

RISTO AALTO

Juha Kankkunen rooli Subarun ralliauton kehittäjänä ja testaajana korostuu jatkossa. Kankkunen keskittyy jo tänä syksynä ensi vuoden auton testeihin. Häneltä jää sen takia ajamatta Korsikan ralli.

Pehmeä lasku testikuljettajaksi

- Kankkunen ajaa ensi vuonna kymmenen MM-rallia ja 2—6 kilpailua vuonna 2002.
- Jatkossa MM-sarjan kokenein kuljettaja keskittyy Subarun kehittämiseen ja testaamiseen.

Ari Mäntylä

Juha Kankkunen, 41, on ralliautoilun MM-sarjan kokenein ja menestynein kuljettaja. Hän on osallistunut 148 MM-ralliin, voittanut niistä 23 ja kerännyt 1132 MM-pistettä. Tiedoillaan ja taidoillaan Kankkunen on voittanut maailmanmestaruuden neljä kertaa.

Kankkunen on kiertänyt MM-ralleja yhtäjaksoisesti yli 15 vuotta. Mies haluaisi jo pikkuisen löysätä ajopukunsa kaulusta ja vähentää kilpailujensa määrää. Kankkusen työnantaja Subaruun rallitalli on ollut kaukaa viisas ja suostunut nelinkertaisen maailmanmestarin toivomuksiin. Kankkuselle on rustattu joustava kaksivuotinen sopimus, joka sisältää kymmenen MM-rallia vuonna 2001 ja 2—6 MM-rallia vuonna 2002.

Kankkunen paneutuu jatkossa yhä enemmän auton kehittämiseen ja testaamiseen. Subaru ei halua päästää kokenutta kuljettajaa kilpailevan tallin leiriin, vaan hänelle räätälöidään samantapainen kehityspäällikön virka, jollaisessa Lasse Lampi toimii Mitsubishiilla.

— Talli mulle sitä ehdotti. He sanoivat, että tällaiseen olisi tarvetta, Kankkunen viittasi tulevaan toimeensa.

Ensin testit ja vasta sitten kisa

Kyllästymiseen asti pölyisiä rallipolkujia kunnunut Kankkunen on innoissaan tulevasta työstään. Laukaalainen on aina tykännyt autojen säätämisestä ja kehittämisestä.

Kankkusen filosofian mukaan auto ja osat on ensin testattava kunnolla ennen kuin vaunulla on järkevää startata itse kilpailuun. Valittavan usein pula ajasta ja osavasta kuljettajasta on peruuttanut tai siirtänyt tärkeän testin.

— Tommi (Mäkinen) voi laittaa kädet kyynärpäitä myöten ristiin kun heillä on tallissa Lammen Lasse. Kaikki on paljon helpompaa, kun joku pistää ensin säädöt paikalleen, Kankkunen painotti.

Testaamisen tärkeys paljastui kouriintuntuvasti testierikoisko-keella viime viikon torstaina, kun Subarun vasen etupyörä singahti metsään kesken ajan.

— Tuolla oltaisiin päästy Kuohun pätkää ehkä kaksi kilometriä ja kisa olisi ollut siinä. Pyörä irtosi varmaan niiden levikepalojen takia, joita testasim-



RISTO AALTO

Juha Kankkunen ja kartanlukija Juha Repo vaihtoivat testipäivän kuulumisia Kankkusen henkilökohtaisen kilpailuinsinöörin Graham Mooren kanssa.

me. Ne saattoivat näyttää hyvältä insinöörien papereissa, mutta eivät vaan toimineet käytännössä, Kankkunen murahti.

Insinööreille konahdeittava

Kankkunen mielestä huipputa-

son rallitalli tarvitsee kokeneen ja nopean kuljettajan, joka löytää autosta viat, osaa ehdottaa parannuksia ja ennen kaikkea uskaltaa sanoa mielipiteensä tietokoneiden parissa hääriville insinööreille.

— Insinöörien ja kuljettajan välillä on musta aukko, joka ai-

heuttaa tietokatkoksia. Auton säätäminen ja testaaminen on kenttätöitä. Testeissä pitää olla joku, joka on yhtä nopea kuin tehtaan kuljettaja ja jolla on valtaa sanoa mitä tehdä. Tämä on ollut meidän tallissa selvä organisatorinen puute, Kankkunen jyräsi.

Monesti insinöörit tarjoavat autoihin uusia osia, jotka eivät kuitenkaan toimi käytännössä.

— Insinöörit ehdottavat monta asiaa, jotka heidän mielestään toimivat. Mutta sitten ollaan suu auki, kun istutaan autoon testamaan eivätkä ne toimikaan. Insinöörit yrittävät joskus tehdä autoista liian hienoja, Kankkunen totei.

Testikuljettajalta vaaditaan arvovaltaa

Testikuljettajalta vaaditaan arvovaltaa, että teknisesti taitavat insinöörit uskovat perstuntu-malla hankittua kritiikkiä.

— Minä uskalla sanoa mielipiteeni ja minua he myös uskoivat. Eikä mun tarvitse aina edes sanoakaan. He näkevät jo mun ilmeestä, jos kaikki ei ole kohdallaan.

Toista kauttaan Subarun rallitallissa ajava Kankkunen on tehnyt hyvää työtä juuri auton testaamisen saralla. Viime keväänä Kankkunen ja kartanlukija Juha Repo eivät osallistuneet Korsikan ralliin, vaan he testasivat Subarua Kreikassa. Testin ansiosta auto parani huomattavasti ja sillä voitettiin loppukaudesta viisi MM-rallia.

Kankkunen testaa Korsikan sijasta

Kankkusella oli sormet ja varpaat vahvasti pelissä, kun Subaru rakensi uuden ralliauton, jonka talli otti käyttöön Portugalissa maaliskuussa. Auto osoittautui ylivoimaiseksi. Burns voitti heti keskeyttämään ja Uudessa-Seelannissa molemmat Subarut jäivät tienposkeen.

— Nyt me ollaan hukattu se etumatka, joka meillä oli Portugalissa. Autossa on ollut luvutoman paljon pulmia. Kreikassa iskunvaimentimista mureni keskiläakerointi ja Uudessa-Seelannissa molemmista autoista hajosi vauhtipyörä. Ne olivat materiaalivikoja, mutta ei niitäkään saisi olla enää tämän tason tallissa, Kankkunen suomi.

— Tallaisiin tilanteisiin ei ole muuta lääkettä kuin lisätä testaimista. Kreikan ongelmat olivat ihan tallin oma moka. Autoon oli laitettu iskarit, joita ei oltu lainkaan testattu. Mä sanoinkin insinööreille, että minkäs takia me oikein testataan, jos te laitate autoon ihan eri osia, Kankkunen jyräsi.

Kankkunen jättää tänäkin vuonna Korsikan MM-rallin väliin ja keskittyy uuden auton testaamiseen. Kankkuselle testipesti on mieluihin komennus, sillä hän ei ole koskaan pitänyt Korsikan kiemuraisista asfaltiteistä.

Burnsin kaverina Korsikassa ajaa martiniquelainen Simon Jean-Joseph, joka viime vuonna ajoi neljä asfalttirallia Fordin piikkiin. Tänä vuonna Jean-Joseph on ajanut Subarulle asfaltiteistä.

— Jonkun on pakko laittaa uusi auto kuntoon. Jos se ei ole valmis Monte Carloon mennessä, niin tallilta menee kolme kisa pilalle, Kankkunen viittaa tiiviiseen alkuvuoden ohjelmaan.

Kankkunen osallistuu loka-kuussa San Remon ralliin, mutta voi jättää Monte Carlon ajamatta, jos uuden auton testiohjelma on vielä tammikuussa kesken.

— Ei meillä sellainen hätä uuden auton kanssa ole, koska onhan meillä tämä vanhakin auto, joka on vielä kilpailukykyinen. Me voidaan aivan hyvin ajaa Monte Carlo tällä autolla, jos uusi ei ole vielä silloin valmis, Kankkunen selvitti.

”Marcus on tänä vuonna kaikkein kovin”

Ari Mäntylä

Jyväskylän Suurajot kolme kertaa voittanut Juha Kankkunen arvelee, että Marcus Grönholm on kovin kanto kaskessa, kun laukaalainen yrittää uusia viimevuotisen voittonsa.

— Marcus on kaikkein kovin tänä vuonna. Riku (Burns) ajaa kovaa niin kuin joka puolella maailmaa. Tommi (Mäkinen) tulee varmasti hyvin. Vaikka auto ei pelaisikaan niin Tommi paikkaa kädellä. Ja Carlos on aina pärjännyt hyvin Jyväskylässä, Kankkunen listasi vaarallimmat kilpamurpparinsa.

Jyväskylän MM-rallin lähtöluettelo on tänä vuonna poikkeuksellisen tasokas. Kankkusen mukaan kova taso ei vaikuta sitä eikä tätä hänen taktiikkaansa.

— Yhtä tiukkaa rallin voittaminen oli viimekin vuonna, Kankkunen huomautti.

Subaru julkistaa huomenna ensi vuoden kuskinsa

Ari Mäntylä

Subarun rallitalli järjestää huomenna tiedotustilaisuuden, jossa ovat läsnä rallitalli Prodriven hallituksen puheenjohtaja David Richards sekä Subaruun ylintä johtoa Japanista. Tilaisuudessa ilmoitetaan ketkä ajavat Subarun ralliautoja ensi vuoden MM-sarjassa.

Richard Burns ja Juha Kankkunen jatkavat sinisten autojen ratissa ensi kaudella, mutta talli tarvitsee kolmannen kuljettajan asfalttiralleihin. Vahvimmin pestiin on ehdolla nykyinen testikuljettaja Simon Jean-Joseph, joka tuuraa Kankkusta syyskuun lopussa ajettavassa Korsikan rallissa. Jean-Joseph on tänä vuonna kilpaillut A-ryhmän Subarulla Ranskan rallisarjassa, jossa hän on tällä haavaa toisena.

Gilles Panizzi saanee kauden lopussa kenkää Peugeotilta, joten 34-vuotias ranskalainen olisi hyvä ehdokas asfalttikusiksi. Panizzi johti Monte Carlon rallia viime vuonna A-ryhmän Subarulla, mutta kaatoi autonsa. San Remossa hän sijoittui toiseksi.



RISTO AALTO

Onko Viron Markko Märtin ensi vuonna Subarun miehiä?

Mikäli Subaru tekee kolmannen kuljettajansa kanssa kahden vuoden sopimuksen, voi miehen nimi olla Markko Märtin. Lahjakas virolainen kuuluu Petter Solbergin ja Toni Gardemeisterin kanssa tulevaisuuden lupauksiin, joita rallitallit mielusti haalivat suojijansa pitkällä sopimuksilla.

Ralliuran jälkeen Repo vaihtaa alaa metsäbisnekseen

Ari Mäntylä

Kun Juha Kankkunen parin vuoden kuluttua vetäytyy rallipoluilta, nostaa kartanlukija Juha Repo kytäntä ja häipyä rallikuvioista.

— En aio jatkaa rallin parissa. Saatan ehkä tehdä keikkahommia rallitalleille, jos vaikka ne pyytävät oppaaksi joillekin vieraille, Repo puntaroi.

MM-tason kartanlukijoita on aktiivuran jälkeen päätnyt koordinaattoreiksi ja kilpailunjohtajiksi.

Onpa muuan David Richards

perustanut rallitallin, toiminut F1-tallin päällikkönä ja viimeksi hankkinut ralliautoilun televisio-oikeudet.

— Minua ei koordinaattorin hommat kiinnostaa. Tietysti koskaan ei pidä sanoa liian jyrkästi ei, Repo jätti oven raolleen.

Repo on jo valmistautunut ralliuran jälkeiseen elämään perustamalla osakeyhtiön.

— Se on yhden miehen kaupahuuone, joka toimii metsäteollisuuden parissa, vihjaisi Repo, joka ennen kartturin hommia myi keittiölaitteita hotelleille ja ravintoloille.

KANKKUSEN RALLIVUOSI

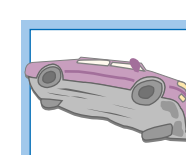


3.20 minuuttia.

6.



Safari: Kolmannen kerran peräkkäin pisteille. Subarut hallitsivat kilpailua alusta alkaen. Talli määräsi Kankkusen rauhoittamaan menoaan ja varmistamaan tallille kaksoisvoiton.



Portugali: Kankkunen sipaisi auton ulos tieltä kolmannella erikoiskokeella oman ajovirheen seurauksena. Autosta hajosi jäädytyn ja pyörä. ”Meni vaan vähän leveäksi ja keula tökkäsi”, Kankkunen selvitti. Kankkunen oli keskeyttävänsä kymmenentenä 19 sekunnin päässä kärkiautosta.



Katalonia: Subarun laturi hajosi ensimmäisessä huollossa ja Kankkunen sai 2.10 minuuttia alkasakkoa. Lisäksi hän joutui ajamaan kolme ensimmäistä erikoiskoetta ilman ohjaustehostinta. Ensimmäisen rallipäivän päätteeksi Kankkunen oli jäänyt kärjestä 4.54 minuuttia ja pudonnut sijalle 24. Talli päätti miehen kärsimykset ja veti hänet pois kilpailusta.

4.

vänä. Kolmas sija jäi Kankkuselta 51 sekunnin päähän. ”Mutta eihän tämä nyt huonosti mennyt”, Kankkunen tuumasi.



Kreikka: Subarun vaihdelaatikon öljyt karkasivat tiivisteiden välistä kuuman pakoputken päälle ja auto syttyi palamaan. Kankkunen putosi neljänneksi kahden minuutin päähän kärjestä. Toisena rallipäivänä Subarusta hajosi iskunvaimentaja kuusi kertaa ja Kankkunen tippui viidenneksi lähes kahdeksan minuutin päähän johtoautosta. Kankkunen nousi lopulta kolmanneksi, jota voi pitää pulmiin nähden hyvänä saavutuksena.



Uusi-Seelanti: Kankkunen ajoi kaksi päivää viidentenä. Hän joutui luopumaan pisteistä, kun Subarusta hajosi vauhtipyörä 20:n erikoiskokeen jälkeen.

