

Ahveniston EM - rallicross:



Kesäkauden suurten autourheilutapahtumien sarjan aloitti rallicrossin EM-kisa Hämeenlinnassa. Suomalaiset osoittivat jälleen kerran olevansa kovia tekijöitä tässäkin lajissa, vaikka voitot menivät molemmissa divisioonissa ulkomaille.

Kilpailun erään ennakkosuosikin Walter Mayerin matka katkesi tähän ilmalentoon. Waltteri ei syyttänyt ulosajosta ketään kuin itseään, sillä edelläajavan pölypilvessä ei rataa näkynyt ennen kuin oli liian myöhäistä korjata ajolinjaa.



Seppo Niittymäki nousi taktisesti täydellisellä ajollaan varteenolettavaksi mestaruuden tavoittelijaksi. Sepon mielestä kiehtoo monen muun tavoin neliveto. Mutta annetaan ajan kulua, niin eiköhän Porschestakin saada myös etupyörillään vetävä.

MELKEIN KOTIVOITTO

JARMO VAINIO, teksti MARKO MÄKINEN, HOLGER EKLUND ja FOTOSPORT, kuvat

●● AHVENISTON moottorirata oli jälleen näyttämönä ajattaessa rallicrossin EM-sarjan Suomen osakilpailu. Ahvenisto oli sarjan yhdeksästä osakilpailusta kolmas, joten molemmissa divisiooneissa jännitys oli vielä huipussaan.

Kulmassa olevalla kaudella rallicross on saanut kauan kaipaamaansa lisäväriä uusien divisioonasäännösten ansiosta. Moni on jopa väittänyt, että laji on tänä vuonna lähempänä alkuaikojaa kuin koskaan aikaisemmin. Tuolloinhan lajin tehdessä tuloaan oli rakentajilla melkoisen vapaat kädet toteuttaa omia hui-mia teknisiä oivalluksiaan.

Samaa voidaan väittää nyt. Vaikka nelivetoisten määrä on jatkuvasti kasvamassa rallicrossissa, eivät kaikki 4 x 4 -laitteet suinkaan ole Audeja.

MILLÄ AJETAAN?

Norjalainen Martin Schanche on jo vuosia ollut rallicrossin ruumiillistuma. Kaukana ovat ajat, jolloin miehen teknisille oivalluksille naurettiin. Moninkertainen Suomenkävijä Martin on ollut koko rallicrossikautensa uskollinen neljälle kirjaimelle, Fordille.

Koska Ford ei ole vielä aikaansaanut, ainakaan virallisesti, nelivetoista oli Schanchen pakko rakentaa itselleen etuvetoisesta Escortista joka kulmasta raapiva. Vaikka tämä laite on esitelty lehdessämme jo keväällä (VM/84), muutama sana autosta lie-

nee siitä huolimatta paikallaan.

Muihin nelivetoisiin verrattuna Schanchella on mahdollisuus muuttaa kilpailun aikana eri aksleille tulevaa voiman jakosuhtetta. Keksintö on osoittautunut erittäin onnistuneeksi, sillä tilanteen vaatiessa kul-

jettajan istuimen vasemmalla puolella olevalla vivulla (auto on oikealta ohjastettava) voidaan vetosuhtetta muuttaa. Normaalisti Schanche käyttää suhdetta 30/70, jolloin auto on ominaisuuksiltaan erittäin lähellä normaalia takavetoista.

Toinen kilpailussa mukana ollut väriäiskä oli ruotsalainen Örjan Wahllund, joka saatiin kisan mukaan Kuplalla. Kysymyksessä ei kuitenkaan ollut mikään normaali "Aatun kosto", vaan nelivetoinen Volkari. Tekniikka on peräisin vähän sieltä sun täältä. Etupään rakenne on näet Golfista, ja taka-akseli on lainattu Bemarkista. Tehoa takamoottorista on puristettu 420-440 hevosvoimaa. Jos tässä ei ole kylliksi, mainittakoon autossa olevan Saab 96:n vapaakytkin. Vapaakytkin tulee kuvioihin siinä vaiheessa kun takapyörät menettävät ratkaisevasti otteensa tiehen. Veto lakkaa taakse, jolloin etupyörät vetävät auton oikeaan suuntaan. Yksinkertaista. Kaikkein parhainta on se, että auto on tullut tekniikaltaan maksamaan ainoastaan 35 000 Ruotsin kruunua. Verrattuna summaa 400 000 markan Audeihin ei voi kuin myhäillä tyytyväisenä. Ei olekaan mikään ihme, että Örjanin pa-



Matti Alamäki omistaa EM-sarjan tehokkaimman pelin, sillä tarvittaessa koneesta saadaan peräti 750 hevosvoimaa.

jalla on käynyt rakentamisesta oppia hakemassa Timo Virtanen.

Audeista jonkinlainen susi lampaan vaatteissa on Andy Bentzan pikkukorinen laite, joka kuitenkin pitää sisällään ison Quattron teknikan. Tehoa laitteessa on 400 hevosvoimaa. Toinen muista Audeista edukseen poikkeava yhdistelmä on Walter Mayer isolla Quattrolla. Viime vuoden Ahveniston kisan voittaja on Audin virallinen testikuljettaja, joten ajokokemusta kyllä löytyy. Eikä auton tehoisakaan ole mitään häpeilemistä, sillä tottahan tuki testikuskilla voimaa löytyy enemmän kuin pelkän rahan voimalla myllyjä hankkineilla.

TILANNE RUOTSIN JÄLKEEN

Viikko ennen Ahvenistoa ralliocross-joukko oli kerääntynyt Ruotsiin. Kakkosdivisioonan kärjessä oli Andy Bentza 30 pisteellä. Jaetulla toisella sijalla olivat Rolf Nilsen ja Schanche. Seppo Niittymäki oli neljäntenä ainoastaan kaksi pistettä Bentzaa jäljessä.

Tänne Suomeen tosin kantautui virallinen tieto, että tuusulalainen autoliikkeen johtaja olisi kahden ajettua kisan jälkeen sarjassa toisena. Tieto ei kuitenkaan pitänyt paikkaansa, vaikka tähän henkilökohtaisen PR-miehen varmaan pistelaskelmaan kaikki uskoivatkin.

Ensimmäisen kilpailun alamittaisella koneella ajanut Matti Alamäki sai Ruotsiin koko sarjan tehokkaimman myllyn. Saksalaisen Jostin viritämistä kahdella turbolla varustetusta 3-litraisesta pannusta voidaan tarvittaessa turboruuvia kääntämällä saada huimat 750 hevosvoimaa. Ennen Ahvenistoa Matti oli hyvissä takaa-ajosemissa kymmenentenä.

Ykkösdivisioonassa aktiivisimmin mukana ovat ainoastaan ruotsalaiset ja norjalaiset, tosin sitäkin suuremmilla joukkioilla. Kärjessä oli Anders Norstedt neljä pistettä ennen Egil Stenshagenia. Kolmantena puolestaan oli Steinar Joranli kolme pistettä edellisestä. Suomalaisittain ilahduttavaa oli Risto Burin ilmestyminen Ruotsin kautta Ahvenistolle elämänsä toiseen ralliocrossikisaan. Vähäisestä kokemuksestaan huolimatta nuori Buri hämmästytti jo kahden toisella puolella asiantuntijoita erinomaisella ajollaan.

KARSINTAERÄT

Ennen finaalieja ajetaan kolme karsintaa, joiden perusteella finaali-paikat jaetaan. Jokaisen kuljettajan kohdalla kaksi nopeinta erätulosta huomioidaan. Karsintaerän nopein kuljettaja saa yhden sijoituspisteen, toiseksi tullut kaksi jne. Joten mitä vähemmän pisteitä, sen kovempaa kaveri on ajanut.

Ensimmäisessä divisioonassa nopeimmin aloitti Ruotsin ralliocross-maajoukkueeseen kuuva Lars Nyström. Sementtisponsilla ajavan Nyströmin aika yli kaksi sekuntia parempi kuin erässä seuraavaksi tullella.

Knut Boberg, pisteissä neljäntenä ollut ennen Hämeenlinnaa, piiskasi Golfinsa toiseksi nopeimpaan aikaan ja samalla kahteen sijoituspisteeseen. Kolmannelta tilalta löytyikin sitten jälleen sinikeltaista väriä. 35-vuotias palomies Anders Norstedt toi isoa Saabiaan näyttävästi ja samalla riittävän nopeasti.

Suomalaisten osanotto ykkösdivisioonassa on valitettavasti vain kah-



Jörgen Wahlundilla on tällä hetkellä kakkosdivisioonan ainoa nelivetoinen Volkswagen. Mies itse on tyytyväinen rakennelmaansa, sillä kaiken onnistuessa nappiin laitteella ehtii nopeimpien Audiin tahtiin.



Jälki-ilmoittautunut Gunnar Kittiläisen kannatti tulla Ahvenistolle, sillä tuliaisina kotiin oli A-finaalin kuudes sija.

den kuljettajan varassa. Ei siinä, etteivät Risto Buri ja Pekka Tuuri olisi kuljettajia, mutta tuntuu siltä, että kotimaisilla A-ryhmän rallimiehillä olisi varmasti sanansa sanottavana tässä lajissa.

Burin aika oikeutti miehen tässä vaiheessa kuudennelle tilalle. Pekka Tuurin ajosta sitävastoin puuttui edellisvuodesta tuttu meno. Miehellä tuntui ajohaluja kyllä olevan, mutta Golf ei ehtinyt riittävästi muiden vauhtiin.

Ykkösdivisioonassa suosituimmat laitteet ovat Golfeja sekä Volvoja mutta joukkoon mahtuu muutama hieman harvinaisempi peli. Norjalaisen Odd Moenin Mitsubishi Starion herätti varikolla ansaittua huomiota. Auton pellissä ei näet ollut ainoastaan merkkiä lajiin kuluviista kosketuksista. Siistin ulkomuodon lisäksi autossa ei juuri muuta ollutkaan, tai sitten Moenilla ei ole tavoitteena kuin ainoastaan mukanaolo.

Kakkosdivisioonassa aloitettiin Martin Schanchen tahtiin. Norjalainen ei tosin ollut mitenkään ylivoimainen ajallaan 2,36,36, sillä Walter Mayer hävisi ainoastaan 12 sekunnin sadasosaa.

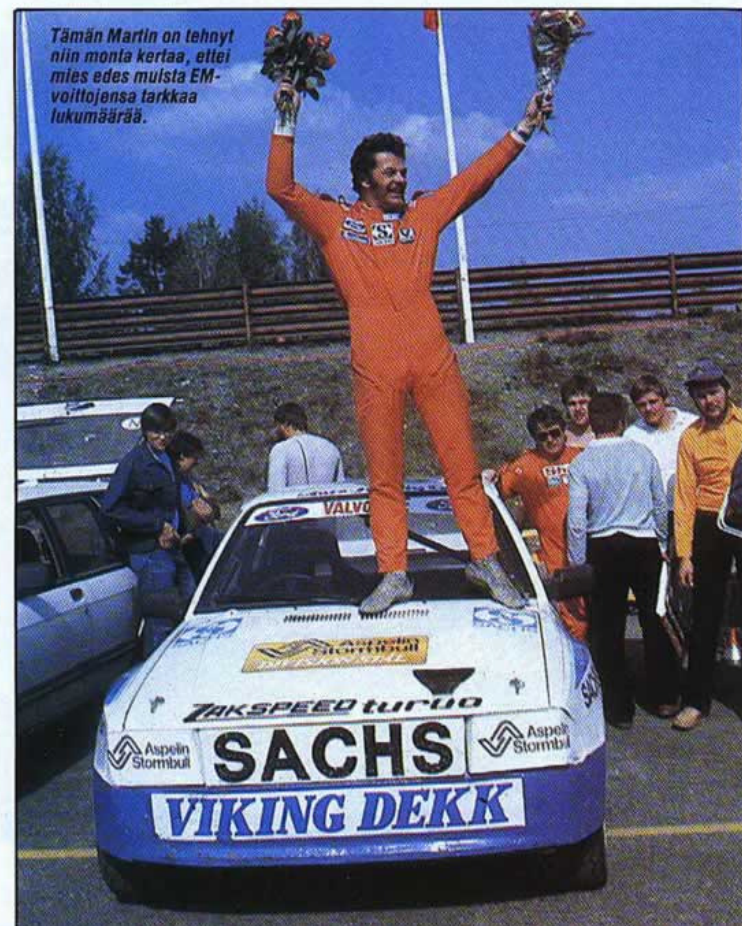
Suomalaisten mielialaa kohotti Matti Alamäki hienolla kolmannelta sijallaan. Ennen kilpailua Matti kertoi

toivonsa kuivaa keliä, jolla Porscellakin olisi mahdollisuuksia nelivetosia vastaan. Tuntuu siltä, että rukoukset oli kuultu, sillä ilma Ahvenistolla oli mitä parhain, eikä sateesta ollut tietoaakaan.

Neljänneksi kerkisi viime vuoden mestari Olle Arnesson, ruotsin maajoukkueen jäsen. Melkein kolme sekuntia Ollesta jäi Seppo Niittymäki, jonka aika kuitenkin oikeutti miehen neljänneksi. Muista suomalaisista mainittakoon Salama Racing teamin Timo Virtanen yhdeksännellä sijallaan. Juha Holm oli kuplalla 11., ja Pekka Kanerva Porschella 12. Viidetoista nopeimman joukkoon mahtuvat vielä Antero Nikkinen ja Jukka Peltari.

Erän jonkinasteiseksi pettymykseksi voidaan laskea Andy Bentzan ajo. EM-sarjaa johtaneelta kuljettajalta odotettiin hieman ripeämpää aloitusta, sillä mies oli vasta kymmenenneksi nopein.

Kakkosdivisioonassa nähtiin mukana ensimmäistä kertaa Suomessa naiskuljettajia, sillä kilpailun johtohenkilöstön ennakkosuosiksi kohonnut May Poverud kaatoi raja-aitoja Escodrillaan. Vauhtia ei ollut niin paljon kuin odotettiin, mutta 23-vuotiaalla sairaanhoitajalla ovat ajovuodet vielä edessäpäin.



Tämän Martin on tehnyt niin monta kertaa, ettei mies edes muista EM-voittojensa tarkkaa lukumäärää.

Toinen karsintaerä ensimmäisessä divisioonassa oli Lars Nyströmin kohdalla suora toisinto ensimmäisestä. Kaveri kiidatti Volvonsa nopeimmin radan lävitse. Nyströmin paikka A-finaalissa oli selvääkin selvempi jo kahden erän jälkeen sijoituspisteillä ollessa kaksi.

Toisessa ehti Larsin teamikaveri Norstedt runsaasti puoli sekuntia hitaampana, joten sinikeltaisilla kaverilla olivat pullat hyvin uunissa.

Valittamista ei tosin ollut Risto Burillakaan, joka paransi ajoaan ollen erässä kolmas. Verrattaessa Riston eräaikoja huomataan kolmannen sijan ajan olevan sekunnin verran ensimmäistä parempi. Tämä siitä huolimatta, vaikka rataa oli muuttamaan paikkaan syntynyt melkoiset urat.

Pekka Tuurille ei onni hymyillyt, sillä Golfin matka katkesi ennen ruutulipun heilahdusta. Saman kohtalon koki Odd Moen.

Kakkosdivisioonassa Martin Schanche ei antanut muille mitään mahdollisuuksia. Kaksi erää, kaksi voittoa, kaksi pistettä. Norjalaisen päivä tuntui menevän putkeen. Kyllä onnistumisen huomasi Martinin olemuksesta, sillä alkukaudella nähty äksyilyä ei edes kilpailun ollessa täydessä vauhdissa näkynyt.

Suomalaiset paransivat asemiaan toisessa erässä. Seppo Niittymäki oli toinen ennen Matti Alamäkeä. On varsin mielenkiintoista seurata näiden kahden "mäen" ajoa. Seppo hakee enemmän varmaa maaliinpääsyä, kun taas Matti kokee tappioasemassa samanlaisen muodonmuutoksen kuin Stig Blomqvist rallipoluilla.

Suomalaiskaksikon jälkeen seuraavaksi sijoittui Rolf "Mygga" Nilsen. Monella ei ehkä liene tiedossa, mistä miehen lempinimi "Mygga" (hyttynen) on saanut alkunsa. Kaikki juontaa juurensa aikaan, jolloin nyt 37-vuotias Rolf oli vielä koulussa. Pojan ulkoinen olemus oli niin heivöroinen, että sukulaisuus hyönteisiin oli kavereiden mielestä mitä ilmeisin.

Timo Virtanen ajoi Kuplallaan uskomattoman kovaa sijoittuen Olle Arnessonin jälkeen kuudenneksi. Jukka Peltari näytti kotiutuvansa nopeasti EM-sarjaan, siitä osoituksena seitsemänteen tilaan oikeuttava aika.

Erän katkerimmin kokivat Walter Mayer ja Andy Bentza, jotka molemmat joutuivat keskeyttämään. Mayerin hurjan näköinen ulosajo automuseon nurkalla oli kuitenkin miehen omaa syytä, sillä ajolinja vei suoraan hiekkakasaan. Audi tuhoutui törmäyksessä sen verran pahasti, että Walterin kilpailu oli päivän osalta ohi.

Ulosajon yhteydessä saatiin jälleen osoitus siitä, kuinka tärkeää on kiinnittää kypärä kunnolla. Nyt Mayerin potta irtosi ennen kuin auto oli pysähtynyt. Mies huomasi itse tämä, sillä liikkeen pysähtyttyä hän kokeili epäilevästi, onko pääkopan suojana enää mitään.

Olkoon tämä jälleen kerran varoittava esimerkki niille, jotka eivät muista tai halua kiinnittää kypäränsä hihnoja.

VARMISTELUA

Kolmanteen kirsintaerään valmistauduttaessa havaittiin paikkansa tärkeimmissä finaaleissa varmista-neiden kuljettajien, jollei aivan jättävän startin väliin niin ainakin tulevan ajamaan turhia riskejä ottamatta.

Ei ole mitään mieltä yrittää hyvää tulosta, jos aikaisemmat tulokset jo edellyttävät paikkaa A-finaalissa. Katsojien kannalta tämä on tietenkin kurjaa, mutta tilanteelle ei voi mitään.

Ensimmäisessä divisioonassa nopein oli Anders Norstedt. Toiseksi nopeimmin radan selvitti Knut Boberg ennen Håkan Ivarssonia. Risto Buri jatko jälleen hyviä suorituksiaan ollen neljäntenä ja samalla itse-oikeutetusti A-finaalissa.

Kahta aikaisempaa erää hallinnut Lars Nyström keskeytti, mutta se ei merkinnyt mitään, koska miehellä oli jo A-finaalipaikka varmistettuna kahden startin jälkeen.

Kakkosdivisioonassa Martin Schanche ei edes ilmestynyt lähtöviivalle kolmanteen erään. Mestaruutta jälleen kerran tosissaan tavoitteleva norjalainen ei halunnut riskerata mitään, vaan keskittyi varikolla päivän päälähtöön muiden vie-



Viime vuoden mestari Olle Arnesson jätettiin A-finaalissa neljänneksi.

lä hakiessa mahdollisimman pieniä pistemääriä.

Rolf Nilsson kaunisteli pistesaldoaan voittamalla kolmannen erän ennen Matti Alamäkeä. Olle Arnesson oli kolmas ja jälki-ilmoittautuneena mukaan tullut Gunnar Kittilsen neljäs. Andy Bentza ehti viidenneksi, mutta koska Seppo Niittymäki oli Schanchen tavoin koko erän varikolla, olisi Andyn sijoitus melkoisella varmuudella ollut todellisuudessa kahta pykälää heikompi.

Erässä nähtiin rallicrossissa erittäin harvinainen, ja samalla todella epäurheilijamainen suoritus. Kjetil Bolneset menetti erässä mahdollisuutensa kolhittuaan peliään J-H Björklundin Audiin lähtökahinoissa. Tästä norjalainen kimpaantui kypäränsä sisällä niin paljon, että jäi odottamaan Björklundin tuloa. Kun tämä sitten lähestyi, alkoi Bolneset tyylikkäästi peittää takana tulevalta ohituspaikkoja. Bolneset ajoi kuitenkin

kin varikolle ennen kuin hänet kerittiin ottaa liputtamalla radalta pois. Kiusanteko onnistui kuitenkin, sillä Olle Arnesson sai ajaa ylhäisessä yksinäisyydessä hyvään aikaan.

FINAALIT

Finaalit ajettiin molemmissa divisioonissa vuorotellen. Ensin aloitettiin ykkösen C-finaalilla, sitten oli vuorossa kakkosen C jne.

Alemman divisioonan ensimmäinen finaali lähti oli melkoisen mielenkiinnon. Erot olivat erittäin selviä, joten kuuden kierroksen aikana katsojien mielenkiinto ehti laskea huomattavasti. Lähdön voitti Golfilla Wiggo Klatran. Pekka Tuuri oli samassa startissa mukana, mutta voittoon miehellä ei ollut missään vaiheessa mahdollisuuksia. Toisen samanlaisen Golfin Tuuri sentään pystyi voittamaan.

B-finaalissa parhaimmilla paikoilta

pääsivät lähtemään Erik Hansen ja Kai Viggo Brateng. Heti ensimmäisessä kaarteessa syntyi pientä nahinaa. Björn Skogstad jäi muiden puristamaksi, pyörähti melkein tilanteen jälkiseurauksena, mutta pääsi jatkamaan.

Parasta antia oli Hansenin ja Bratengin huima taistelu keulapaikasta. Hansen päätti keskittää voimansa viimeiseen mutkaan, jossa hän pääsi sisäkautta ohitse. Brateng luisti tilanteesta radan ulkoreunaan, otti karkulaisen kiinni, mutta ei lyhyestä kahdella pyörällä ajostakaan huolimatta voittanut finaalia.

Ykkösdivisioonan A-finaali oli Ruotsin rallicrossteamiesten Nyströmin ja Norstedtin näytös alusta alkaen. Nyström pääsi keulaan heti startista, eikä hän paikkaansa sen koommin muille luovuttanutkaan. Norstedt oli ensimmäisen kierroksen ajan kolmantena, mutta pääsi kierroksen täytyessä puikkaamaan sisäkautta Håkan Ivarssonin ohitse. Anders yritti jäljellä olevien viiden kierroksen aikana tunkea Saabinsa Volvon ohitse, mutta turhaan. Tallikaveruudestaan huolimatta kavereilla tuntui olevan verennäkö suusaan, niin hurjalta otteet näyttivät. Norstedt yritti vielä viimeisessä kaarteessa ohitusta, mutta rahkeet eivät riittäneet kuin rinnalle saakka. Tuloksena kuitenkin kunniakas toinen sija.

Risto Buri ajoi tässä lähdössä jälleen mallikkaasti, mutta finaalin viimeistä sijaa korkeammalle hän ei päässyt. Tätä sijoitusta ei saa kuitenkaan väheksyä, sillä Euroopan huippujen kyydissä pysyminen vielä viime vuonna junnuissa ajaneelta kaverilta on hatunnoston arvoinen suoritus.

TINKIMÄTTÖMÄN TYYLIKKÄÄT



Volvo

MERKKIKOHTAISET SPOILERIT, LEVITYKSET, VANTEET, KORIOSAT JNE...

MAAHANTUOJA: **GOODVAN** TUULILASINTIE 9, HELSINKI 77



P.S. TILAA ESITE, PUH: 90-382 373

TEHOKKAAMPI DIVISIOONA

Kakkosdivisioonan C-finaali näytti, ettei Kjetil Bolnesetin olisi turhaan tarvinnut protestoida kolmannessa erässä. Halutessaan mies ehti Escortillaan vallan ripeään tahtiin. Antero Nikkinen yritti parhaansa mukaan saavuttaa norjalaista, mutta vaikka välimatka aina välillä hieman kaventui, ei lappeenrantalaisella ollut todellisia mahdollisuuksia voittoon.

Pekka Kanerva ehätti ruutulipulle kolmantena, seuraavina C-J Lindblad sekä Eino Venäläinen. Venäläisellä oli muuten jälleen kerran meno mielessä, sillä vanha herra kuljetti Escortiaan jollei nyt aivan päivän nopeimpiin aikoihin, niin ainakin kisan näyttävimmillä linjoilla. Paremminkin sääntö kuin poikkeus oli, että Eikan ajaessa varikolla leijaili mahtava pölypilvi.

Päivän harvaan kaatosaloon tuli lisä B-finaalissa Terje Schien selättäessä Quattronsa heti ensimmäisessä kaarteessa. Keulaan pääsi hetkeksi hyvän lähdön saanut Timo Virtanen. Gunnar Kittilsen ei kuitenkaan viihtynyt pitkään Timpan takana, vaan painui heti ensimmäisellä soraosuudella ohi. Bolneset puolestaan ohitti Pelttarin museon mutkassa.

Kaikkein kovin taistelu käytiin Timo Virtasen ja Andy Bentzan välillä. Vaikka itävaltalaisella oli turvanaan huomattava tehoylivoima sekä vielä neliveto, ei Virtanen antanut periksi. Bentza pääsi kerran jo Volkmarin rinnalle pääsuoran jälkeisessä kiihdytyksessä. Tilanteessa autot hieman kilkasivat, jolloin Audi nousi kahdelle pyörälle. Tilanne näytti hurjalta, mutta yhä edelleen Virtasen mennessä edellä kaverit jatkoivat kappailuaan.

Radan toisella soraosuudella Virtanen kuitenkin ajautui ulos, ilmeisesti törmäys vaurioitti sen verran ohjauslaitteita. Tällöin niin Bentza kuin Bolnesetkin pääsivät suomalaisen ohi.

A-finaali oli suomalaisittain erittäin herkullinen. Eturivistä paikan saivat Rolf Nilsson ja Martin Schanche. Toisesta rivistä pääsivät lähtemään Olle Arnesson ja Matti Alamäki. Takariviin jäivät Seppo Niittymäki sekä edellisen finaalin voittanut Gunnar Kittilsen.

Parhaimmin viivalta ampaisi Martin Schanche, mutta Matti Alamäki seurasi toisena. Ei kuitenkaan pitkään, sillä ennen ensimmäistä mutkaa Nilsson käänsi ajokkinsa melkein suoraan Alamäen Porschen kylkeen. Tilanteen seurauksena Matti menetti kaikki mahdollisuutensa finaalin viimeistä sijaa korkeammalle.

Martin Schanchele kukaan ei voinut mitään, eikä Seppo Niittymäen toiselle sijallekaan kukaan ollut uhkaajaksi. Lähdössä kolistellut Nilsson oli kolmas ennen Arnessonia ja Alamäkeä. Matti ei olisi ajamalla noussut viidenneksi, mutta porilaisen onneksi Kittilsen joutui keskeyttämään.

OMIN SANOIN

Yleensä kilpailun voittajalla ei ole mitään moitittavaa. Ei ollut tälläkään kerralla, vaikka Schanche tunnetaan miehenä, joka ei turhaan säästele sanaista arkkuaan. Mutta mikäli aivan oikein muistetaan, on samainen M. Schanche viime vuonna kovaan ääneen kertonut, ettei hän tule enää

koskaan ajamaan Suomessa. Ihmisen mieli on muuttuvainen.

Kaksi ensimmäiset kierrosta ajoin A-finaalissa täysillä. Sen jälkeen aloin varoa kaikkia ylimääräisiä riskejä rengasrikkojen muodossa. Kaikkien kuuden kierroksen ajan jäähdyttäjistä vuoti hieman vettä,

va velikulta ajoi kolme täyttä ympyrää. Schanchen kilpailuissa käyttämä vaihdekaavio oli enemmän kuin kummallinen. Lähtö tapahtui kakkosella, ja ensimmäiseen vinkkeliin tullessa vauhtia oli jo 108 km/h. Sen jälkeen nopea kiihdytys, vaihto kolmoselle, lisää vauhtia ja nelonen.



Martin Schanche on livahtamassa omille teilleen. "Mygga" Nilsson kampeaa Alamäen eteen, ja niin on protestinkirjynen tilanne valmis.



Volvolla ehtii hyvin ykkösdivisioonassa. Häkan Ivarsson hypyi pelinsä A-finaalissa kolmanneksi.



Jukka Pelttari ei ollut ainoa, joka hypyi autoaan rajusti varikkoa vastapäätä olevassa kuopassa. Kaikki muut ajoivat oikeaa ajolinjaa pitkin suoraan monttuun, mutta Eino Venäläinen havaitsi pitkän linjan ulkokautta olevan turvallisemman, tai ainakin katsojille pölyisemmän.

mutta se ei vaikuttanut suoritukseeni mitenkään, kertoi Martin, jonka auto oli melkoisen höyryn vallassa viimeisellä kierroksella.

Heti maalilipun heilahduksen jälkeen nähtiin Martinille tyypillinen voitonmerkki, auto soralle jossa iloitse-

Tämän jälkeen mies ei käyttänyt kuin kakkos- ja nelosvaihteita.

Jos tällä autolla ei voita Euroopan mestaruutta, niin kyllä silloin vikaa voidaan hakea kuljettajasta, tuumaili voittaja varikolla.

Seppo Niittymäki nousi toisella si-

jallaan samalle sijalle myös kokonaispisteissä. Katsomosta tuntui siltä, että "Niittari" ei koko erää yrittänyt aivan keikkeaan.

Finaalin neljännellä kierroksella autosta hukkui kolmosvaihte. Tällöin katsoin viisaammaksi varmistella toista sijaa kuin yrittää hulluun ta-



Risto Buri on ajamassa kahdessa EM-kisassa ollut molemmissa pisteillä. Ei liene väärin oletettu, että suomalaisilla olisi ykkösdivisioonassa hyvät mahdollisuudet. Miten on Mikko Sundström?

voin yrittää Martinin kiinniottamista.

Ahveniston lähtöpaikkaa on arvosteltu runsaasti, ja jälleen paikka sai moitteita. Niittymäen mielestä paikka on liian jyrkkä, eikä lähtösuurallakaan ole tarpaksi pituutta. On melkein kuin onnenpyörällä arpomista kuka pääsee keulaan.

Rolf Nilsson, joka leimattiin Alamäen teilaajaksi, ei ollut syyteistä moksiskaan.

En voi kuin ihmetellä Martin mielipidettä, sillä jo ohjaajakokouksessa sanottiin, että omaa ajorataa ei tarvitse säilyttää finaaleissa. Sitä paitsi minä olin tilanteessa Alamäen edellä, kertoi Nilsson, jonka mukaan kakkikko on viimeisten kahden vuoden aikana kolistellut toistensa peltejä ainakin 20 kertaa.

Viime vuoden mestari Olle Arnesson oli varsin tyytyväinen ajoonsa. Ainoa huolenaihe kohdistui suomalaisiin. Pelkäsin suomalaisten pelaavan taktiikkapeliä ja pussittavan minut finaaleissa. Tällaista odotin jo alkuerissä. Muuten meni ihan mukavasti, mutta tuon "Myggaran" ohitse olisi kyllä pitänyt päästä, harmitteli Olle.

Jos kasvoniilmeistä voi jotakin päätellä, niin tuntui siltä, että maailma lepää koko painollaan pelkästään Matti Alamäen harteille. A-finaalin jälkeen ilmassa leijui jo protestinuhka, sillä varsinkin Martin mekaanikko ehdotti protestin tekemisestä useaan otteeseen huolletta valleen.

Tilanne kuitenkin laukesi Martin keskusteltua kilpailun toisen johtajan ja samalla kävelevän sääntökirjan Jommi Öunapin kanssa. Kolistelu oli täysin sääntöjen mukainen, vaikka se kieltämättä pudotti Alamäen pois kärjestä.

Kokonaisuutena kilpailua voidaan pitää onnistuneena, vaikka edellisvuosista tutut tiukat kaksinkamppailut olivat vähentyneet. Nähtävää oli muuten riittävästi.

Kilpailijat antoivat lähtöpaikan lisäksi hieman moitteita radan vähäisistä ohituspaikoista ja suureksi nousevasta ajonopeudesta.