

Ilkka Kulkala, esimies (014) 622 409
 Petri Heikkinen (014) 622 264, Esa Jokinen (014) 622 263,
 Anni Kettunen (014) 622 294, Erkki Kinnunen (014) 622 312
 Uutispäivystys: (014) 622 262, faksi: (014) 622 410
 Sähköposti: urheilu@keskisuomalainen.fi tai etunimi.sukunimi@keskisuomalainen.fi
 PL 159, 40101 Jyväskylä

URHEILU

Harri Rovannerä saa Grifonen Peugeotin kahteen asfalttikisaan?

■ Safari-rallin meriitit antavat mahdollisuuden ajaa maailmanmestaruudesta.

JYVÄSKYLÄ
 Joni Malkamäki

Harri Rovannerä saanee kahteen jäljellä olevaan asfalttiralliin San Remoon ja Korsikaan käyttöönsä MM-sarjan parhaan yksityistimin Grifonen Peugeot 206 WRC-kilpuri.

Jyväskylän jälkeen ajettavassa Uuden-Seelannin rallissa ja kahdessa viimeisessä kisassa Australiassa ja Britanniassa alla on tehdasauto, joten Rovannerä pääsee jahtaamaan MM-pisteitä kaikissa jäljellä olevissa osakilpailuissa.

Rovannerän ohjelmaa laajennettiin seitsemästä kisasta kymmeneen jo Ruotsin rallin menestyksen jälkeen. Nyt jyväskyläläiselle ei pystytä vähäisen asfalttikokemuksen vuoksi tarjoamaan tehdasautoa, mutta Grifonen työkaluna on kaikki mahdollisuudet menestyä. Toni Gardemeisterin ja Gilles Panizzin hyvät suorituset tallin kalustolla osoittavat, et-

Jyväskylän MM-ralli 2001



24. – 26.8.

tä autolla on mahdollista ajaa palinkorokkeelle.

”Hän on tehnyt uskomatonta työtä”

Rovannerän ajettua Safari-rallissa toiseksi, Peugeotilla huomattiin, että hänellä on sauma vaikkapa maailmanmestaruuteen. Jyväskyläläinen on MM-pistetaulukossa korkeimpana Peugeot-kuljettajana neljäntenä 20 pisteellä. Muutama lisäpiste asfalttikilpailuista, ja kaikki on mahdollista.

– Harri on tehnyt uskomatonta työtä tänä vuonna. Lupasimme jo alkukaudella, että jos hän taistele maailmanmestaruudesta, autamme häntä kaikin keinoin. Aiomme tehdä niin, Peugeotin moottorirheiluosaston johtaja Corrado Provera totei.

– On lähes varmaa, että hän osallistuu asfalttikilpailuihin. Auto tulee olemaan kilpailukyinen, tunnen sen velvollisuudeksi häntä kohtaan.

– Auto ei ole tehtaan kilpuri, joten todennäköisin vaihtoehto on Grifonen Peugeot, Provera myönsi.

Sopimusta hiottiin jo alkukaudesta

Rovannerän kolmista Jyväskylän kilpailusta viime vuodelta lämmittää edelleen Grifone-pomo Nick Gullianon mieltä. Yksitystalli ajattaa mielellään suomalaista, jos ”isovelji” näyttää



Peugeotin moottorirheiluosaston johtajan Corrado Proveran (edessä) mukaan Peugeot-talli tuntee velvollisuudekseen auttaa Harri Rovannerää saamaan auto San Remon ja Korsikan asfalttiralleihin. Rovannerää jututtaa rallitallin päällikkö Jean-Pierre Nicholas.

vihreää valoa.

– Olisi ilo, jos Harri ajaisi autoamme loppukaudella. Olemme Peugeotin tehdastallin satelliittitiimi, ja odotamme heidän lopulta päätöstään asiasta, Gulliano täsmensi.

– Keskustelimme ajatuksesta jo alkukaudella, ja olemme jatkuvasti pitäneet Harrin ajattamista San Remossa ja Korsikalla yhtenä mahdollisuutena.

Rovannerä on vaihtonainen

Rovannerä itse on vaihtonainen loppukauden kivoista. Päällimmäisenä mielessä on Jyväskylän MM-ralli.

– Onhan auton saaminen mahdollista. Katsotaan nyt miten tarpeellista se on. – Tilanne elää MM-pistetilanteen mukaan, ei niinkään Jyväskylän sijoituksen perusteella, Rovannerä kiertelee.

NÄKÖKULMA

Pumpattava hammasharja

OLIN 1980-LUVUN puolivälissä katsomassa Humalamaan erikoiskokeella silloista ”shakedown”-erikoiskoetta. B-ryhmän superautot pomppivat kuuluisaa hyyrysuoraa, eikä paikalla ollut kuin muutamia kymmeniä katselijoita. Paikan sai valita vapaasti, eikä ruuhkista ollut tietoaakaan.

Keskiviikkona Rauhimaassa hyppiin vuoden 2001 testipätkä eli ”shakedown”. Paikalla oli väkeä kuin erikoiskokeella konsanaan. Hyyryreille pääseminen vaati kärsivällisyyttä. Patkalla olivat ”kaikki” mediat ja kuvasryhmät. Lähivuosina varmasti myös lipunmyyjät. Henkilökohtainen lempitapahtumani oli muuttanut muotoaan. Huononpaan suuntaan.

Samana iltana osallistuin rallin järjestäjien illatjuhlalle. Ruoka oli hyvää, Lenni-Kalle soitti pianoa ja kaksi kaunista Miss Suomen perintöprinssessaa juonsi tapahtumaa. Paikalla oli talipäälliköitä, kuljettajia ja muita tärkeitä vieraita. Kaiken kruunasi komea ilotulitus, joka julisti rallin alkaneeksi?

PALASIN KOTIIN ja menin saunaan. Siellä hikoilllessani ajattelin, onko tämä kaupallisuus ja vip-huumaa todellakin syrjäyttänyt itse rallikilpailun alueen. Itse en ole sita vielä uhrannut, mutta painavasti.

Aamulla herasin, ja katsoin ikkunasta ulos. Kaikkien parkkipaikalla seisneiden autojen ikkunoihin oli ilmestynyt kirjekuori, jonka sisällä oli uusi muullistava hampaidenhoitotuote. Tosin sitä ei voinut käyttää, koska sen pumpattava säiliö oli jätetty tyhjäksi. Pakkauksessa kyllä mainittiin, mitä hammasharjan tankkin tulee laittaa. Ainetta saa jokaisesta supermarketista.

Lieko ajankohta ollut sattumaa, vai oliko hammasharjamarkkinoija saapunut rallin mukana Jyväskylään?

AJOIN AAMULLA työpaikalle, ohji rallin kilpailukeskuksen. Meidän haaroitettiin jo autojen kimpussa. Samalla ajatukseni palasivat edellisen illan kutsuille. Ruokapöytäamme istui nimittäin rallilegenda Markku Alenin pitkäaikainen kartanlukija Ilkka Kivimäki. Hänellä oli kädessään pienoismalli Lancia Rally 037 -autosta, jolla pari niitti mainetta 1980-luvun alussa. Kivimäki oli saanut auton japanilaisilta pienoismallien tekijöiltä. He olivat luovuttaneet ”prototyypit” malliaan oikeasti ajaneelle kaksikolle ja halusivat omaan kappaleeseensa sankareiden nimikirjoitukset.

Tuskin helpotusta. Ralli ei ehkä olekaan läpikäynnin tulosbisnestä, vaan siinä on kaksi puolta. VIP-väen kiihkeällä viinilaseja ja istuessa aidatuissa teltoissa keskellä metsää, todelliset suuren yleisön sankarit ovat edelleen ralliautoon ohjautamassa. Ja onhan sillä jälleen myös Markku Alen.

Kaikki ovat tyytyväisiä, vielä. Kunhan järjestäjä tyytyisi jatkossakin kahteen ravirataerikoiskoeseen.



JONI MALKAMÄKI
 joni.malkamaki@keskisuomalainen.fi

Tiusalassa unelmoitiin siitä, mikä on tänään täyttä totta

■ Risto Mannisenmäki nauttii kakkoskuljettajan työstään.

VAAJAKOSKI
 Ilkka Kulkala

Risto Mannisenmäki, 40, tuijottaa kysyjää hämmästyneenä.

– Mikäkö on hankalinta ralliautoilun kakkoskuljettajan ammatissa.

– Miten niin hankalinta.

□

Elettiin kevättalvea vuonna 1971. 10-vuotias Risto Mannisenmäki oli polkenut pyörällä kaverinsa kanssa Keuruun Tiusalaan katsomaan pientä sora-

tien pätkää. ”Tuosta se kyllä hyppäisi vähäsen... Seuraava tiukka vasen olisi vedettävä tarkasti... Katso, se on vielä ulospäin kallellaan...”

Pojat paisuivat haaveidensa kera.

Seuraavana aamuna oli Keskisuomalaisessa juttu 12-vuotiaasta ihmepojasta, joka isänsä autolla ällistyi kaikkia Laukaan jäädänsä. Pojan nimi oli Juha Kankkunen.

Risto Mannisenmäki luki artikkelin ja otti sen päivällä puheeksi kaverinsa kanssa. ”Tolle Kankkuselle muuten näytetään vielä jonnain päivänä.”

”Tätä ei osannut edes kuvitella”

Risto Mannisenmäki nauraa poikavuosiensa pörinöille ja uholle. Hän istuu hyväntuulisenä Vaajakosken Savutuvan apajan laiturilla, kun samaan aikaan taustalla levottomasti hyöriä rallikansa ”nauttii” Tommi Mäkiestä tehdystä uutiuudesta leivystä nimeltään Tommi, The King of the Rally Rodeo.

Mannisenmäki on kulkenut kolme ja puoli vuotta Mäkisen mukana. Saavuttanut paljon ja kokenut vielä enemmän. Kaksi maailmanmestaruutta, elämän makua monella eri mausteella.

– Silloin poikasena, tai vähän vanhempanakaan, ei tajunnut, mihin oli pyrkimässä ja mitkä olivat unelmien kulmissa. Ralliturhu on kasvanut mittoihin, joita ei polkupyörällä huristelevana poikasena voinut kuvitellakaan.

– Mutta minä nautin tästä. Niin paljon, että se nautinto peittää alensa kaiken, jopa ammattiin luontaisesti kuuluvat epäkohdat, kuten runsaan matkustelun.

”Co-driver” kertoo eniten

Mannisenmäen mielestä suomen kielessä ei ole oikeaa sanaa kuvaamaan hänen ammattiaan. Kartanlukija-nimitys ei ole hyvä, ei myöskään kakkoskuljettajatermi.

– Ehkä englanninkielinen ver-



Nykyään Tampereella asuva Risto Mannisenmäki on pystynyt toteuttamaan lapsuudenikäiset unelmansa.

KARI ROUHIAINEN

sio co-driver on lähimpänä totuutta. Tämä on yhteistyötä, paitsi kuljettajan myös koko tiimin kanssa. Ketään eikä mitään ei voi unohtaa. Lopputuloks käänsi heti.

Tommi Mäkiä pidetään ehdottomana miehenä. Hän pyrki

täydelliseen työhön ja vaatii samaa asennoitumista kaikilta muilta. – Olemme samanlaisia, Mannisenmäki virnistää. – Meillä molemmilla on vaatimustaso korkealla.

– Ennen kuin aloin tehdä työtä

Tommin kanssa, minusta tuntui monesti siltä, että omat tavoitteeni olivat korkeammalla kuin silloisilla ykköskuljettajilla.

– Nyt ei tällaisia ongelmia ole. Ei todellakaan. Me näemme jo katseesta tai tajuamme puolik-

kaasta sanasta, mitä toinen tahtoo tai tarkoittaa.

Mannisenmäki hakee työssään täydellisyyttä, vaikka tietää että siihen ei ralliautoilussakaan koskaan päästä.

– Valmistautuminen on tar-

keintä, lataus ja tieto siitä, että nyt mennään, tämän vuoden Jyväskyläänkin varten yli 220 sivun nuottivihot läpikäynyt ja tarkastanut Mannisenmäki tietää.

– Tällä hetkellä tunne on hyvä. Kuljettajat ovat täydessä iskussa ja autossa säädöt kohdallaan.

Vuosi sitten tunnelma oli huomattavasti epävarmempi. – Silloin auto ei ollut tasapainossa ja se vaikutti kaikkeen.

Lopputuloks oli sen mukainen. Mitsubishi hyppi vallattomasti ja sijoitus oli pettymys: neljäs.

Pelkoa ei ehdi tajuta

Yksi auton pitkistä loikista teki Mannisenmäelle kipeää. – Juupajoella tärähti. Auto tuli alas niin, että selässä tuntui tosi tärsky. Se vaati jonkin verran hoitoa.

Mannisenmäki kiistää kuitenkin pelon tunteen. – En tiedä, onko se tyhmyyttä vai hulluutta, mutta pelkoa ei tajua. Sitä keskittyy tehävänsä niin totaalaisesti, ettei ehdi edes ajatella ylimääräisiä asioita.

– Joskus Tommi toteaa erikoiskokeen maalissa, että olipas vähältä piti-tilanne. Minä en sitä ollut välttämättä edes huomannut.

– Toisinaan kuulee kysymyksen, luottaako kakkoskuljettaja kusiin täydellisesti, Mannisenmäki miettii. – Yhtä hyvin kysymyksen voi kääntää toisin päin.

– Kyllä kuljettajankin on luotettava nuotin lukijaan täydellisesti. Yksi pieni virhe voi olla kohtalokas.

Kesällä 1972, kesällä 2001

Kesällä 1972 Risto Mannisenmäki, silloin 11, sotki pyörällä Keuruulta Petäjäviedelle katsomaan Urrian legendaarista erikoiskoetta. Matkaa kertyi yli 20 kilometriä. Tarakalla oli nippu Keskisuomalaisen ralliliitteenä katsojille jaettavaa.

Oli kiire. Piti päästä parhaille paikoille, siihen mutkaan, mihin Stig Blomqvist kohta möyryäisi Saabilan ja heittäisi ravat unelmoivan pojan silmille.

Kesällä 2001 Risto Mannisenmäki, rallin ammattilainen, metsälätoimintakokki ja kahden pojan isä, katsoo taas kysyjää suoraan silmiin.

– Minä olen saanut elämäntäni jotain sellaista, josta olen haaveillut. Siksi olen nöyrä ja teen minäkö pystyn.

Hänen sanansa vaikuttavat niin sanotusti uskottavilta.

Muistelot Keuruun ajoista on poimittu Risto Mannisenmäen lapsuudenystävän Pekka Virkanen kirjeestä, jonka tämä postitti jutun tekijälle vuosi sitten.



23 MM-rallia valloittaneet urhot: Carlos Sainz (vas.), Tommi Mäkinen, Juha Kankkunen ja Colin McRae.

”Suuri haaste, suuri nautinto”, runoili Sainz

JYVÄSKYLÄ
 Tuomas Heikkilä

Suurajot on ollut Carlos Sainzille katkeransuloinen kilpailu. Kaksikertaisen maailmanmestarin ajosuoritus ”Jyskälässä” ovat usein olleet erinomaisia, mutta kerran jos toisenkin tekniikka on tehnyt tenän. Kaksi kertaa ”Matadori” on lipsauttanut ajopelinsä johtopaikalta metsähallituksen puolelle ja sijoitus on tippunut muutaman pykälään.

Sainz nappasi voiton Jyväskylässä jo kolmannelle yrittämälään vuonna 1990. Hänestä tuli tuolloin ensimmäinen ei-pohjoismaalainen suurajovoittaja. Lisäksi Sainz on yhdessä kartanlukijansa Luis Moyan kanssa napanut yhden kakkossijan ja ollut kolme kertaa kolmas.

MM-rallien voittotilastossa Sainz on jaetulla ykköstilalla yhdessä tallikaverinsa Colin McRaeen sekä Juha Kankkunen ja Tommi Mäkisen kanssa. Jokaisella on 23 osakilpailuvoittoa.

Yhdeksitoista kertaa Suurajoihin starttaava Sainz on joutunut keskeyttämään täällä vain kahdesti. Hänen autonsa voimansiirto hajosi vuosina 1996 ja 1997. Vaihdelevista muistoista huoli-

matta 39-vuotias Sainz tykkää Suurajosta.

– Täällä tiet ovat todellisten rattimiesten teitä. Suurajot on aina suuri haaste, Sainz sanoo kisan aattona.

– Tämä on vaikea kisa, mutta samalla myös suuri nautinto. Tiet ovat nopeita. Pärjätäkseen Jyväskylässä en pitää tuntea hyvin. Sanoin, että tämä on minulle koko sarjan vaikein kilpailu.

Viime vuonna Sainz sijoittui Ford Focusella 14:nneksi. Kilpailu meni pariaksi heti kätelyssä kun moottorin toimintoja säätelevä tietokone (ECU, Electric Control Unit) sarkui EK 2:lla Parkkolassa. Samainen vika oli Sainzin riesana myös heinäkuussa Safari-rallissa.

– Nyt ECU-ongelmien pitäisi olla taaksepäänyttä elämää. Luulemme tietävämmemissä vika on piillyt ja kaiken pitäisi olla nyt kunnossa, muotoili Fordin pääinsinööri Guenther Steiner.

Ennen vanhaan rallireittiin sai tutustua parkin viikkoo. Nykyisin tutustumisaika on rajoitettu kahteen päivään.

– Se vaikeuttaa kisaäntiesentään, Sainz totei.

MM-pistetaulukossa Sainz on kolmantena 26 pisteellä.