

URHEILU

Esimies Ari Mäntylä (014) 622 409, Tuomas Heikkilä (014) 622 264, Joni Malkamäki (014) 622 263, Mika Seppänen (014) 622 312, Seija Suihkonen (014) 622 294. Urtispäivystys: (014) 622 262, sähköposti: urheilu@keskisuomalainen.fi, faksi: (014) 622 410, osoite: Urheilu, PL 159, 40101 Jyväskylä.

NESTE-RALLI

Mitsubishi haluaa Grönholmin

JYVÄSKYLÄ
Ari Mäntylä

Mitsubishin moottoriturheilusta vastaava Isao Torii vahvisti torstaina, että Mitsubishin rallitali on neuvotellut ajosopimuksesta Marcus Grönholmin kanssa kaudelle 2006. Grönholm on keskeinen tallipaikasta myös Fordin ja Subarun tallipomojen kanssa.

– Voin sanoa, että olemme neuvotelleet Marcuksen kanssa. Pidämme yhteyttä kaikkiin saatavilla oleviin huippukuljettajiin. Päätämme marraskuussa ketkä ajavat meillä ensi vuonna, Torii myönsi.

Mitsubishi on kiinnostava talli, sillä Lancer WRC kehittyi isoin askelin loppuvuoden aikana.

– Auton jousitukseen ja moottoriin on tulossa parannuksia vuodelle 2006, Torii valotti.

Mitsubishi anoi ja sai luvan osallistua vain 13 MM-ralliin ensi vuonna. Kansainvälinen auto-liitto FIA myönsi saman vapautuksen Skodalle. Torii kuitenkin vakuutti, että Mitsubishi aikoo olla mukana kaikissa MM-ralleissa ensi vuonna.

– Jos saamme kasaan riittävän suuren budjetin, osallistumme kaikkiin 16 MM-ralliin, Torii sanoi.

Mitsubishi on tällä hetkellä automerkkien MM-sarjassa viidennenä ja ykköskuljettaja Harri Rovannerä kuljettajien MM-sarjassa kuudentena. Toriin mukaan talli aikoo ensi vuonna taistella maailmanmestaruudesta.

– Ensi kauden tavoitteemme riippuu siitä ketkä ovat meidän kuljettajat. Tavoittelemme joko kuljettajien tai autonvalmistajien maailmanmestaruutta, Torii sanoi.

Mitsubishi tavoittelee ensi kaudeksi yhtä huippukuljettajaa ja yhtä nuorta lahjakkuutta.

– Kuljettajavalmiinat riippuvat siitä millaisen budjetin saamme. Nykyiset kuljettajat Harri, Gigi Galli ja Gilles Panizzi ovat myös ehdolla, Torii sanoi.

Toriin mukaan Mitsubishi aikoo olla mukana rallin MM-sarjassa vielä monta vuotta.

– Sitoudumme ralliautoilun MM-sarjaan aina vuodeksi kerrallaan. Budjettivuotemme kestää huhtikuusta maaliskuuhun. Vuoden vaihteen jälkeen hallituksemme päättää mitä teemme, mutta voin vakuuttaa, että ralli on meille tärkeä kilpailumuoto myös tulevaisuudessa.



Isao Torii odottaa Harri Rovannerää palkintopöydässä viikonloppu Neste-rallista. KUVA: RISTO AALTO



Sebastien Loeb joutui katselemaan Killerillä Marcus Grönholmin perävaloja. KUVA: RISTO AALTO

1. erä Grönholmille

KILLERI: Marcus Grönholm kukisti ennakkosuosikki Sebastien Loebin, mutta hävisi Solbergille ja Rovannerälle.

JYVÄSKYLÄ
Joni Malkamäki

Vuoden 2005 Neste-ralli käynnistyi torstaina Killerillä, kun menohalua uhkuvat ralliohjukset vapautettiin kello 19.00 lähtökarsinasta sateiselle kaivouralle. Pareittain kisatun yleisöpyörityksen hoiti ripeimmin Norjan Petter Solberg, joka piiskasi Subarullaan runsaan kahden kilometrin radan aikaan 1.23.0. Toiseksi nopeimmin ra-

En usko, että Loeb pystyy lyömään minua täällä.

Marcus Grönholm

viradan vaikeat ja liukkaat mutkat selvitti Harri Rovannerä Mitsubishillaan (-0,6 sekuntia). Aamun testierikoiskokeella nopeimman ajan kellottanut Marcus Grönholm jäi Killerillä

kolmanneksi, mutta hän syöksyi silti positiivisiin mielin aamun erikoiskokeille. Inkoolainen pesi viimeisessä taisteluparissa lähes ihmemieshen maineen Citroenin ohjaamossa saavuttaneen Sebastien Loebin. Eroa oli vaivainen sekunnin kymmenes, mutta jostain se ranskalaisen nöyryydytys pitää aloittaa.

– En usko, että Loeb pystyy lyömään minua täällä. Pakko on sitä en uskoa, että pystym-

me voittoon. Ainakin tulosten puolesta Jyväskylän pitäisi olla meidän aitolle paras kilpailu, Grönholm puhui itsevarmasti. Raviradan nopein mies, Solberg, kiirehti kuitenkin topuuttelemaan Grönholmin puheita.

– Kilpailun alussa suomalaiset ovat kärjessä, mutta he putoavat yksi kerrallaan pois ensimmäisten pätkien aikana, Solberg virnuili.

– Muistaakseni siellä putoa-

jen joukossa oli viime vuonna yksi norjalainenkin, Grönholm psyykkäsi ja viitti Solbergin viimevuotiseen ulosajoon heti kisan alkumetreillä.

Ralli jatkui tänään kahdeksalla erikoiskokeella. Kaikkiaan kolmattia erikoiskokekilometrejä kertyy perjantaina runsaat 140. Lauantaina autokunnilla on taivaltavan lähes identtinen matka, kun sunnuntaina jäädyteltään vielä 66 kilometrin verran.

Superrallicross esittäytyy ralliyleisölle

SRC:n SM-osakilpailu jatkaa lauantai-illan huumaa Killerillä.

JYVÄSKYLÄ
Marko Mäkinen

Killerin raviradalla ajetaan tänä vuonna kolmena iltana peräkkäin. Samaan aikaan kun rallin MM-sarjan kärki palailee lauantai-iltana Jämsän lenkiltä takaisin Paviljongin huoltoalueelle, superrallicross-autot aloittavat Killerillä oman taistonsa SM-pisteistä.

Viime vuonna suomalaiselle moottoriturheiluyhteisölle lanseerattu uusi SRC (superrallicross) -luokka ajaa oman SM-osakilpailunsa Killerin raviradalla lauantaina klo 19.30 alkaen. Ensimmäistä kertaa SM-tasolla ajettavan SRC-sarjan autot ovat ulkonäkönsä vakioauton kaltaisia sarjatuotantoautoja ja voimalliltaan vähintään 1998 tai uudempiä. Ne ovat takavetoisia ja automerkkien kirjoja edusta-

vat mm. BMW, Volvo ja Audi. SRC-luokka kehitettiin uudistamaan suomalaista rallicrossia. Se on suora jatko KRC-luokasta, jota on ajettu vanhemmalla kalustolla lähes 15 vuotta.

Killerillä parikilpailu

Kotimaiset SRC-huiput kilpailevat Killerillä SM-pisteistä parikilpailuna MM-rallista tutulla radalla. Erikoiskokeen molemmat ajovälit muodostavat kokonaisuuden, joka ajetaan jokaisessa lähdössä kertaalleen ympäri. Kilpailijat pääsevät tutustumaan rataa kahdesti illan aikana klo 15–18 välisenä aikana ajettavissa vapaissa harjoituksissa. Varsinaisen tapahtuma käynnistyy klo 19.30 alkuurilla ja Killerin SM-osakilpailun voittaja selviää pimeävissä illassa ennen klo 22 ajettavassa A-finaalissa.

Killerin SM-osakilpailussa radan lähtöpuolet arvotaan ennen jokaista starttia. Alkuerissä parit muodostetaan SM-pisteiden

mukaisesti siten, että eniten pisteitä kerännyt kohtaa sarjatuotantoa viimeisenä olevan jne. Parinsa voittaneet kuljettajat jatkavat karsintoja seuraavissa erissä. Parilleen hävinneet kuljettajat menevät aikavertailuun, josta muodostetaan "lucky-luuseri" -lista. Listalle nousee kilpailijamäärästä riippuen 1–3 nopeinta jatkoon pääsevää kuljettajaa.

Seuraavien erien parit muodostetaan siten, että edellisen lähdön nopein ja hitain muodostavat parin, toiseksi nopein ja toiseksi hitain seuraavan parin jne. Parinsa voittaneet kuljettajat jatkavat karsintoja seuraavissa erissä.

FAKTA: MIKÄ ON SRC

• SRC-autot ovat vuosimallia 1998 tai nuorempia. Autot ovat takavetoisia, luistonestojärjestelmät kielletty. Moottori on oltava vapaasti hengittävä, maksimikoko 3500 kuutiokesentimetriä
• Daten siirto liikkuvasta autosta on kielletty.

raavissa erissä. Karsintoja jatketaan niin kauan kunnes neljä nopeinta kuljettajaa on jäljellä. Voittaneet kuljettajat ajavat A-finaalissa ja ratkaisivat kilpailun sijat 1 ja 2. Hävinneet kuljettajat kohtaavat B-finaalissa ja ratkaisivat sijat 3 ja 4. Näille neljälle kuljettajalle jaetaan SM-pisteet.

Mestari Määttä ennakkosuosikki

SRC:n hallitseva mestari Aro Määttä on aloittanut kauden vauhdikkaasti. Neljän ajettun osakilpailun jälkeen SM-pistejohdossa ajava valkealalainen on yksi Killerin suurimmista ennakkosuosikeista. Määttä

• SRC:ssä käytetään yhtä rengasmerkkiä.
• SM-pisteitä jaetaan finaalin kahdeksalle parhaalle kaavalla 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1. Killerillä pisteitä jaetaan poikkeuksellisesti vain neljälle nopeimmalle kuljettajalle kaavalla 10, 8, 6, ja 5.

sanoi, että kauden ainoa tavoite onkin uusia mestaruus.

– Kun on mitä puolustaa, niin mestaruus pitää ainakin yrittää uusia. Pistetilanne näyttää nyt aika hyvältä, mutta sarja on vasta puolivälissä, joten mitä tahansa saattaa vielä tapahtua, hän toteaa.

Viime vuonna SRC:n suurimman huomion haalivat rallimestarit Markku Alén ja Juha Kankkunen, jotka eivät ole enää sarjassa mukana. Määttä mukaan SRC on kuitenkin säilyttänyt kiinnostavuutensa.

– Mielestäni sarjan taso on kasvanut kärjen laajentumisen myötä. Tänä vuonna mennään myös kovempaa kuin viime vuonna, sillä kalustopuolella on tapahtunut kehitystä monessa tiimissä.

Esimerkiksi Määttä oninens Volvo S40:n konehuoneessa jättää uusi 310 hevosvoiman moottori.

– Tehonlisäystä on viime vuodelta 30 heppaa. Ajassa mitattuna lisähevosvoimat ovat pu-

dottaneet kierrokselta noin puoleiskuntia, Määttä paljastaa.

Malti on valttia

Killerin SM-osakilpailu poikkeaa muista SRC-osakilpailuista ajotavan ja radan osalta. Määttä ennakoii, että voittoon tarvitaan malttia ja oikeanlainen rengaskuivointi.

– Killerillä ei saa töppäillä, sillä ajokaavio on niin tuukka, että yksikin pyörähdys voi tietää häviötä ja putoamista jatkosta. Rata on mielenkiintoinen, sillä se sisältää SM-sarjan ainoan hypyrin. Killerillä ajamme myös ns. sadekeliengassäänöllä, joten jokainen kuljettaja voi kuroa renkaansa vapaasti, Määttä sanoo.

Killerin SRC-osakilpailuun pääsee seuraamaan rallipassilla ilmaiseksi. Yksittäinen pääsylippu maksaa 10 euroa ja alle 12-vuotiaat pääsevät ilmaiseksi. Lipulla pääsee vapaasti liikkumaan yleisöalueilla ja myös varikolla.



Siinä se on, ensimmäinen Tommi Mäkinen Racingin rakentama vuoden 2006-mallinen N-ryhmän Subaru. Auton keulan ilme paljastetaan lopullisesti, kunhan Eurooppaan tuleva siviiliversio saadaan esitellyä. KUVA: RISTO AALTO

Mäkisen rallipaja teki Subaruasta uuden painoksen

Tommi Mäkinen Racing paljasti vuoden 2006 N-ryhmäläisen jo torstaina. Siviiliversio Euroopan ensi-ilta on Frankfurtin autonäyttelyssä syyskuussa.

Tommin mukaan N-ryhmän autot ovat kehittyneet valtavasti lyhyessä ajassa. Vehkeet kestävätkä nykyään kovaakin käsitteilyä, eikä niitä tarvitse kilpailuissa sääliä. Voimaakin on yllättävän paljon.

– Jos saisimme laittaa tähän samanlaisen kuristimen kuin A-ryhmässä, niin tämän voisi heittää viivalle saman Mitsun kanssa, jolla voitin ensimmäisen maailmanmestaruuden vuonna 1996. Toki myös WRC-autot ovat kehittyneet, mutta kyllä nämäkin nykyään ovat kunnon ralliautoja, Mäkinen huomautti.

Maailmalla yli 20 Mäkisen pajan autoa

Torstaina esitellyt yksilöt jää Mäkisen rallipajan omaan testi-käyttöön. Ensimmäiset myyntiin menevät autot saadaan työn alle syyskuussa, ja niillä on tarkoitus ehtiä viivalle vuoden alusta. Täysverisen kilpurin rakentaminen kestää Mäkisen pajalla noin puoliosta kuukautta ja valmiille tuotteelle kerty hintaa varustelusta riippuen noin 100 000 euroa. Asiakkaan omaksi rakennusprojektiksi myytävä kilpa-auton aihio kustantaa noin 40 000 euroa. Tämän vuoden Neste-rallissa Mäkisen kautta hankituilla autoilla ajavat N-ryhmän huippumiehet Jukka Ketomäki ja Toni Klemets.

Mäkinen itse totei, ettei edes rallin kynnöksellä ole enää tunnetun vetoa huippuauton rattiin. Uusi rooli rallibisneksen parissa on täyttävä aukon loistavasti.

– Toki seuraan tarkasti, mitä MM-sarjassa tapahtuu, mutta muut asiat ovat nyt päällimmäisenä mieleissä. Olen todella nautinut uudesta työnkuvastani, Mäkinen vakuutti.

Rallin rytmit perjantaina 5.8. Ekt 2–9, yhteensä 144,27 km

