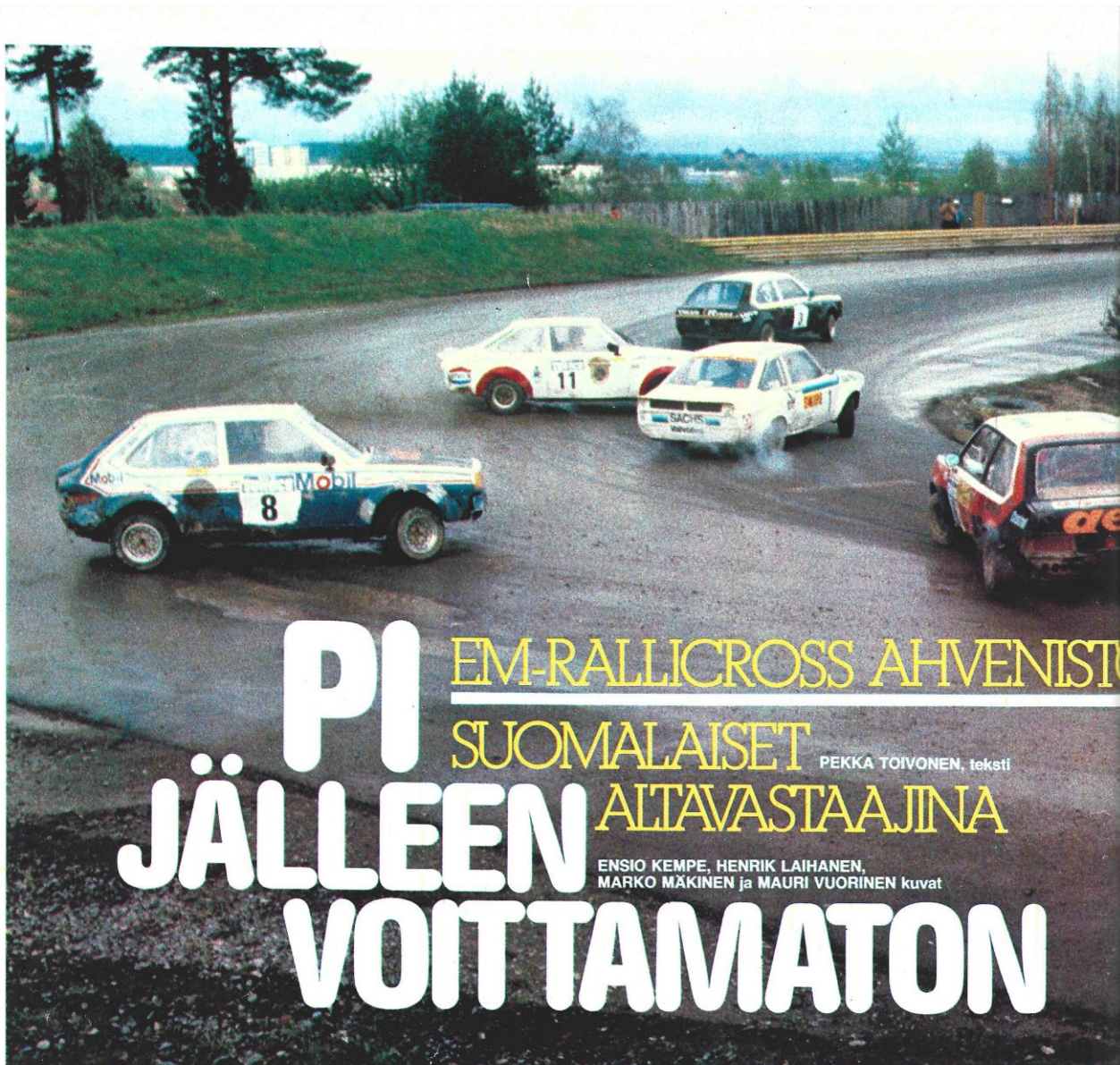


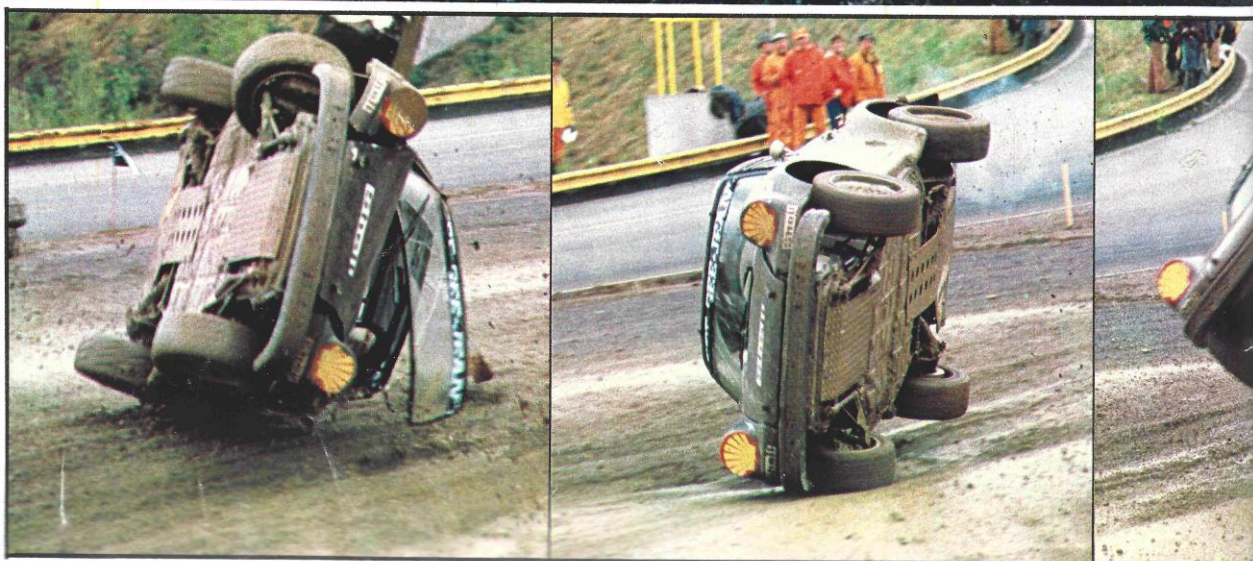
EM RALLYCROSS

AHVENISTOLLA 25.5 — 80
HÄMEENLINNA KLO 13.00
HARJOITUKSET JO AAMUPÄIVÄLLÄ JÄRJ.HUA



PI EM-RALLICROSS AHVENISTO SUOMALAISET JÄLLEEN VOITTAMATON

PEKKA TOIVONEN, teksti
ALTAVASTAAJINA
ENSIO KEMPE, HENRIK LAIHANEN,
MARKO MÄKINEN ja MAURI VUORINEN kuvat



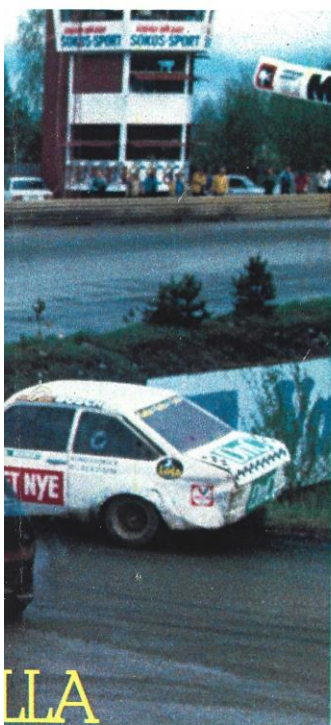
EM-RALLICROSS



• Juha Hämäläinen opettelee rallicrossia. Ja on osoittanut heti alusta lähtien omaavansa oivat lahjat tähänkin lajiin. Nyt tekivät kolistelu ja tyhjentynyt takarengas finaalihaaveet turhiksi, mutta katsotaan sitten SM-kisoissa.

Kaivakaa poijaa, kyllä se sieltä nousee... Melko harvinainen tilanne rallicrossissa. Koko baletti seisoo mutaan kiinni juuttuneena vaikka kukaan ei ole ajanut ulos radalta. Escortit pääsivät hetken kuluttua omin avuin irti ja jatkoivat matkaa. Siitä huolimatta kaivettiin työväen ja sorrettujen lippu esiin ja erä pantiin uusiksi. Tämä ei ollut kaikkien mieleen. Tosin eihän kaikkien mieleen ollut sekään, että Hollon Jokke putosi finaalista, kun järjestäjät laskivat hänen eraaikansa väärin yhteen. No, sattuuhan sitä.

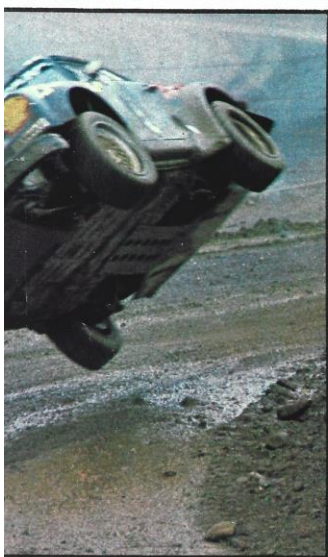




LLA

► A-finaalin startti on tapahtunut. PI Walfridson polkaisee johtoon, väliin mahtuu tilapäisesti pari Escortia ja kisan kakkonen Anders Hultqvist luistaa tässä vaiheessa leveälle ajolinjalle. Perää jäävät pitämään Folke Andersson Escortilla ja Lars-Erik Walfredson Volvolla.

► Matti Alamäki vie Porschen vaiheittain lipalleen. Jos musta kuluneuvo ei olisi kaatunut, olisi GT-divisioonan toista sijaa pitänyt Andy Bentza Lanciolineen ollut hetken kuluttua hätää kärsimässä. Oille Arnesson oli sen sijaan jo mennyt menojaan ja tavoittamattomiin.



Suomalaisten kuljettajien osuus Ahveniston Euroopanmestaruusrallicrossissa jäi yllättävän vaatimattomaksi. Yritystä pojilla oli, jopa uusillakin yrittäjillä vanhojen tuttujen lisäksi. Selvästi voitiin kuitenkin havaita ettei tällä kaudella ole Matti Alamäkeä ehkä lukuunottamatta aiheutta odotella suomalaisnimeä EM-tilastoon. PI Walfredson, viikSENSÄ sitten viime vuoden menettänyt ruotsalaistaituri latasi jälleen menemään riemukkaasti. A-finaalin voitto toi kaverille jo kolmannen peräkkäisen voiton Suomen EM-osakilpailusta.

●● Ennakoasetelma Ahveniston kisaan oli mielenkiintoinen. Oli uusi rata ja oli nippu kovia kotimaisia kilpailijoita, joilla tukku uusia kulkevia laitteita.

Sen lisäksi tuli maahan laivalastillinen Euroopan nopeinta rallicrossväkeä osin hyvinkin eksoottisine kulkuvälineineen.

Ja oli odotettavissa kova kamppailu Volvon tallin ja hallitsevan Euroopan mestarin, Norjan Martin Schanchen tuulennopean Escortin välillä.

UUSI RATA

Ahveniston RC-rata oli uusittu Helsingin Urheilutoimilijoiden ja Hämeenlinnan kaupungin yhteistyönä. Huhupuhe kertoi varmana tietona, että Hesari UA olisi sijoittanut rahojaan radan parantamiseen 20.000 markkaa. Melkoinen summa.

Ei siis mikään ihme, että kerhon nokkamiehillä alkoi nenänpää jo hieman kalveta kun muutamaa tuntia ennen kisaa oli keli kuin parhaimpaan jäärata-aikaan. Kylmä ja kostea. Paikalle aiottu yleisö uhkasi viihtyä turhan hyvin olohuoneissa TV:n ääressä.

Veri kuitenkin veti paikalle runsaat 7.000 urhoollista maksajaa ja tilanne saatiin pelastettua. Kiitoksia vain käynnistä kaikille vaivautuneille, jotka varmaankin myönsivät käynnin pelasta huolimatta onnistuneeksi.

Crossirataa oli hieman vaikeutettu aikaisemmasta ja samalla siihen oli tehty hieman uudenlaisia shikaaneja vauhtia poistamaan ja lisäämään vaikeutta.

Vaikeutta lisättiin sitten samantien kunnolla, jopa siinä määrin, että useampikin kilpailija totesi kä-

► PI taivuttaa voittoon. Tuntuu olevan ihan se ja sama ajetaanko Suomen EM-osakilpailu Keimolasissa, Hyrylässä vai Ahvenistolla. PI on korjannut potin kaikista kolmesta.

velytään tulevan taistelukentän läpi, että tuossa alustulossa kaatuu tänään vielä autoa. Niinkuin kaatuinkin.

Pikkuisen tuota muutamalta taholta moitiskeltiin. Tahallisten kaatopaikkojen rakentamista.

Viikon jatkunut sade pehmitti puitteiltaan melko mukavaa ja vaihtelevaa rataa kohtuuttomasti. Jopa siinä määrin, että kisassa nähtiin tilanne, jolloin kaikki viisi erässä ajavaa autoa seisoivat radalla kiinni juuttuneena!!!

Yksikään ajokeista ei ollut ajanut radan oheen, vaan kaikki todella olivat ajatellulla ajoalueella. Jos yhdestä kuivasta ajourasta lipesi vähänkin sivuun, oli ihan sama jos olisi ajanut märkään, polveen saakka ulottuvaan sementtiin. Vauhti kuoli ja auto juuttui melkein kiinni.

VOLVON KOVA KLAANI

Volvolle on pakko nostaa hattua. Se kaarti, joka tuotiin Ahveniston varikolle, oli näyttävyydessään ja tehokkuudessaan juuri sellainen kokoonpano, johon kaikki menestystä havittelevat kilpailijat halusivat kuulua.

Varsinaiseen Volvo talliin kuuluu ainoastaan yksi virallinen kisa-auto ja yksi virallinen kilpailija, Per-Inge "PI" Walfredson. Mutta PI:n lisäksi ajaa EM-tasolla Volvo R-Sportin ilmoittamina ja uusilla kovilla 343:lla kolme muuta kuljettajaa. Nämä autot erottaa tallin

KÄÄNNÄ

ajokista ainoastaan Mobilin sponsimainoksista ja erilaisista väriyksistä.

Ruotsalaiset Börje Carlsson ja Anders Hultqvist sekä norjalainen Per Engseth ovat periaatteessa itse rakentaneet 343-Turbonsa Volvon tehtaalla tiloissa ja avustuksella. Samoin näkyy Volvon huolto ropottavan aina ehtiessään (ja sillä miehistöllä ehti) myös tallin ulkoisestien kulkuneuvoja.

Varsinaisen tallin ja tallin ulkoisestien lisäksi löytyi varikolta vieläkin kaksi 343:sta. Mutta nyt sentään mennään jo ihan yksityiselle puolelle, kun puhutaan PI Walfridsonin pikkuveljestä Lars-Erikistä ja viimevuotisen tallin ajokin ostaneesta kotimaisesta Volvo-kuljettajasta, Hasse Sjölundista.

Volvon 343 Turbo, RC-pyssy, on 960 kg:n painoinen, noin 255 hevosvoimainen voimanpesä. Suurin teho saadaan moottorista 6.000 kierroksen tietämissä, vääntömomentti on parhaimmillaan niinkin korkealla kuin 35 kpm/4.500 r/min.

Eräs Volvo 343:n menestyksen salaisuuksista on sen kyky lähteä matkaan. Taitajan käsissä Volvo syöksähtää liikkeelle kuin pyssyn suusta. Viivasuoraan ja kovaa kärkeen. Siinä missä muut jäävät ensimmäiseen kaarteeseen kahistelemaan keskenään ja kolhimaan toisiansa, lentää Volvo edelleen eteenpäin ja usein ratkaisevaan johtosemaan.

Rallicross-Volvon suunnittelijat ovat kiinnittäneet erityistä huomiota ajokin tasapainoisuuteen. Vol-

von painojakautuman etu- ja takos- osan välillä kerrotaan olevan 52—48. Eli melkein paras mahdollinen ja ilman muuta lähimmäs ihannetta päässyt. Tämän voi todeta kun katsoo kuinka Volvo menee rökky- ja hyppypaikoissa. Aina neljälle pyörälle alas ja kiiruusti kisan jatkoon. Kaikesta päättäen göteborgilaiset ovat rakentaneet tehokkaan aseensa kovan käyttöö.

VASTASSA ESCORT JA TURBO-VW

Mitään toisen luokan kaluja eivät olleet Volvon vastustajakaan. Kerrotaan siitä selvää kieltään sekin, että EM-pistejohto oli ennen Ahveniston osakilpailua, ja on sen jälkeenkin kovakulkuista Escortia kuljettavan Martin Schanchen.

Schanchen auto onkin kaksoisruiskuineen ja 279 hevosvoimainen ihan luku sinänsä. Sen teknisestä erinomaisuudesta pystyy täydellisesti kertomaan ainoastaan itse mestari Schanche. Ratkaisut ovat varsin omintakeisia ja ilmeisen toimivia niin alustan kuin koneenkin puolesta.

Muista kovista Escortkuseista EM-viivalla mainittakoon muutaman vuoden takainen Daf-kuljettajana (silloinkin BDA-koneella varustetulla) tunnettu ja Euroopan kärjessä yhdessä veljensä kanssa ajanut Jan de Rooy. Nyt joutui Rooy keskeyttämään jo toisen radalla esiintymisensä jälkeen kun laite sai siipensä ja hylkäsi alustastaan ratkaisevia osia.

Edelleen kovaan Escort-kaartiin kuuluivat ruotsalainen Folke An-

dersson ja norjalainen Kjetil Bolnes. Kotimaisia kovia nimiä tällä Ford-rintamalla edustivat Esa Ekroos ja Juha Hämäläinen uutuusautoillaan sekä Håkan Jansson ja Matti Kallio.

Kupla-kaarti, Turbuluokista suurin, on saanut tälle kaudelle lisää väkeä riveihinsä. Juha Miettinen, nelinkertainen Suomen mestari pitää koko kauden väliuotta ja myi laitteensa Heikki Ylikorvelle. Uutta Turbo-polvea edustavat mm. Timo Virtanen, Pauli Silvennoinen (uusi auto), Hemmo Salonen, C-J Lindblad, Jokke Hollo jne. jne.

KOTIMAA KATOAA

Kotimaiset kuljettajat katosivat yksi toisensa perästä finaaliapaikkakamppailusta. Osalla omia kilpailijoitamme ei laite vielä suostunut kulkemaan aiotulla tavalla, joiltakin taas vei lopulliset mahdollisuudet liika yrittäminen. Yleensä se kostaui ajautumisena pois ajouralta ja se maksoi joka kerralla runsaasti sekunteja. Puurossa kun on hidasta ajaa.

Ihadtuttaviakin esityksiä nähtiin. Eräs riemukkaimmista oli Matti Alamäen kova Porschekuljetus. Yhtä erää ja finaalia lukuunottamatta Matti näyttää olevan eräs nopeimmista Porsche-kuljettajistamme aikoihin.

Porschehan tunnetaan ajokkina, jota on todella vaikea ajaa, se vaatii erityistä lahjakkuutta ja taiturointia ennenkuin se suostuu menemään kovaa sinne mihin kuljettaja haluaa. Vuosien kuluessa on meidänkin radoillamme nähty useita esi-

merkkejä siitä miten käy kun Porsche vie miestä eikä mies autoa.

Nyt oli toisinpäin. Matti vei ajokkia ja olisi luultavasti päässyt A-finaaliin suuremmassakin kilpailijajoukossa.

Nyhtään Martin ajo päättyi hurjan näköiseen kaatoon, mistä TV:n urheiluselostaja Juha Jokinenkin riemastui niin että näytti kaadon kahteen kertaan urheiluruutuosuudessaan sunnuntai-iltana.

Uuden ajosysteemin mukaan oli ykkösdivisioonassa vain kaksi finaalia, joissa molemmissa asetui viivalle kuusi autoa. Parhaimpina kotimaisina kuljettajina kelpuutettiin B-finaaliin Pekka Holmberg, Heikki Ylikorpi ja C-J Lindblad.

Per Engsethin voittamassa B-finaalissa menestyi parhaiten meikäläisistä hieman yllättäen Carl-Johan Lindblad, joka kiidatti keltaisen Turbo-Kuplansa kolmannelle sijalle ja kahteen EM-pisteeseen. Kokonaiskisassa Lindblad oli yhdeksäs.

Heikai Ylikorpi ja Pekka Holmberg tyytyivät peränpitäjän rooleihin ja jäivät näin ilman EM-pisteitä.

A-FINAALI

A-finaali oli kahden automerkin kisa. Viivalle asetui kolme Escortia ohjaimissaan Martin Schanche, Kjetil Bolneset ja Folke Andersson. Vastustajiksi kerääntyi kolme Volvoa, molemmat Walfridsonit ja Anders Hultqvist.

Finaalin startissa raapaisi PI Walfridson tapansa mukaan keulaan ja sai muut peräänsä. Hultqvist yritti samaa tempua, mutta joutui liian lavealle ajolinjalle ensimmäisessä asvaltoitodussa kaarteessa ja näin pääsivät Schanche ja Bolneset sisäkaarta rinnalle.

Kun kaarte avautui ensimmäiseksi asvalttisuoraksi, ajoi Martin Schanche Escortinsa Bolnesetin rinnalle ja ohi niin pienestä reistä, ettei siitä autoa lukuunottamatta mitään muuta olisi mahtunutkaan.

PI vetäisi heti ensimmäisen kierroksen kuluessa jo sellaisen johtoseman ettei muilla enää ollut nokan koputtamista. Peli oli voittajan osalta selvä.

Mutta Anders Hultqvist piti Schanchea kovilla. Kierros toisen perään täytyi ja Anders käytti tilaisuuttaan joka sitten tulikin puoli kierrosta ennen ruutulippua.

Kun Schanche rysäytti pääsuoran ja rata-alueen lankkuidan välillä osuudella hieman jarruttaen pahaan rökkyyn, sai hän havaita yhtäkkiä Mobilin-värisen 343:n rinnallaan ja siinä samassa Hultqvist pamautti ohi.

Tämä oli eräs kisan kauneimmista ohituksista. Saman asian oli ensimmäisenä kilpailun jälkeen Hultqvistille kertomassa Martin Schanche, joka kolmannesta sijastaan huolimatta säilytti EM-johtosemansa.

Volvon voiton päivän täydensi vielä nuorempi Walfridson, joka kuljetti oman laitteensa neljännelle sijalle. Neljän ensimmäisen joukossa oli siis kolme Volvoa.



♦ Jos Pirttiniemi vielä panee Sitikkaansa lisää hiliä pesään, niin se ei enää voi pysyä pystyssä. Pirttiniemi innostui todella vetämään väliä mahtavasti.

♦ PI Walfridson tarkkailee kuinka silksistä tehdään juuri ennen kisa paremmin märkään kelliin purevaa pyörää. Paperille on muotoiltu sahalaikakuvio, joka siirretään renkaan pintaan spraymaalitökin avulla. Sitten vain kuumaa juotinkolvia kouraan ja kuviointipuuhaan. Käy kuin pitsinnypläys mumolta.

♦ "Ooopss, perrrrkele". Börje Carlssonia mainostettiin etukäteen Volvo-joukkueen kovimmaksi rämäpääksi. Sympaattinen veikko lunasti ennakkomainonnan tyylipuhtaalla kaadolla. Carlssonin auto makasi keskellä rataa muutaman kierroksen ajan. Hetkittäin oili muilla hileman valkeuksia sen kiertämisen kanssa.