikana ja liimautui Bolnesetin kantaan.

Neljännellä kierroksella Martin oli selvästi päättänyt tehdä ratkaisun. Jo 200 metriä ennen kuin kilpailijat saapuivat tornin juurelle hän yhtäkkiä muutti totuttua ajolinjaansa, ajoi pari kaarretta eri tavalla ja pääsi kuin pääsikin keräämään entistä kovemman vauhdin tornin jälkeiselle hiekkosuudelle, missä hän rämäytti näyttävästi pahassa rytkyssä ohi Bolnesetista.

Se oli suoritus, johon vain harva kykenee. Täydellinen näyte auton ja miehen yhteispelistä parhaimmillaan, silloin kaikki osuu sekunnin murto-osaksi kohdalleen.

Ja yleisö kiljui riemusta. Nuo 15 000 maksanutta, palkintotuomariston mummoiluun tyytymätöntä katsojaa.

Hieno kisa, pienin varauksin.



Martin Schanche päästi ylimääräiset höyryt pihalle ajettuaan lähes täydellisen finaalin. Taustalla näkyvä teksti kuvaa hyvin Ahveniston voittajaa.

Aika ei ollut ihan onnellinen Matti Alamäelle. Kisa päättyi A-finaalin ensimmäisellä kierroksella rengaspinoon.

Seppo Niittymäki lähtee kaatumaan Lars-Erik Walfridsonin auttamana. Muuten Niittymäki liikkuu ex-Schanche-Escortilla mukavasti.



Tämän näköinen kaveri tulee Pietarsaaresta ja kantaa nimeä Leif Nyvall.



Hallitseva Euroopan mestari, PI Walfridson vetää huolella. PI pitää tällä hetkellä hallussaan tilaston kolmatta sijaa, mutta annas olla kun Volvoon tulee taas Turbopannu.