

Suurajokannu lopullisesti Timo Mäkisen kaappiin

Simo Lampinen ja Hannu Mikkola sinetöivät Suomen menestyksen

Pari Timo Mäkinen — Pekka Keskitalo kirjoittivat lähtemättömästi Suurajojen historiaa nimensä ajojen viimeisen yön viimeisillä pikataipaleilla. Vaihden siirtotunnelin rikkoutumisenkaan ei estänyt Mäkistä viemästä kolmatta kertaa peräkkäin yleisvoittoa nimiinsä, mutta tänä vuonna Mäkinen sai käydä erään ralliuransa tiukimmista taisteluista nuorta Simo Lampista vastaan — voitto heltisi lopulta vain hieman yli kahdeksan sekunnin erolla kerkkoolaiseen opiskelijaan. Kun punainen valo pysäytti ralliajajat viimeisen kerran Ruuhimäen tien toisen pikataipaleen maalissa, saatiin Mäkisen pistetiliksi 6891,3 ja Lampisen 6899,6.

Hannu Mikkola täydensi Suomen rallijoukkueen kaikkien aikojen menestyksen sijoittumalla kolmanneksi pistemäärällä 6994,5.

Seuraavista kolmesta sijasta kamppailivat ruotsalaiset. Yön viimeisillä taipaleilla Ove Andersson ja Bengt Söderström kävivät Lotus Cortinoillaan katkeran taistelun sekunneista. Ove Andersson oli tällä kertaa varmempi ja kasvatti 10 sekunnin eron kilpakumppaniinsa. Molemmat ruotsalaiset olivat kuitenkin eri tuhatluvulla kuin suomalaiset — Andersson 7057,9 ja Söderström 7067,4.

Ove Eriksson ohjaili ilmiömäisellä taidolla leveää Opel Rekordiaan Suomen soratella ja otti kuudennen tilan pistemäärällä 7151,6. Suomen Jorma Lusenius olisi varmasti tullut taistelemaan kaikkien edelläolevien ruotsalaisten kanssa, mutta Renault alkoi Saarijärven salaisen pikataipaleen jälkeen käydä vain kolmella sylinterillä ja neljä viilestä pikataivalta epäonnistul-

vat tämän vuoksi niin pahoin, että sijoitus putosi yleiskilpailun seitsemänneksi sijaksi — Lusenius sai myös myöhästymispisteitä alkatarikastusasemilta. Pauli Toivonen kuljetti Lanciansa varmoin ottein, eikä ottanut turhia riskejä ja tämä tyyli toi hänelle seitsemännen tilan yleiskilpailussa. Toivosen jälkeen tuli kärkipäähän jälleen vahva ruotsalaisrintama, sillä seuraavilla sijoilla ovat Berndt Jansson, Häkan Lindberg, Harry Källström ja epäonninen Björn Waldegård. Suomen Pentti Airikkala oli 13. ja Ranskan Jean Vinatier osoitti keskileurooppalaiseksi ilmiömäistä soratietä taitoa valtaamalla seuraavan sijan.

Merkkijoukkuekilpailun voitti Saab ja maiden välisen kilpailun ylivoimaisesti Suomi.



Voittajat: Pekka Keskitalo ja Timo Mäkinen Lyseon pihassa aamuyöllä sunnuntaina 20. 8. 1967.

Simo voitti vain yhden neljästä yön viimeisestä erikoiskokeesta

Saarijärven salaisella pikataipaleella hankkimansa viiden sekunnin johdon turvin lähti Timo Mäkinen jatkamaan rallitaivalta kohti yön neljää viimeistä pikataivalta, joista ensimmäinen ajettiin Rautalammla. Tämä Hankamäen 7,5 kilometrin mittainen taival sopi hyvin Cooperille. Auton vaihteenvaihtajajärjestelmä oli paikallinen rautalangalla ja muovikilillä niin hyvin kuin kiireisen matkataipaleen aikana voidaan. Mutkaisella ja hyppyreitillä täynnä olevalla tiellä Timon Cooperi raivosi kaarteet ja hyppi nopeimmin ja viiden sekunnin johto taipaleen toiseksi parhaimpaa ajaneeseen Simoon lisääntyi kahdeksaksi.

Kärkimiesten kamppailun kovuudesta kertoo omaa kieltään se, että Hannu Mikkolan oli kolmantena jäätävä kunnioittavat 18 sekuntia Timo-Suuren vauhdista. Seuraavina olivat tällä taipaleella Risto Einto 348 (viisi sekuntia Mikkolan alkaa huonompi), Berndt Jansson 350 ja Pauli Toivonen 353.

★ Simon viimeinen repäisy Saabilla

Ajajat ehtivät tuskin vetäistä henkeä edellisen taipaleen kokemusten jälkeen, kun edessä oli Kutemajär-



ven 11 kilometriä pitkä, pehmeä-pintainen ja tyyppitään nopeahko pikataival. Simo pisti Saabinsa suuret etupyörät jauhaamaan soraa täysillä ja vei taipaleen pohja-ajan kirkkaasti nimiinsä. Mäkinen, joka ei voinut käyttää juuri muuta kuin kolmosvaihetta, oli vaikeuksissa pehmeän soran kanssa pienipyöräisellä Cooperilla ja sai tyytyä aikaan 478, mikä tiesi seitsemän sekuntia häviötä Simolle ja johdon kaventumista yhteen vaikeaseen sekuntiin kaksi erikoiskokeita ennen Jyväskylään tuloa.

Ove Andersson jätti tällä soratietosuudella Bengt Söderströmiä peräti 15 sekuntia ja siirtyi yleiskilpailussa neljänneksi tilalle ohi Bengtin. Jansson ajoi neljänneksi parhaan ajan 493 ja Pauli Toivonen jäi hänestä vain kaksi sekuntia. Hannu Mikkola putosi jälleen yli 20 sekuntia kärkeä tuloksellaan 497.



Hannu Mikkola tuli ensimmäisen kerran maaliin Suurajoissa ja tuloksena oli komeasti kolmas sija. Tässä Mikkola nauttii palkintoa luokkavoitosta.

★ Ruuhimäellä ratkeaa Lampinen taktikoi

Parikymmentä kilometriä taivallettua saapuivat kilpailijat Ruuhimäkeen johtavalle tielle, jolla oli kaksi erikoiskokeita peräkkäin. Molemmat taipaleet olivat erittäin nopeita ja hyväpintaisia, joilla nopeimmat autot kulkivat ajoittain lähes 200 kilometriä tunnissa.

Mäkinen otti irti Cooperistaan kaiken ja sai 5 km:n mittaisella osuudella pohja-ajan 178 nimissä. Simo Lampinen jätti tällä taipaleella kauniin ja sulavan ajotyylinsä ja pani kaikki yhden kortin varaan. Saab heittelehti rajusti käänteistä toiseen ja ulvahteli suorilla ylikierroksilla, mutta mikään ei autanut — sekunti jäi puuttumaan Mäkisen ajasta. Tätä taivalta ennen oli Lampinen hienoisena taktikkavetona kertonut Timolle olevansa kuusi sekuntia jäljessä, vaikka eroa oli vain sekunti. Nyt se kasvoi jälleen yhdellä kallisarvoisella sekunnilla ja jäljellä oli vain yksi pikataival.

Pauli Toivonen Lanciallaan räjäytti itsensä kolmanneksi tällä taipaleella seitsemän sekuntia Mäkilänselän ajasta. Saman aikaan yli Markku Salo Porscheellaan ja hänen jälkeensä seurasivat sekunnin parin erolla Einto, Merisalmi, Mikkola ja Ranskan Vinatier.



Timon nuotit: „Hyvät hyppyrit”

Toinen Ruuhimäen tien taival alkoi melkein välittömästi edellisen jälkeen ja tällä taipaleella kaivoi Pekka Keskitalo esiin nuotit, joissa luki taipaleen keskilähtöjen kohdalla merkintä ”hyvät hyppyrit”. Tämä ratkaisi pelin, vaikkakaan ei niin kuin Timo ja Pekka olivat suunnitelleet.

Tarkoituksena oli ajaa taival siten, että näissä hyppyreissä Simo jäteään lopullisesti. Hyppyreitit olivat kolme peräkkäin ja Timon aikomuksena oli lentää Cooperillaan hyppyreitit ”nolkalla” toiselle, niin että auto olisi kulkenut enemmän ilmassa kuin maassa. Ensimmäiselle hyppyreille Cooper tuli täysillä.

Aojen arvo EM-rallina?

NIIN ILOISIA, kuin jatkuvista hienoista suomalaisvoitosta Jyväskylän Suurajoissa ollaankin, niin itse ajajien arvolle EM-kilpailuna ei ole kovin mairittelevaa se, että joka kerta voitto tulee ajajien kotimaahan. Tiestä voidaan sanoa, että parhaat ajajat ovat Suomessa, mutta asia ei ole niin yksinkertainen, sillä kyllä ajajia taatusti löytyy muualtakin — nimenomaan Ruotsista. Perusteeksi voidaan ottaa Saarijärven salainen erikoiskoke, jonka tosin Hannu Mikkola voitti (samalla taipaleella hän viime vuonna kaatoi Volvon ympäri). Tällä taipaleella Mikkolan lisäksi vain Mäkinen ja Lampinen mahtuivat kymmenen parhaan joukkoon — kaikki muut olivat ruotsalaisia.

Suuraajoista on tullut suomalaisten ralli harjoittelun vuoksi. Kun reitti on salainen, harjoittelevat suomalaiset eniten ja kun reitti on julkinen, harjoittelevat suomalaiset vielä enemmän. Ei ihme, että Tom Trana totesikin: ”Mäkisen ja Lampisen on täytyntä harjoitella aivan välttämättä, sillä koskaan ei ero esimerkiksi minun ja Simon ja minun ja Mäkisen kanssa ole ollut niin suuri kuin tänä vuonna, enkä usko ajaneeni — niin kauan kuin auto oli kunnossa — sen huonommin kuin ennenkään. Harjoittelu vain jäi vähäiseksi.”

ON SELVÄ, että Suurajoja on ulkolaisen vaikea voittaa Suomen teiden erikoislaatuisuuden vuoksi, mutta kaikella kunnioituksella suomalaisia rallitaitajia kohtaan täytyy sanoa, että voitto kuuluu sentään joskus lahden taaksekin. Jos suomalaiset jatkuvasti voittavat Suurajoissa, voidaan helposti ulkomailta kysyä, miksi kannattaa ajattaa EM-rallia sellaisissa olosuhteissa, joissa kenelläkään muulla ei ole käytännöllisesti katsoen minkäänlaisia mahdollisuuksia voittoon. Ja jos tällaiset kysymykset alkavat esiintyä FIAn kokouksissa, saatava koko ajajien tulevaisuus olla vaakaaludalla.

Tämä kaikki merkitsee sitä, että ajajien järjestäjien on entistä enemmän pyrittävä nostamaan (tai olisiko oikea sana laskemaan) reitin taso sellaiseksi, että se vastaa kansainvälisiä muita suurrelle. Asfalttisuuksia olisi välttämättömät löytää ja ehkäpä juuri Ahveniston tapaiset radat antavat ainakin tilapäisiä käyttömahdollisuuksia.

PAITSI PIKATAIPALEIDEN laatua, myös niiden osuutta ajajien kokonaispituuteen olisi muutettava. Simo Lampinen oli hyvin lähellä totuutta sanoessaan pikataipaleiden yhteispiituedesta: ”Tämähän oli kuin lauantai-illan pienoisoralli.”

Kyllä 1800 kilometrin pituisissa rallissa täytyy ajattaa enemmän pikataivalkilometrejä kuin vaivaiset 165, mikä tuli tämän vuoden ajajien erikoiskokeiden yhteispiituedeksi. Joko erikoiskokeita on oltava tiheämmässä tai sitten on yritettävä löytää nykyistä keskiläisä huomattavasti pitempiä teosuoskia.

Kaikki tämä on tietysti helppo sanoa näin paperilla, mutta on kyllä ymmärrettävää, että näitä muutoksia on vaikea toteuttaa. Suurajat eivät kuitenkaan ole koskaan pelänneet vaikeuksia (pikemminkin niitä on ratkoitu lähes fanaattisella innolla) ja mahdollisia eivät nämä uudistukset ole. Paljon tietysti saatava riippuu ”ministeritason” suhdetoiminnasta, mutta ainakin kilpailujen tämähnetkin johtaja ekonomi Matti Jaatinen on vienyntä tällä suhdetoimintaa oikealle linjalle. Rallikilpailusta annetaan ensin tarkat tiedot viranomaisille, ennenkuin esitellään vaatimuksia teosuoskien sulkeemisesta, kortteliajojen järjestämisestä, mäkiokokeista jne.

On sääli, jos Suurajojen kaltainen kansainvälinen suurkilpailu hiljaa vajoaa kansalliseksi kruunuhäätöselle, jossa sahti maistuu aina samanmakuiselta.

— ECA —



Simo Lampinen ei ollut lyhytyväinen suorituksensa, vaikka hymy oli ensimmäinen. Voitto olisi merkinnyt Suurajokannun siirtymistä hänen, eikä taustalla olevan Timon palkintokaappiin.

Erikoiskoetulokset

EK 21 Rautalamml		EK 23 Ruuhimäki (1)	
1) Timo Mäkinen	325	1) Timo Mäkinen	178
2) Simo Lampinen	328	2) Simo Lampinen	179
3) Hannu Mikkola	343	3) Pauli Toivonen	185
4) Risto Einto	348	Markku Salo	185
5) Berndt Jansson	350	5) Risto Einto	186
6) Pauli Toivonen	353	Reijo Merisalmi	186
7) Ove Eriksson	358	7) Hannu Mikkola	187
8) Carl Orrenius	360	8) Tapio Rainio	189
9) Ove Andersson	362	Jean Vinatier	189
Juha Jyttilä	362	10) Pentti Airikkala	190

EK 22 Kutemajärvi		EK 24 Ruuhimäki (2)	
1) Simo Lampinen	471	1) Timo Mäkinen	309
2) Timo Mäkinen	478	2) Simo Lampinen	315
3) Ove Andersson	488	3) Ove Andersson	321
4) Berndt Jansson	493	4) Reijo Merisalmi	324
5) Pauli Toivonen	495	5) Hannu Mikkola	325
6) Hannu Mikkola	497	6) Bengt Söderström	326
Häkan Lindberg	497	7) Markku Salo	327
8) Risto Einto	498	8) Risto Einto	328
9) Ove Eriksson	502	9) Häkan Lindberg	329
10) Antti Aarnio-Wihuri	502	10) Pauli Toivonen	331
		Tapio Rainio	331

Pyörät irtosivat maasta ja vau-