

Mäkinen aloitti taistelun ruotsalaisia vastaan

Simo Lampinen seuraa mukana



Timo Mäkinen aloitti heti ensimmäisellä varsinaisella pikataipaleella, 7 kilometrin mittaisella, painajaismaisen huonopintaisella Leivonmäen erikoiskokeella ruotsalaisten Porsche- ja Lotus-rintaman kanssa taistelun Suurajojen voitosta. Harjun mäkkikokeessa ajoi parhaan ajan Björn Waldegård, mutta Leivonmäen soratietellä litamyöhällä tulleet tiedot kertoivat viime vuoden alun toistuvan. Leivonmäellä nimittäin Timo Mäkinen Cooperillaan ja Bengt Söderström Lotuksella olivat ajaneet saman pohja-ajan 307. Vain kaksi pistettä heistä jäljessä hurjastell maaliin Porscheella Åke Andersson ja hänestä vuorostaan sekunnin jäljessä Björn Waldegård samanlaisella ajokilla. Kaikkien aikojen kärkikamppailun tuntumassa ovat lisäksi seuraavilla tiloilla olleet Ove Eriksson Lotuksella 312, Simo Lampinen Saabilla 313, Carl Orrenius Saabilla 316 sekä Leo Kinnunen Volkswagenilla ja Hannu Mikkola Volvolla 317.

Jo ensimmäisen yön pikataival antoi viitteitä siitä, että taistelu Suurajoissa tulee tänä vuonna suomalaisten ja ruotsalaisten välillä olemaan entistäkin tiukempaa. Anderssonin ja Waldegårdin nopeat autot eivät nimittäin vielä Leivonmäellä päässeet oikeuksiinsa, mutta seuraavat taipaleet ovat jo paljon nopeampia.

Toisella pikataipaleella, nopealla Sysmän 8 kilometrin mittaisella tiellä Simo Lampinen kuljetti Saablaan ilmiömäisellä hurjuudella ja taidolla vetäisten seitsemän sekuntia paremman ajan kuin toiseksi tullut Timo Mäkinen ja Åke Andersson. Lampisen aika oli 373. Neljänneksi tuli Jorma Luse-nius 383 ja viidennelle tilalle kilpesisivät ajalla 385 Waldegård, Mikkola ja Virtapuro. Paull Tolvonon oli seuraavana 388 ja hänestä sekunnin jäljessä Bengt Söderström ja Ove Eriksson.

Tilanne EK Sysmän jälkeen: 1) Timo Mäkinen 770,3, 2) Simo Lampinen 774,6, 3) Björn Waldegård 775,6 4) Åke Andersson 777,6, 5) Bengt Söderström 779,4, 6) Ove Andersson 786,6, 7) Hannu Mikkola 787,6, 8) Risto Virtapuro 794,3, 9) Leo Kinnunen 794,8, 10) Carl Orrenius 794,9.

Porschet omana luokkanaan Harjulla: Waldegård nopein

Porschet olivat poikaa Jyväskylän Suurajojen ensimmäisessä erikoiskokeessa Jyväskylän Harjulla. Harjun kiersi nopeimmin Ruotsin pelätty Björn Waldegård, joka sai ajan 1.20,6. Porschet valtasivat myös neljä seuraavaa sijaa tosin suomalaisvoimin, sillä Ruotsin toinen Porsche-hirni Åke Andersson pyörähti Oikokadun kulkemassa ympäri ja menetti kallilla sekunteja. Timo Mäkinen kyllä tuli kuudenneksi sekunninkymmenesosaa ennen Ruotsin Bengt Söderströmiä. Porschet lähtivät 1750 km:n taipaleelle hyvissä asemissa, mutta nyt niillä on edessään soratietepikataipaleet, joille varmasti samanlainen täysi potti jää keräämättä.

Seitsemänsentoista Jyväskylän Suurajojen ulkoiset puitteet olivat entisten kaltaiset. Maaherra Eino Palovesi lähetti matkaan ensimmäisen kilpailuparin. Jo kuusi-toista kertaa aikaisemmin lähettäjänä toiminut Eino Hinkkanen saatteli taipaleelle loput 123 autoa joukossa oman poikansa Matin Volkswagenin. Harjun rinteille oli kerääntynyt yli 5000 katelijaa ja ilmassa oli "suuren autourhellujuhlan tuntua". Puitteet olivat sammanlaiset kuin useana vuonna ennenkin, mutta kokonaan uusi sukupolvi on astumassa taistelemaan rallikilpailujen voitosta. Tästä oli hyvänä esimerkkinä ensimmäinen lähtijä vanhan ralliketun Onni Viikkaan Jari-poika.

Ensimmäisen parin, Jari Viikas

— Seppo Soinin lähtessä kiertämään Harjua Saabillaan talvaalle kerääntyneet tummat pilvet antoivat vettä yleisön niskaan ja kostuttivat Yliopistonkadun asfaltin petollisen lukkaaksi. Ensimmäisen parin pohjanoteerukseksi tuli 1.37,4, jota toisena ajanut Itä-Saksan Asmus Trabantillaan hetki paransi aikaan 1.33,7. Tämä jäikin ykkösluokan parhaaksi. Tarvittiin ensimmäisen naisajajan suoritus ennenkuin numerot muuttuivat, Taru Ketonen paransi kärkiaikaa sekuntikymmenyksellä ja Marjatta Aaltonen teki ajan 1.30,1.

Raimo Kossilan aloittaessa kuumien ryhmien sade lakkas, mutta raju-Raimo veti Oikoka-

Jatko II. sivulla



Tom Trana ja Torsten Åman ottavat Saabillaan kaarretta Harjun mäkkikokeessa.



Riemujen rikkaus ja surujen summa...

Kilpailun johtaja Matti Jaatinen hörröpi kiireisenä aamukahvian ja uhkailee ties monenhenko kerran jättää kilpailun johtotehtävät nuorimmille harteille ja uusille kyvyille.

Simo Lampinen hymyilee Jyväskylän pihassa Saabinsa vieressä kilpaa auringon kanssa; ajojen kaksoisvoitosta tuli toisayönä 3,3 kiloisen pulsan tyton isä ja tämä merkitsee hänelle paljon enemmän kuin Suurajojen voitto.

Katsastuspaikalla Berndt Jansson ja Sylvia Österberg eivät hymyile. Jälleen kerran on kiistaa valoista. Renaultien halogeenilamput eivät katsastusmiesten mielestä ole standardivalmistaisia, vaan niihin on kytketty jodi-lamppu vasta jälkeempään välikappaleella. Ruotsalaiset väittävät tuhtuneena, että autot saa ostaa suoraan tehtaalta kyseisillä lamppuilla varustettuina. Väittely liikkuu alueilla, joita maallikon on mahdoton hallita: kaivetaan luokituspapereita, lamppusarjoja, heijastimia ja lasia esiin, vaihdetaan, revittään pois, kirottaaan ja nauretaan, mutta illaan mennessä ollaan kuitenkin valmiina.

Björn Waldegård ällistyyttä lehtimiehet ilmoituksellaan, ettei hän ole edes käynyt Laajavuoressa, puhumattakaan, että olisi kilpailujen järjestäjien kehoituksen mukaan kävellyt pikataipaleen läpi.

Åke Andersson syöksähtää portista katsastuspaikalle ja ilmoittaa, ettei hän ole edes ajanut läpi kaikkia taipaleita. Mene ja tiedä — hämäystä vai totta — joka tapauksessa tulipunainen Porsche n:ro 42 on valmis kilpailuun.

Timo Mäkinen kartanlukija, Pekka Keskitalo sen sijaan ei ole valmis kilpailuun. Hänellä on angina ja vielä torstai-iltana miteltiin kuumetta yli 39 astetta. Lääkekuuri on vetänyt miehen kasvat harmaan valkeiksi, mutta Timon viereen hän kuitenkin menee istumaan, eikä sillä paikalla ainakaan väri palaa takaisin poskille.

"Kyllä Waldegård ajaa nopeammin kuin Åke Andersson", vakuuttaa Olle Bromark vaihtaessaan neljästä sumuvalosta katsastusmiesten vaatimuksesta kahta tavalliseksi. "Saabin vauhti ei riitä nyt ajettavilla pikataipaleilla", kuuluu kommentti Tranan mahdollisuuksista.

Varikotunnelmien jälkeen seuraa tupakansavuin ohjaajakokous ja tupakansavuisia ohjaajakokousta tupakansavuin odotus. Odotus, jonka aikana silmien eteen nousee kuva seuraavasta yöstä:

Pimeä metsätie, jolla värikkäillä mainoksilla koristeltu ralliauto korahdelee lähtöpäikällä ajajan pitiessä moottoria lämpimänä. Auton vieressä lähehtäjä, joka tuijottaa hi-

taasti nytkähtelevää sekuntiviisaria . . . 30 . . . 15 . . . 10 . . . 5, 4, 3, 2, 1. AJA! Kytkin nousee pamahtaen lattialta samalla kun kaasupoljin survaistaan kiinni pohjapeltiin, nopeasti kierrosia ottavan koneen ulvonta nousee korvia repiväksi, vaihto kakoselle, jälleen repivä ulina, vaihto kolmoselle ja auto onkin syöksymässä jo 120 km tuntinopeudella kaarteeseen:

Ensimmäinen on pahin . . . ensimmäinen on pahin, ajattelee kartanlukija, joka pitää toisella kädellä kiinni "pakokauhukahvasta" ja toisella kädellä kartanlukulaudalla olevasta nuottivihosta: "Vasen täysiä — sale metriä — loiva oikea täysillä . . . 400 metriä suoraa . . . voi h-vetti kun on nopeaa . . . jyrkkä vasen jarruja . . . nopea ässä täysillä . . . hyvin menee . . . varo kiveä 100 metriä maitolaiturista . . . sitten hyddä ja taitto vasemmalle väärin päin kallellaan . . ."

Kartanlukija tietää, että pikataival voi päättyä vain kahdella tavalla: vihreän valon syytyttyä kirkuvan jarrutukseen tai sitten pellin ryskeeseen auton syöksyessä yli pimeään metsään. (Kolmantena mahdollisuutena on koneen hajoaminen, mutta sitä ei uskalleta ajatella)

Rallio jo jatkuu, keltaiset valot yrittävät wattiin voimalla leikata juustomaista suomalaista notkelmasumua, jossa suuntaisto ja käsitys kuljetusta malkasta menefelään heikessä. Notkelman jälkeen seuraavalla kumpareella ei ole sumua, mutta siltä lävähtää päin silmiä aamuauringon polttava kehä.

"Mitään ei nähnyt, mutta oli vaan ajettava", totesi Simo Lampinen kaksi vuotta sitten Kokkoselähdellä tällaisen kauhuyön jälkeen.

Ralliautojen kanssa kilpaa yrittävät selvitä huoltoautot, jotka on lastattu täyteen renkaita, työkaluja, varaosia, varalamppuja, tunkkeja, hitsausvälineitä jne. loputtomiin aina niin paljon kuin jouset pohjassa kalkkattaan kulkeva auto pystyy kuljettamaan. Autossa tarvoiden välissä kyhöttävät mekaanikot syöksyvät hermostuneesti savuketta imevän ajan luokse:

— Mikä meni?
— Pensapumppu!
— Voi helkkari, niitä on vaan Masan autossa ja aeteltiin, että . . .
— No siinä mulla seisoo tontut ja just kun olis ruvettu vähän pää aukeamaan . . .
— Älä nyt, kysytään jos noilla svenskeillä olisi.

Ja svenskeillä oli tai ei ollut. Rallitaival jatkuu, jos sinä et jatkanutkaan, niin muut jatkavat ja aina joku tulee maaliin voittajana.

— eca —

Riittääkö suomalaisten harjoittelu nopeiden Porschejen voittamiseen?



Timo Mäkinen (vas.), Berndt Jansson (kesk.) ja Sylvia Österberg keskustelivat pitkään Renaultien valoista, jotka ensimmäisen katsastuksen yhteydestä todettiin "laittomiksi", mutta protestin jälkeen valot hyväksyttiin, kun tu vahvistus, että ne ovat suoraan tehtaalta asennettu vakiovarusteena Renaulteihin.

Ruotsin johtava urheilulehti Idrottsbladet uskoo Ruotsilla olevan tämänvuotisissa Suurajoissa mahdollisuus yleiskilpailun voittoon, joka ei ole mennyt lahdan taakse sitten vuoden 1960. Idrottsbladetin autourhelluasiantuntija Sverker Benson ei kuitenkaan usko kolme kertaa toiseksi sijoittuneen Tom Tranan, eikä nopealla Cortina Lotuksella ajavan Bengt Söderströmin mahdollisuuksiin, vaan asettaa toivonsa nuoriin Porsche-ajajiin Björn Waldegårdiin ja Åke Anderssoniin.

Suomalaiset ajajat tuntevat perusteellisesti kilpailun kaikki erikoiskokeet, mutta tämänvuotisilla taipaleilla Porscheen nopeus on valttia. Timo Mäkinen kakkosohjaaja Pekka Keskitalo lausui ruotsalaisten ajokeista: "Jos Minä onkin lentokone, niin Porsche on raketit ja raketit voittaa aina lentokoneen". Ruotsin rallitähdet sen sijaan totesivat katsastuksessa vaatimattomasti, että Timo Mäkinen on tämänkin kilpailun sankari. Åke Andersson kertoi harjoittelensa neljä päivää pikataipaleilla, mutta siitä huolimatta kolme taivalta jäi ajamatta. Kymen läänin peruutetut erikoiskokeet hän kyllä oli harjoitellut samoin kuin Ahveniston radankin. Vähäseksi kertoi harjoittelun jääneen myös Björn Waldegård, joka lisäksi väitti mahdollisuuksiensa heikentävän sen, että hän on ajanut samalla ajokilla tänä vuonna monta rallia, eikä auto ole näin ollen samanlainen kuin tuliterä.

Vaakakupissa ovat nyt vastakkain suomalaisten perusteellinen harjoittelu ja ruotsalaisten nopeat Porschet, joista Sverker Benson sanoo: "Mikälä Åke Andersson ajaa Suurajoissa samalla tavalla kuin Englannin Gulf-rallissa toisen yön ei edes Mäkinen pysy mukana." Mutta pysyykö Åke Andersson tiellä?