

**Jyväskylän rallin merkkipaalu 1951-2000**

**1951:** Jyväskylän Suurajojen perustava kokous pidetään kesällä Hangon kasinolla. Autoklubin Keski-Suomen piiri järjestää ensimmäisen kansallisen maantie- ja kestävyyskilpailun jo syyskuussa. 1666 kilometrin reitillä on kaksi erikoiskoetta, Kuopion Puijon 1400 metrin pituinen mäkiokoe ja Jyväskylän Harjukadun kiihdytys- ja jarrutuskoe. Mukana on 26 kilpailijaa. Rallin ensimmäisenä sankarina juhlii Arvo Karlssonia.

**1953:** Suurajat saa maantiejajon SM-kilpailun ja Pohjoismaisen rallykilpailun arvot.



**1956:** Pikataivaltyyppiseksi kilpailuksi muuttunut ralli saa Kansainvälisen rallykilpailun arvon.

**1957:** Ruotsalainen Erik Carlsson voittaa Suurajat ensimmäisenä ulkomaalaisena kuljettajana.

**1959:** Suurajat on ensimmäisen kerran rallin EM-osakilpailu.

**1960:** Osanottajamäärä kasvaa räjähdysmäisesti. Mukana on 85 autokuntaa, joista 37 tulee ulkomailta. Reitin pituus on 1942 kilometriä. Erikoiskoetta on 29, niiden kokonaispituus 116 kilometriä.

**1967:** Timo Mäkinen voittaa rallin ensimmäisenä ajajana kolmannen kerran peräkkäin. Hänen autonaan on BMC Cooper.

**1969:** Kilpailijoille annetaan ensimmäisen kerran mahdollisuus tutustua reittiin etukäteen.

**1970:** Rallireitti on monin tavoin ennätyksellinen. Reitin pituus on 2503 kilometriä. Erikoiskoetta on 52, niiden kokonaispituus 450 kilometriä.

**1972:** Kilpailuun laaditaan Suomen ensimmäinen tiekirja. Kilpailukeskukseksi vaihtuu hotelli Rantasipi Laajavuori. Aikaisemmin voittajia on juhlistu Jyväskylän torilla.

**1973:** Suurajat on yhtenä osakilpailuna mukana ralliautoilun ensimmäisessä MM-sarjassa, jossa kilpailaan automerkkien maailmanmestaruudesta.

**1977:** Reitin pituus on 1489 kilometriä. Erikoiskoetta on 45, niiden kokonaispituus 450 kilometriä.

**1980:** Suurajoissa otetaan ensimmäisenä maailmassa käyttöön rallijärjestäjien toiminta- ja turvaohjeet. Jyväskylän ralli on jo tässä vaiheessa esikuvana muille MM-ralleille.

**1984:** Huolimatta onnistuneista kilpailuista Suurajojen MM-arvo on jatkuvasti vaakaaloudalla, koska tiestö on ulkomaalaisille outo ja Suomi autotehtaiden markkina-alueena minimaalinen. Jyväskylässä vastataan huutoon pyrkimällä tekemään joka vuosi parempi kilpailu.

**1985:** B-ryhmän rallitykit, ennen kaikkea Peugeot 205 Turbo 16 -versiot, aiheuttavat voimakasta kritiikkiä, koska vauhti Keski-Suomen nopeilla teillä kohoaa liian kovaksi. Timo Salonen voittaa kilpailun ja hänen keskinopeudekseen mitataan huikat 112 km/h.

**1986:** Henri Toivosen menestyttä Korsikan rallissa tapahtuneessa ulosajossa ja auton palossa, B-ryhmän autot päätetään kokonaan kieltää.

**1987:** MM-rallisarja, niin myös Suurajat, ajetaan pienempitehoisilla A-ryhmän autoilla. Kansainvälinen autoliitto haluaa rajoittaa nopeuksia Keski-Suomen sorateilla vaatimalla erikoiskoille keinotekoisia shikaaneja eli hidasteita. Niistä kuitenkin luovutaan jatkossa.



**1988:** Kilpailuun osallistuu ennätykselliset 195 autokuntaa.

**1989:** Ruotsin Mikael Ericsson voittaa kilpailun ensimmäisenä ulkomaalaisena 18 vuoteen.

**1990:** Espanjan Carlos Sainz voittaa rallin ensimmäisenä eipohjoismaalaisena kuljettajana. Ulkomaalaisia voittajia rallin historiassa on vain kuusi.

**1992:** Rallin reitin pituus on 1562 kilometriä. Erikoiskoetta on 37, niiden kokonaispituus 525 kilometriä.

**1995:** Suurajojen asema MM-kartalla on yhä horjuva. FIA:n rotaation mukaan kilpailu ei kuulu A-ryhmän MM-sarjaan.

**1996:** Rallin historian vakavin onnettomuus sattuu Jyväskylän Pitkädellä, kun tanskalaisen Karsten Richardtin auto syöksyy yleisön joukkoon. Onnettomuudessa menehtyy belgialainen toimittaja. Lisäksi 32 ihmistä loukkaantuu. Ajetaan historian viimeinen ralli, jonka nimi virallisesti on Suurajat. Kansan parissa nimitys tosin on yhä edelleen yleisesti käytössä.

**1997:** Rallin järjestelyvastuu on siirtynyt erilaisten kiistojen jälkeen Jyväskylän Suurajat ry:ltä Aourirheilun kansallisen keskusliiton alaiselle AKK Sports Oy:lle. Nimi muuttuu pääsponsorin Fortumin mukaan Neste Rallyksi. Uudet järjestäjät kumoavat parhaansa mukaan huhuja, joiden mukaan ralli muuttaisi Jyväskylästä lähemmäksi Etelä-Suomea.

**1998:** Tommi Mäkinen voittaa rallin ensimmäisenä kuljettajana viidennen kerran peräkkäin.

**1999:** Reitti muuttuu tiiviimmäksi ja keskitetyimmäksi. Keskuspaikka on entistä selvemmin Jyväskylä ja huoltoalueita on rajoitettua. Reitin kokonaispituus on 1157 kilometriä. Erikoiskoetta on 23, niiden yhteispituus 377 kilometriä.

**2000:** Ajetaan historian 50. Jyväskylän ralli. Kilpailukeskuksena toimii ensimmäisen kerran Jyväskylän Paviijonki. Rallin luonne on muuttunut AKK Sports Oy:n myötä markkinavetoiseksi. Kisa onnistuu hyvin ja vankistaa asemaansa MM-sarjan mallikilpailuna. MM-arvo ei ole enää uhattuna.

**Jatkoo edelliseltä sivulta**

Richards on rallimies, hän tuntee lajin. Silti hän ei tehnyt suurta kauppaa rakkaudesta ralliautoiluun. – Bisneksen etsiminen on bisneksen etsimistä, Jarmo Mahonen tietää.

Tulevaisuudessa ISC on kaikkien MM-rallien isäntä. Se tekee jokaisen järjestäjän kanssa promootiosopimuksen. Jyväskylä rakentaa jatkossakin oman kisansa, mutta ISC kantaa suurimman vastuun liiketoiminnan riskeistä. Toki se huolehtii myös mahdollisista voitoista.

**Autonvalmistajat murahtelevat**

Visio on selvä. Rallista on saatava tehot irti, MM-sarjasta on tehtävä mielenkiintoinen, todellinen bisnes, jota ympäröi tulevien ja menevien trendien platinoitu kehä.

Taustalla ovat suuret autonvalmistajat, joiden johtajat eivät enää kauan katsele, kuinka keskenkasvuiset ihmiset rakentavat rallitalleja ja leikkivät puskiassa hiekkalaatikkoillekkä heidän rahoillaan.

– Turha tässä on saivarrella. Mahonen sanoo. – Koko homma lähtee siitä, että autonvalmistajat ajavat kilpaa myydäkseen autoja.

– Tällä hetkellä miehet siellä korkeimmissa kerroksissa eivät ole tyytyväisiä. Panostuksen suhdetta ei ole heidän mielestään missään suhteessa tuottoon. He lähtävät rahaa likoon rallipuolelle näkyäkseen mediassa.

Tavoite ei täyty. Suurissa markkinamaissa ralli on marginaalinen laji. Ei ihme, että MM-sarjassa on mukana vain kuusi tehdasta. Mitsubishi, Subaru, Hyundai, Ford, Peugeot ja Skoda.

**”Sähköinen media ratkaisee”**

David Richardsilla on kiire. Hänen on näytettävä autonval-

”Tässä sportissa on se hyvä puoli, että se on aina moderni.”

mistajille, että ralli on suuri ja seksistinen laji.

Kukaan ei haaveile samanlaisesta markkinoiden totaaliakaoksesta, joka vallitsee formulamaailmassa. – Jos päättäisiin edes puoleen siitä, Mahonen pohtii. Mahonen uskoo tuotteeseen. – Tässä sportissa on se hyvä puoli, että se on aina moderni. Aina kun ihminen jollain liikkuu, ihmislunne pitää huolen siitä, että sillä vempelleellä myös kilpailaan. Oli se sitten raketti tai mikä perkele tahansa.

Mutta pelkkä nykyaikaisuus ei ole terpeksi. Tuote on vielä osattava lyödä pöytään niin, että rahvas ahmaisee sen siksiksi ilman ensimmäistään syvällistä ajatusta.

– Sähköinen media ratkaisee tämän pelin, Mahonen sanoo. – Ralliurheilu on käytännössä kymmenen prosenttia omista tv-mahdollisuuksistaan.

– Sellainen makasiini-tyyppinen live-ohjelma, jossa tekniikka pelaa, Mahonen innostuu. – Väillä ollaan studioissa juttutamasu asiantuntijaa. Sitten hypätään incar-kuvan kautta Tommi Mäkinen autoon, nähdään GPS-tunnisteiden ja satelliittien avulla nopeus, väliajat ja sijainti reitillä. – Jo on kumma, ellei ala kiinnostaa.

**Juuri nyt voi olla rehvakas**

Mahosen olemus on rehvakas. Hän nauraa helposti ja puhuu



RISTO AALTO

Aourirheilupatruunaa Jarmo Mahosta naurattaa. Juuri nyt Jyväskylän ralli on hyvässä huudossa.

mielellään vaikkapa ampumahiihdosta, joka ei ole hänen mielestään mitään ja saa silti arvokkaita minuutteja televisiossa.

Syy Mahosen hyvään tuloon on Jyväskylän MM-ralli. Se on juuri nyt vahvoilla. Vielä viisi vuotta sitten FIA kyseli, pystyisikö Jyväskylä ridoiltaan järjestämään koko kisan. MM-arvo oli vaarassa joka syksy.

Niissä suhdanteissa Suurajat päätti taistella asemastaan kehittämällä tapahtumaa. Se puraisi. Tänä Suomen kilpailu on MM-sarjan pisimmälle viety tuote, laboratorionkisa, malliralli ja Richardsin lempilaji.

– Kun David käyttäkö kokouksissa puheenvuoroja, hän siteeraa

usein Mahosta ja ottaa esimerkiksi Jyväskylästä, AKK:n puheenjohtaja Kari O. Sohlberg kertoo.

**Jyväskylästä haetaan oppia**

Richards tietää, että Jyväskylässä rallilla on omassa maassaan instituution asema. Hän haluaisi kopioida samat markkinoinnin, osamisen ja ilmapiiirin mallit muihinkin MM-ralleihin.

– Meillä on sellaista mitä toisilla ei ole, Mahonen hehkuu. – Jonkin Safarin budjetti on saman verran kuin meillä pyörähtää parissa tunnissa. Mahonen kertoo, kuinka

Richardson kuskaa tänäkin vuonna tarkkailija-armeijansa Jyväskylään hakemaan mallia. – 20 uko koa tulee ja päällistele, miten homman pitää pelata.

Mahonen tietää jo nyt, että heitä odottaa herkullinen näky. Pyörä pyörii, kansa kehää ja raha liikkuu.

– Firmat tuovat Keski-Suomeen kaksi lentokoneellista ja kaksi junallista yritysasiakasta, Mahonen heittää.

Japanista saapuu kilpailua seuraamaan neljän hengen seurue. Se majoittuu taloon, jonka omistaja onkii yhden viikonlopun mökillään ja saa asunnostaan 10 000 markan vuokran kahdesta yöstä. – Helsingistä tulisivat vaikka

täydellä m/s Isabellalla, jos se olisi mahdollista. Tomi Hassinen lyö vielä yhden kauhallisen lisää löylyä.

**Mutta entä sitten jos...?**

Mutta. Kaikilla hienoilla asioilla on kääntöpuolensa. Suomen MM-rallin apostolilmainen lähetystehtävä voi lopulta lyödä siltä itseltään männät kurkkuun.

Entä sitten, jos Richardsin visio toteutuu? Jos ralliautoilusta tulee oikeasti herrojen herkkua ja eurojen pesä? Jos (ja kun) Saksa saa jo ensi vuonna oman MM-rallinsa. Jos saksalaiset autojätit (Volkswagen ja BMW) innostuvat ajatuksesta? Jos eri maat alkavat toden teolla kilpailla siitä, kenelle kisat jaetaan? Jos markkinat todella ratkaisevat? Jos valtiot ovat valmiita kuitaamaan 4,5 miljoonan markan tappiot, kuten Unkari Hungaroringin F1-osakilpailussa?

Silloin kukaan ei enää muista, kuka kulki edellä, missä järjestettiin mallikisa ja kuka oli kenenkin lempilapsi.

– Suomalaisen yhteiskunnan pelisääntöihin ei kuulu ottaa osaa tarjouskilpailuihin, joissa kohteena on moottoriturheilutapahtuma, Mahonen myöntää.

Marsalkkamainen ilme hänen kasvoiltaan on kadonnut.

Bisneksessä pelilautaa järjestetty bisneksen perusteella. Ilmoiset ilvat tuhansien saunojen maassa eivät kaus kausa.

”Elämä on suurta peliä, jossa parhaat näyttelijät palkitaan...”

□

Lankamaan erikoiskoeken lähitöpaikalla isäntä Esa Eskonen koekielelle sormillaan hyväksyntöisen soratien pintaa.

– Julmia pelejä ne ralliautot, Eskonen ihmettelee. – Puolen metrin kuopat ne tähän tänäkin vuonna jauhavat.



KARI ROUHAINEIN

Killerin raviradasta ralli on löytänyt mieluisan paikan nykykäsiin näytöspekkataakkeleihin.

**Ajatus Laajavuoren ralliradasta on hyllyllä, ainakin toistaiseksi****JYVÄSKYLÄ**  
Ilkka Kulmala

Ajatus Laajavuoren rakennettavasta ralliradasta on sujutettu ainakin toistaiseksi hyllylle. Sinne se saattaa myös jäädä lopullisesti pölyttämään. Sen paremmin AKK Sports Oy:llä kuin Jyväskylän kaupungillaakaan ei ole tällä hetkellä suuria intohimoja Laajavuoren suhteeseen.

– Asia on laitettu sivummalle, AKK Sportsin toimitusjohtaja Jarmo Mahonen kertoo. – Asukkaiden valitukset ovat sisässä. Me odotamme, mitä niille tapahtuu.

– Katsotaan sitten, mitkä ovat fiilikset, kun asiasta voi kunnolla keskustella. Nyt en osaa sanoa, lähdenkö ajamaan sitä suunnitelmaa koskaan.

Pari-kolme vuotta sitten Laajavuoren rallirata nostettiin Jyväskylän MM-rallin kohtalon kysymykseksi. Rinnemaastoon oli tarjottu luoda katsojilla silmät pudottava kaupunki-ek. Tilapäisratkaisuksi nousi ensin Hippoksen erikoiskoe, mutta se ei toiminut.

Viime vuonna siirryttiin Killelille. – Tapahtuma ei vielä silloin löytynyt läpi, vauhdin hurmaa ei löydetty. Mutta nyt olemme investoineet erikoiskoeseen rasti ja uskomme siihen.

– Uskomme myös siihen, että onnistuessaan Killerjärvi korvaa Laajavuoren täysin.

Samaa mieltä on Jyväskylän kaupungin hankejohtaja Olavi Niemi. – Killeri on täyttännyt kaikki tarpeet. Se tyydyttää tällä hetkellä kaikkia osapuolia.

Kaupungilla ja rallin järjestäjät kuvaavat keskinäistä suhdettaan lämpimän sanoin. – Epätietoisuus on poissa, väliä ovat tosi hyvät, Niemi kuvailee.

Jyväskylä antaa ralleille kolme vuotta 500 000 markkaa. – Sopimuksesta on menossa toinen vuosi, mutta sitä jatketaan varmasti, Niemi ilmoittaa.

# Ison iso mikkihiiri-show?

■ ”2010 kisassa ajavat gladiaattorit kymmenen erikoiskoetta.”

**JYVÄSKYLÄ**  
Ilkka Kulmala

Jyväskylän Killerjärven raviradan takakaartein takana ei haise tämän viikon perjantaina ja lauantaina hevosen paska.

Ylimääräiset kokkarekasat on lanattu sivummalle, hiekkamaan päälle on vedetty asfalttipintaa ja sen päälle puhdas sininen matto, joka on jaloille miellyttävän tuntuinen. Alueella on kukkaistutuksia ja suihkulähde.

Jyväskylän MM-rallin kaupunkierikoiskoeken vip-kiylään kutsu saaneet voivat olla rauhassa. Heidän on siellä hyvä olla.

Mitä nyt raviradalla metelöivät kilpa-autot saattavat vähän tärvelä tunnelmaa.

**Luonne muuttuu**

Jyväskylän Suurajojen luonne on muuttunut. Se on muutettu.

Saapain toteutetuista marsseista pitkin keski-suomalaisia metsiä ollaan siirtymässä sivistyneeseen kilpailun seuraamaan vasta vasten rakennetuilla areenoilla, joissa olutpullon korvaa punaviinilasillinen ja ikävästi rasvaa tihkuvan grillimakkaran servettiin varustettu lautasellinen punaisia rapuja.

Rallin järjestäjät haluavat keskittää sekä kilpailun että katsojien pyhiinvaelluspaikat. Erikoiskoetta ja huoltoalueet tuodaan niin lähelle ihmisiä, että niitä ei kukaan enää voi väistää.

Killerin kaupunki-ek:lle odotetaan kahtena iltana yhteensä 50 000 katsojaa, vip-kiylän ihanteen firmojen kutsumia yritysvieraita 5 000. Telttakylän rakentaminen maksaa 1,5 miljoonaa markkaa, sen vakuuttaminen kuusi miljoonaa.

Jyväskylän Paviijonkiin on puolestaan rakennettu tänä vuonna uhmakkaasti valtava huolto-parkki ralliväen töllesteltäväksi.

– Melkoinen bordellihan siitä syntyy, kun 160 autoa ja katsojat ahtautuvat Paviijonkin alueelle, AKK Sportsin toimitusjohtaja Jarmo Mahonen myöntää. – Kaksi viikkoa meni ennen kuin sain edes oman väen uskomaan idean toteuttamiskelpoiseen.

**Vuonna 2010 kymmenen ek:ta?**

Ralli on show. Se on show niin suuresti, että jotkut jo pelkäävät, mihin ollaan päätyvässä.

Vaatumuksia esittävä markkintaja televisio. Suurajat ei voi olla enää kilpailu, joka harharlee siellä täällä pillossa männikköjen ja kuusikköjen takana. Siellä ei ole muilla kuin vaatimattomilla kyläseuroilla mahdollisuus mak-



RISTO AALTO

Neste Rally Finlandin isäntä AKK Sports Oy viihdytti yhteistyökumppaneitaan jo kaksi viikkoa sitten Laajavuoren mäkiautoradalla.

simoida isosta tapahtumasta reitittävää hyötyä.

Tämän vuoden Jyväskylän MM-ralli on jo tiukka paketti. 21 erikoiskoetta, joista kuusi ajetaan kahteen kertaan. Yksi keskus, Jyväskylä, kaksi huoltoaluetta, Halli ja Paviijonki.

Mutta tämä ei ole kehityksen päätepiste. Kun Mahonen visioi vuoden 2010 Suurajojen, alkaa kuulija ymmärtää, mikä on rallin tulevaisuus.

– Kymmenen vuoden kuluttua tämä on todellisten gladiaattoreiden kilpailu. 50 autoa, huippukuskit, kymmenen erikoiskoetta, aivan kaupungin ympäristössä.

– Tämä ralli muuttuu showksi, vaikka emme sitä haluaisikaan, Mahonen sanoo.

– Tietenkin haluaisimme tarjota neitseellisen suomalaisen soratien, mutta niillä mennään niin kovaa, että ulkomaalaiset kuljettajat eivät siinä leikkisä kestä.

– Tietenkin haluaisimme taistella sitä vastaan, ettei perinteitä viettä kokonaan pois. Mutta tämä sirkus ei ole pelkästään meidän

halustamme ja taistelustamme kiinni.

Osa ralliväestä ei pysty uskomaan, että Suurajat voisi koskaan muuttua kilpailuksi, jossa ei enää koeta metsässä käytäviä miesmiestävastaa-taisteluita.

– Tämä ei saa olla kilpailu, jossa paremmin ratkaistaan stadionilla järjestettävillä mikkihiiri-erikoiskoilla, AKK Sportsin entinen markkinointipäällikkö Tomi Hassinen tuhahtaa.

– Rata-autoilu on asia erikseen, kilpailun johtaja Simo R. Lampi-

nen sanoo. – Autonvalmistajat vaativat mediaan ja esitteisiin kuvia, joissa heidän autonsa menevät ääriolosuhteissa.

Mutta Lampisenkin ääni on häntänyt. Hän on rakentanut harduudella Killerille suuria spekkitaakkelia. Hän kyllä tietää, mistä markat napsitaan ja minne televisiokamerat on helpointa asettaa.

Visio vuoden 2010 Suurajoista hirvittää urheiluhimisiä, mutta innostaa bisnesihmisiä.

Sinistä mattoa tarvitaan tulevaisuudessa metrikaupalla lisää.