

FRANZ WURZ

TUURILLA VOITTOON



↑ Timo Virtanen osoittautui päivän suomalaisnimeksi. Toisella sijallaan Timo osoitti kuuluvansa kovaan kastiin. Schanche reuhaa taustalla.

➤ Mini Lundqvist sai pahan kilpailijan Jan de Rooystä. Tosin Minin kunniakset on sanottava, että hän ei tärräytä kateeseen niinkuin kaksinkertainen takavuoden RC-Euroopanmestari teki.



Ahveniston EM-rallicross

Voittaja on aina voittaja, mutta otetaanpa vaihteeksi käyttöön ruotsalaismallinen jossittelutapa. Se tapa, jota rakkaat länsinaapurimme tuntuvat päivälehdistään kovin mielellään viljelevän.



Jossitellaan niin maar perusteellisesti. Erityisesti voidaan jossitella Matti Alamäen kohdalla. Jos raikulinorski, Martin Schanche olisi pysynyt nahoissaan, eikä olisi päästänyt siipi-Escortiaan Matin Laponia-Porschen ovesta sisään, olisi Wurzin Quattrolle saattanut tulla kiirettä. Joka tapauksessa kilpailu kuului ensimmäisenä kolmen kovan kotimaisen kesäkilpailun joukkoon. Jäljellä ovat ratakilpailujen huipputapahtuma, kaksipäiväiset Ahveniston Vauhtipäivät ja rallipuolella tietenkin Jyväskylän Suurajot.



† Ei vaikka kuinka yrittäisi. Schanche yrittää ohittaa Virtasta vaihteeksi yläkautta, mutta Timon pokka pitää ja norski jäi taas taakse. Hyvä kisa, jonka jälkeen Martin antoi reilun tunnustuksen Timon ajotaidosta.

↗ Juha Miettinen lennättää entiseen tapansa. Uusi sponsori, Maxell-kasettinauhut, sai Juhan autossa oikean mainospaikan. Nopean ja lennokkaan. Vielä kun tulee uusi kori, on pulla hyvin pellillä.



↑ Keskellä Wurz, oikealla Timo Virtanen ja vasemmalla Martin Schanche.

← Ahveniston A-finaali ensimmäisellä kierroksella. Ansaistu voitto meni keulassa ajavalle Franz Wurzille, takana kytää kisan toinen paha poika, Martin Schanche ja takana vaanii Matti Alamäki.

PEKKA TOIVONEN,
ERKKI VANHANEN, teksti
HOLGER EKLUND,
JORMA LAAKSO,
MARKO MÄKINEN, kuvat.



↑ A-ryhmän (divisioona I) pelit ovat ihan hyvännäköisiä ja -kulkuisia, mutta kun niitä on liian vähän ja ne asetetaan samoihin kisoihin väkevämpien pelien mukaan, ne kärsivät selvästi. Kuvassa voittaja Kent Sjöstrand 200-heppaisella Turbo-Saabillaan. Kosketus tuntuu olevan kiinteämpää sorttia.

↑↑ Pauli Silvennoisen vuoro hypätä. Etupäässä ei enää ollut jousitusta tai pikemminkin iskunvalmennusta lainkaan, mutta siitä huolimatta neljäs sija.

●● Alkuun kaikki näytti niin kovin lupaavalta. Oli hyvä rata, josta tosin tuli hieman pyyhkeitä kahden melko tarpeettoman hyppyrin rakentamisen vuoksi. Ja joitakin, erityisesti kotimaisia kuljettajiamme, huimasi melkoinen vauhti, jota kuivalla radalla käytettiin.

Kotimaisilla kuskeilla olivat pelivälineet melko hyvin kunnossa, nykyisin kun ei enää jouduta ajamaan ensimmäistä kilpailua heti EM-arvon merkeissä, vaan kisailijoilla on mahdollisuus testata autot paikalleen esimerkiksi SM-kisassa.

Myös ulkomaisia kilpailijoita oli paikalla luvattu määrä. Kansaan menivät parhaiten tieteen erikoisemman näköiset kalusteet, Quattro, väkivahvat Porschet ja Schancken kummallisen näköinen siipivoortti.

Oli siis väriä ja kaikki puitteet hyvälle vauhtijuhlalle. Ihan niin kuin ennakkoon oli kaavailutkin.

Kansaa kertyi Ahveniston härjun

FRANZ WURZ

rinteille parisenkymmentätuhatta sieraiparia. Ei tainnut olla ihan yleisöennätys, mutta nyt luulisi Hesän UA:lla olevan varaa satsata Hankiralliin. Saman seuran kisoja kun ovat.

ALAMÄKI TIETENKIN ENNAKKOSUOSIKKI

Matti Alamäki, sympaattinen pitkänhaukka huippukuljettaja, joka ei ole antanut mahtavien ajo-otteiden vaihtua varikko-olemukseensa oli paikalla taisteluvaihteluna. Matin auto, Laponian, Marlin puolukkamehun väreissä, seisoi aamusta kuljetus-

auton vieressä nykymuodin mukaisesti nenä kohti maata komeasti kaartuen.

Ja kansa luotti porilaiseen suosikkiinsa. Vedonlyönti olisi varmaan paljastanut Alamäen vahvaksi ennakkosuosikiksi.

"Onpas tehty tosi nopea rata, Matti lausautti tultuaan harjoituskierrokselta."

"Ei siinä mitään, periaatteessa minä pidän juuri nopeista radoista, mutta tämä näyttää myös Audille sopivalta radalta."

"Jos tulee vettä, on sinne muiden turha lähteäkään."

Mutta vaikka Matti Alamäki kantoi ennakkosuosikin viitta hartioillaan, oli paikalla myös muita kovia suomalaiskuljettajia. Virtanen, Silvennoinen, Miettinen, Niittymäen veljekset ja moni muu. Kaikki valmiina keräämään EM-pinnoja, vaikka muilla Alamäkeä lukuunottamatta ei olekaan tarkoituksena kiertää suuremmassa määrin EM-karkeloita.

ALKUERÄT

EM-tasolla, ainakin silloin kun puhutaan muualla kuin omassa kotimaassaan ajavista kuljettajista, on totuttu näkemään taitavia otteita.

↓ A-finaalin startti. Edessä Wurz, oikealla Schanche, jonka takana Pauli Silvennoinen, B-finaalin voittaja. Toinen Escort on Kjettil Bolneset, hänen takanaan Matti Alamäki ja Timo Virtanen.



Mini Lundqvist → ei millään malta pysyä neljällä tasulla. Ahvenistolla autossa oli lievästi murheit. Kun pojat pakkasivat autoa pois kuorma-auton lavalta, se päättikin pudota itseksensä alas. Ohjauksaksi poikki, koneen korvakkeet poikki jne. Kyllä puuhaa riitti.



← Taidetta Suomen koteihin, mutta ruotsalaiseen malliin. Tällä Volvolla paineli Pi Walfridson ennen kovaa, nyt autoa kuskaa Bertil Persson. Näyttävästi mutta ei yhtä kovaa kuin Pi.

↑ Kasan sisällä lymyää Seppo Niittymäki. Vahinko, että kuvaajalle tuli kiire pois alta, kohta nimittäin toinen Porsche ryntää vallin ja Niittymäen auton yli.

Pahimman sortin sahurit tyytyvät yleensä jäämään omiin kisoihinsa, ulkomaille ei hosujilla ole asiaa. Paitsi mitä nyt numerolla 23 Ahvenistolla ajanut norjalainen Porsche-kuljettaja, Ole Björn Jörgensen. Mies sai hetkessä lempinimen "Tappaja." Kaiken kukkuraksi kutsumanimi sattui kohdalleen, niin törkeää miekkosen ajo oli.

Ensimmäisessä alkuerässä Jörgensen pamautti suoraan Matti Alamäen takanurkaan ensimmäisessä kaarteessa. Sehän tiedetään kuinka siinä käy. Yksi alkuerä on pillalla ja kahden seuravan on onnistuttava just nappiin, jos aikoo mukaan A-finaaliin. Ei alkanut Matin päivä hyvin.

Ikäänkuin tasapuolisuuden vuoksi Jörgensen otti samanlaiset otteet käyttöön jälleen toisessa ajamassaan alkuerässä. Nyt joutui uhriksi RC-kisojen nestori, hollannin Jan de Rooy Quattroineen.

— Ei muuta kuin tuhkaluukusta sisään ja sitten kylkeä pitkin eroon, tuumi norjalaisdorka, eikä juuri välitellyt mustista lipuistakaan.

Nyt täytyi paitsi kanssakilpailijoiden mitta, myös järjestäjien kuppi meni nurin. Jörgensen marssitettiin tuomariston eteen ja jos ei mies nyt vallan anatomianlentoa joutunutkaan kuuntelemaan, niin ei häntä kyllä päähänkään silitetty.

Kamat kassiin ja sassiin takaisin Norjaan. Siinä suurinpiirtein tuomariston evästys kisasta suljetulle veselle. Ja mieluummin sitten ei enää tälle maan kamaralle, joku vielä ehti väläyttää itsensä täysin syyttömäksi julistaneelle Jörgensenille. Pulmunen mikä pulmunen, mutta opaskoi-raahan mies on vailla, jos ei näe edessä olevaa autoa.

Matin matka meni siis kivikkoiseksi. Toisessa alkuerässä ennätti startissa EM-miehen edelle vanha konkari, Juha "Maxeli" Miettinen, jonka Porsche on taituroitu kasaan viimeksi vuonna 1975, eikä kuulemma suostu tasamaalla seisomaan sitten millään ilveellä kaikki neljä kypälää yhtäaikaa maassa.

"Sen verran hyvän auton pitääkin olla vino," Juha lohduttaa.

Juha ja Matti kiersivät kolme kierrosta peräkkäin kuin köyhän talon porsaas, ennenkuin Matti sai työnnettyä ajokkinsa keulan rinnalle ja ohii. Sekä samantien karkuun. Loika- tessaan mahdollisimman hyvää aikaa kohti, Alamäki satutti raisussa loikassa selkäratouksien, mutta sisu- kaasti vaan maaliin. Tilanne alkoi hieman korjaantua.

Kolmas alkuerä oli kärjen osalta kuin paraskin A-finaali. Viivalla olivat Wurz (Audo Quattro), Martin Schanche (F2-Escort) ja Matti. Seuraksi tulivat Juhani Ristilä Porscheella ja Seppo Niittymäki samanlaisella.

Matti kilasi itsensä kolmanneksi jonoon, jota lähti vetämään Wurz. Schanche haukkana pikkulinnun perään ja Matti liimaui Martinin auton mahtavan takaspoilerin varjoon. Niin taas mentiin, mutta sen enempää ei sitten tapahtunutkaan. Maailin ja ylitettiin samassa järjestyksessä, mutta niin kova aika tuli, että Mattikin kerkisi A-finaaliin.

FINAALIEN JUHLAA

Ja oli muuten tosi suomalaisjuhlia. Hävetkää kaikki, jotka ilman pätevää syytä jälite pois kisoista. Olisi kannattanut tulla.

C-finaalin viivalle kokoontuivat Leif Nyvall Turbo-Volkkarilla, Seppo

Niittymäki Porscheella, Ole Arnesson Audilla, Mikael Nordström Kuplalla ja Juha Miettinen Porscheella. Siis kolme hämmäläistä ja kaksi ruotsalaista.

Nordström ampaisi kärkeen, Seppo Niittymäki perään, Arnesson kolmanneksi, sitten Nyvall ja Miettinen.

Ei mennyt kuin hetki, kun Niittymäki painoi kaiken peliin, Kaasujalka oli puoliksi tavaratilassa ja mies otti johtoaseman haltuunsa. Samoin menetteli takana vaaniva Arnesson. Niittymäki sai tehdä tosissaan hetken töitä, ennenkuin Arnesson lipsautti ulos ja menetti pelin rikkoutuneeseen eturenkaaseen. Juha Miettinen jatkoi hyvää sarjaansa ja sijoit-

tui tämän finaalin toiselle sijalle. Leif Nyvall ajoi kolmanneksi Ole Arnesson ja Mikael Nordström jätettiin nuolemaan nappejaan. Hyvä pojat. C-finaalin voitto Suomelle ja Seppo Niittymäki siirtyi B-finaaliin, jossa jo viivalla odottivat Jan de Rooy, Folke Andersson Escortilla, Gunnar Kittil- sen samanlaisella, hyvin ajanut Pauli Silvennoinen etupään hajoa- misesta kärsivällä Kuplallaan, sekä Örjan Wahlund myös Kuplalla.

Startin jälkeen nähti jo vähän pahalta, kun Wahlund ja Andersson näyttäivät karkaavan kolmantena olleelta Pauli Silvennoiselta, mutta kuinka ollakaan, Silvis pani menoksi, ei aikallit, siirtyi kakkosijalle ja vii- meisellä kierroksella hän narutti hi-

taassa kaarteessa tosi komiasti Örjan Wahlundin. Se oli taktikoimalla saavutettu voitto, jos mikään. Käytännössä Paulin voitto tarkoitti sitä, että jo toisen kerran tuli finaali voitto kotiin. Hyvä pojat!

A-FINAALI

Ja sitten loppukilpailuun. Viivalla, varikkopilttuiden päädyssä kolmes- sa kahden auton ruodussa kuusi kova- va sotaratsua: Franz Wurz Audilla, Martin Schanche ja Kjetil Bolneset, molemmat Norjasta ja Escorteilla, sekä ennennäkemätön suomalais- lauma. Peräti kolme kotimaista kus- kia EM-osakilpailun A-finaalin viival- la. Se on jokin se.

Matti Alamäki, Porsche ja Kuplas- pesialistit Pauli Silvennoinen ja Timo Virtanen, joka on tälle kaudelle saan- nut ajoonsa lisää tarpeellista kovuu- ta. Aikaisemmin Timon ajo on ollut pelkäämistä nopeaa, mies on pik- kemminkin väistänyt kolistelutilan- teet kuin syöksynyt sekaan. Mutta nyt on syntynyt uudentyylinen Virta- nen. Sellainen, joka on tarpeen vaa- tiessa kova, amoton, mutta ajaa edelleen yhtä upeasti ja varman rauhallisesti kuin aikaisemminkin. Nyt Virtanen on paljon muutakin kuin kaksinkertainen Suomen mestari. Hän on kypsä vaikka Eurooppaan.

Wurz veti tietenkin lähdön. Ja Schanche taas perään ennen Bol- nesetia ja Alamäen vetämää suoma- laistrioa.

Ensimmäisen kierroksen melkein päättyessä, soraisessa alamäessä Matti käytti nimensä mukaisesti edun hyväkseen, Schanche ja Bol- neset kiistelivät liikaa keskenään, luistivat liian ulos ajolinjoillaan ja Matti tuikkasi sisäältä toiselle sijalle.

Mutta mitä sitten? Martin Schan- che katsoi asiakseen tärjättyä suo- raan radan yli Matin Porschen oves- ta sisään. Tietäähän sen millainen hässäkkä siitä syntyy. Ilma oli täyn- nä pölyä, kiroksia ja lievää tör- keämpiä manauksia.

Kun pöly hieman laskeutui, irtautui autonipusta ensimmäiseksi itävalta- lais-Quattron perään Timo Virtanen, joka oli löytänyt elämänsä tilaisuuden ja sopivan Kuplan mentävän reian. Ja sekaan.

Pauli Silvennoinen käytti myös et- sikkoaikansa hyvin, hän liimaui Virtasen kantaan ja Alamäki jäi vielä Martinin, tuon kurjan, perään.

Schanchella ei nokka kauaa tu- hissut. Silvennoinen näki vain Escor- tin pohjan yläpuolellaan kun norski, suomalaisten entinen ystävä, pa- mautti lennossa ohii. Matti Alamäki jäi Silvennoisen taakse eikä päässyt edes pussaamalla ohii. Ei sitten mil- lään. Tässä syntyi termi "suomalai- nen tapa ajaa." Eli eteen aina kun voit.

Ymmärrettävästi Matti ei ollut tyy- tyväinen tilanteeseen.

Franz Wurz voitti miten tahtoi ja siirtyi EM-johtoon. Timo Virtanen kuitasi elämänsä kisan, ylivoimai- nen kakkonen, rakoa Schancheen jäi nimittäin maailinjalakin vielä monta millimetriä.

Peräkkäin saapuivat maaliin myös Silvennoinen ja Alamäki. Joista vii- memainittu ei ollut ymmärrettävästi lainkaan päivänpaisteisella tuulella kisan jälkeen.

Onneksi peli ei ole menetetty, Matti aikoo tosissaan ajaa tittelin uu- simisesta. Komeaa olisi, jos samoi- hin kisoihin saataisiin enemmänkin meikäläistä väkeä. Ja samanlaisia sponsseja kuin Marli.

EM crossin tekniset taustat:

NÄILLÄ AJETAAN

● Kun Audi Quattro näytti kyntensä ralli- poluilla, oli selvä, että moiset nelivetotiset superautot tulisivat myös rallicrossin pa- riin. Jo kauden avauskilpailussa itäval- lassa Franz Wurz esitteli II divisioonan rallicrossversion. Eikä kovin helposti es- tellytkään. Tuloksena heti ykköstilä. Ah- venistolla tahti oli sama. Nelivetoinen ih- meauto oli omaa luokkaansa.

Audi Quattron erikoisuus pillee nelive- dossa. Moottori on 2145 ksm, kehittää 328 DIN heppaa kierrosalueella 5500–7000. Vääntömomentti on mahtava, 420 NM 3250 r/min. Polttoaineensuihkutusta tehostaa nykymuodin mukainen turboah- din. Välttyksistä riippuen Wurzin ajokki saavuttaa huippunopeuden 170–200 km/h. Kiihtyvyyssarvo 0–100 on 4,3 sekuntia.

Nämä arvot eivät ole mitenkään poik- keuksellisen hyviä kilpapurppaneihin verrattuna. Ratkaiseva etu tapahtuu kiih- dytettäessä sorapintaiselta alustalta. Ja kun vastoin kaikkia epäilyjä nelivedon käyttäytyminen on varsin siistii, on sel- vää, että Quattro on voittaja-auto. Ainakin Franz Wurzin käsissä. Mies, jolla on Euroopan mestaruus jo vuosilta 1974 ja -76.

Ahvenistolle Wurz saapui suoraan Ruotsin kisasta. Harjoituskierrosten jäl- keen oli vuorossa vaihdelaatikon vaihto. Mukana oli neljä eri laatikkoa, joissa kai- kissa eri välitykset. Ahvenisto osoittautui varsin nopeaksi radaksi ja pitkä välitys oli tarpeen.

Quattron tasauspyörästössä on kaksi lukkoa. Etupyörillä 100 %:nen takana 75 %:nen. Auto on melkoisen painava, kilpailupaino on 1100 kg.

KUPLAT TASAVÄKISII

Timo Virtanen ja Pauli Silvennoinen ovat vannonutuneita VW kuplan kuljettajia. Kummankin ajotyyli on siisti ja selvästi kylläkosketuksia välttävä. Siili muoviset lokasuojat ovat saaneet väistyä. Hieman painavimmat pelitset kestävät naapurei- den tönimiset elvätäk aiheuta keskeytyk- siä repimisten vuoksi. Virtasen kuplassa on jopa astinlaudat paikallaan tarjoamas- sa nojaustukea.

Polkien VW:t ovat 2-litraisia, tehoa n. 270 DIN hevosvoimaa. Kaasutinkoneet, jotka ovat turboahdettuja. Kovin tarkkoja kiihtyvyyssarvoja ei ole mitattu, mutta 0–100 taittune n. 5 sekunnin pintaan. Vaihhteisto on nelivälityksinen, vaikka luo- kitus sallii myös 5-lovisen laatikon käy- tön, monta vaihtoa kierrosta kohden ei välttämättä nopeuta ajoa.

Kuplat ovat melkoisen keveitä riisut- tuina rallicrosskuntoon. Painoksi Virtanen kertoi 860 kg, sarjan keveimpiä laitteita.

ALAMÄEN PORSCHE

Marlin Lapponian värinen Porsche oli ai- tehoisena Ahvenistolla. Auton alusta al- kaen rakentanut ja Matin mukana maai- malla kiertävä mekaanikko Jorma Hannu- la murehti, kun uusi jenkikkompressor ei ehtinyt Ahvenistolle valmiiksi. Nyt autossa oli 3,2 litranen n. 350 hv:n ken kaasutaja- kone. Paino kilpailukunnossa 930 kg.

kiihtyvyy 0–100 n. 4 sekuntia. Huippu- nopeus nykyisin käytössä olevalla väl- ityksellä n. 200 km/h, eli riittävä. Suuri- työ onkin saada tehot siirretyiksi soralle ja riepottaa Porschea eteenpäin.

Turun Artukaisten räpäpäissä sitten laukesi vanha 3,2 litrainen ja uusi kom- pressoriahdettu 2,7 litranen valmistuneen ennen PM kisaa. Suunnitelmien mukaan tarjolla on silloin n. 450 hv.

ESCORT

Martin Schanche on Escortin erikoismies. Vaikka ura alkoi Opelin ohjaimissa, jossa heltsi Norjan ykkösyrymän jää- ratemestaruus, suuntaus oli selvä: Escort on oiva auto rallicrossiin. Martinhan voitti I divisioonan Euroopan mestaru- den viime vuonna, jolloin Matti Alamäki saavutti vastaavan II divisioonan puolella.

Martinin ongelmat ovat tehon lisäännyt- tyä vuosi vuodelta ollut vetoakselien katkaemisesta. Nyt norjalainen on siirtynyt japanilaiseen imherenkaan käyttäjäksi, se tarjoaa sopivaa veynmiä eikä re- päse liian rajusti. Turboahdettu Escort kehittää tänä vuonna 470 hv, joka tarjoaa hurjan suorituskyvyn 800 kiloiselle kopai- le.

SIELTÄ TÄLTÄ

Kärkiautojen ohella kannattaa noteerata päivän erikoisuudet. Bertil Persson talutti viivalle Euroopan mestari Per-Inge Wal- fridssonin vanhan tehdas Volvon. Kovia kokenut 343 sai sen verran silpeensä, et- tel mahtunut finaaleihin. Tehoa 343:n kaasutajaversiossa oli 280 hv, kone oli 2,5 litrainen ja paino n. 900 kg.

Ja kun ruotsalaisesta on puhe todetta- koon Stig Blomqvistin entinen 99-turbo Saab, jota ohjasi Anders Nordstedt, 2,2 litraisesta puhalletaan 300 hv, mutta ras- kas (980 kg) kori ja etuveto tekevät pelis- tä huonon lähtijän. Ainakin silloin, kun ra- tissa on joku muu kuin Stigu itse.

Oman lukensa ansaitsee Mini Lund- qvistin Camaro, joka ei suostunut koko päivänä käymään kuin korkeintaan 5:llä sylinterillä. 5,7 litrainen V 8 tarjoaa 410 hv, joiden siirtäminen tiehen onkin jo mel- koinen yritys. Asvaltilta auto taittaa 0–100 6,5 sekunnissa.

A-RYHMÄLÄISET

Vaikka Ahvenistolla oli vain kuusi ykkös- divisioonan ajokkia, ryhmän uskotaan nousevan pikkukihlajaa ylöspäin. Kalusto on huomattavasti halvempaa, mukana oli ryhmän 1 + pohjalta rallicrossin vaatimin muutoksin tehtyjä GTI volkkareita, sekä Simca rallyen nykyisiä versioita. Voittoon ajoi Saabin A-ryhmäläinen Turbo 99, jos- ta 200 hv irtaa helposti. Stenshagenin Golf GTI on 1600 kuutiainen, 160 hv:n, eikä Talbotin rallye 3:n 1300 ksm jää pal- joakaan jälkeen. Svein Hagenin rata- auto rakennettu tarjoaa 125 pollea. Ajok- ki on taas käden käänteessä ratakelpoi- nen. Norjalaiskuljettaja on ajanut samalla kopalla myös rallia ja pitääkin A-ryhmää ainoana oikeana köyhän miehen luokke- na.