

ENDURO
MM
sarja

Espanjan avauksessa: SUOMALAISET KÄRJESSÄ

Teksti ja kuvat:
Pekka Neste



Petteri Silvan aloitti kauden vauhdilla, joka ei jätä mitään epäselväksi – hän on luokkansa kunkku.

Enduron MM-sarja käynnistyi Espanjan Castillonissa 1.-2. huhtikuuta. Edellinen kausi päättyi sellaisissa merkeissä, että tältä alkavalta on perusteltua odottaa vaikka mitä ja varsin mahtavasti kaikki alkoikin, mutta ei silti ilman vastoinkäymisiä. Ei ollut mikään aprillipila, että molemmat ammattilaisemme Kari Tiainen ja Petteri Silvan siirtyivät luokkissaan MM-pistejohtoon, eikä sekään, että Kari voitti molemmat päivät yksi kämmenluu irtipoikki katkenneena. Kolmantena suomalaisena oli matkassa Lahden Pekka Viljakainen, joka ajaa pikkunelariluokassa koko MM-sarjan. Pekan meno osoitti, että kyyti riittää ja mieheltä onkin lupa odottaa sijoituksia aivan terävimmän kärjen tuntumaan.

Kilpailu järjestettiin Castillonin rannikkokaupungissa, Barcelonasta kolmisen sataa kilometriä rantaviivaa etelään. Kilpailun reitti oli karun kivikoinen ja paikoin suuria korkeuseroja omaava. Kilpailukierroksen pituus oli runsas 100 kilometriä ja ensimmäisenä päivänä, lauantaina se ajettiin kolmeen kertaan ja sunnuntaina kahdesti.

Kierrokseen sisältyi kaksi crosskoetta ja yksi maastossa ajettu ekstratesti. Ensimmäisellä kierroksella ekstratesti ajettiin tutustumismielessä läpi ainoastaan siirtymänä ja vas-



Karin monivuotinen päävastustaja, Italian Fabio Farioli on sitä näköjään tälläkin kaudella. Liekö syynä latinoveri, kun miehellä alkaa aina ratkaisevalla hetkellä "keittää". Tästä samaisesta syystä hän menetti jo melko varmalta näyttäneen Espanjan toisen päivän voiton.

Kari Tiainen yltää täysin käsittämättömiin suorituksiin, jopa rampana. Kahden ensimmäisen kilpailun Espanjan ja Portugalin jälkeen hän johtaa sarjaa maksimipistein.

ta kahdella seuraavalla kierroksella se kelloitettiin, kuten yleinen käytäntö on. Ekstran alku oli louhikoista ja melko jyrkkää vuoren kuvetta ylös kiemurtelevaa nousua, jonka jälkeen se jatkui ylhäällä kärrytien tapaisena, kapeana ja epämääräisen pomppuisena uomana seuraten vasemmalla puolella olevaa noin pari metriä korkeaa rosoista kiviä, josta toisella puolella oli vastaavasti noin kolmen metrin päässä, ei nyt rotkoa, mutta jyrkänne kuitenkin. Nousu oli kytkiminen, kaasun ja vaihteiden kanssa taiteilua ja ylhäällä puolestaan vedettiin täysillä. Kari

kertoi, että hänen iso nelarinsa kerää kyseisessä kisassa käytetyillä välityksillä puolitoista sataa kuutosella ja ekstran laella ne kaikki olivat käytössä. Ylhäältä sitten pudotettiin tiukan oikean jälkeen nopeaan ja mutkitteluun laskuun. Kone sai laulaa kutakuinkin täysillä, välillä oli nyyppylää ja kurvia suuntaan, jos toiseenkin.

Crossikokeista ensimmäinen sijaitsi ilmeisesti jonkinlaisella jokisuiston delta-alueella, jossa ainoastaan yhdessä uomassa juuri tähän aikaan vuodesta virtasi vesi. Korkeuseroa korkeimpien vallien ja ve-

denrajassa käyneen reitin alimman kohdan välillä oli ehkäpä kymmenisen metriä. Koe oli erittäin nopea; ylhäällä valleilla oli nauhojen välissä pujottelua, mutta sitten kun sieltä pudotettiin veden äärelle, niin se tapahtui vauhdilla, samoin ranta- viivan tuntumassa edennyt reitti oli "kutosella täysillä" -puikkelehtimista. Takaisin ylös vallille tultiin kirjaimellisesti lentämällä ja muutaman kepin kierron jälkeen hypättiin töyräältä kuivaan joen uomaan. Se oli jyrkkä porras, jossa oli korkeuseroa nopeimman linjan kohdalla parhaimmillaan nelisen metriä. Alastulon

toisessa reunassa oli pudotusta puollittamassa "apuporras", jos luonto ei antanut myöten roiskaista kertaa laakilla alas. Vastakkaisella reunalla, noin 50 metrin päässä, oli sitten loivempi reuna, jolta jälleen hypättiin ylös, tosin sielläkin oli inhottava kynnys, joka antoi joillekin odottamattomia "takakorkeita".

Toinen crossikoe oli sitten luonteeltaan huomattavasti hitaampi ja pituudeltaan lyhyempi. Se sijaitsi jonkun edesmenneen linnan herran asumuksen raunioiden tuntumassa.



Italian ja Farioli KTM Teamin Giovanni Sala oli Espanjassa ison 2-tahtiluokan selvä ykkönen jättäen taakseen mm. Stephane Peterhanselin – ehkäpä jopa ylimainostetun aavikkosankarin.



Pekka Viljakainen aloitti kisan hyvin, mutta jäädyttimen hajoaminen pakotti keskeyttämään ja sen seurausta ollut konerikko esti osallistumisen toisena päivänä. (ylh.)



Ruotsin Husaberg-kuski Anders Eriksson voitti ensimmäisenä päivänä pikkunelariä.



Roman Michalik voitti ensimmäisenä päivän piikkiluokan ja toisena päivänä hän ylsi neljänneksi.

Koe oli yhtäällä osittain tasaista, pehmeää hiekkakenttää, toisaalla se poikkesi puustikkomaisen metsän nurmipintaisille rinteille ja kiemurteli puiden varjossa hetken näkyttömässä, jonka jälkeen se pudotautui puita ja puskia kierrellen takaisin ihmisten ilmoille.

Vaikka seudun yölämpötila lasikin lähelle nollaa, niin päivällä elohopea oli jo hellelukemissa ja kun tuulenvireestäkään ei ollut havaintoa, voi vain kuvitella kuinka pöly leijui. Se suorastaan seiso, haitaten aika-ajoin pahasti jopa kilpailijoiden suoritusta.

ALKUKANKEUTTA

Ensimmäisenä matkaan starttasi Husqvarnalla numerolla 2, Suomen Petteri Silvan, sillä viime kaudella kyseenalaisesti numero ykkösen saanut Englannin Paul Edmondson on vaihtanut yli 175-kuutioisten luokkaan. Ensimmäisellä crossiko-keella Petteri sai hiuksen hienosti turpiinsa Italian lisenssillä TM:ää ajavalta tsekkikukkakeppi Roman Michalikilta. Silmämääräisesti arvioiden Petterin meno oli vauhdikkainta ja hän sai myös luokkansa parhaat aplodit, etenkin kun hän vetäisi osuuden loppupäässä olevalta noin nelimetriseltä portaalta tippaakaan narua löysäämättä noin 30-metrinen, pitkälle tasamaalle ja sen

jälkeen heti huiman korkealle vastakkaiselta töyräältä.

Moni täysin vailla itsesuojevaihtoa olevan maineessa oleva itsku oli tässä kohdin yllättävän vaiu. Isossa kaksitahtiluokassa Giovanni Sala vetäisi KTM:llään reippaasti, mutta esimerkiksi Paul Edmondson puolestaan laskeutui apuportaita hyväksi käyttäen varovaisesti alas.

Pikkunelareissa ei ollut oikein selvää käskynjakoa, vaan sijoitukset menivät kovasti ristiin. Ekapätkän voitti Arnaldo Nicoli Hussella, toiseksi ajoi KTM:n Mario Ranaldi ja Ruotsin Anders Eriksson oli Husabergillä kolmas, vanha konkari ”Jösse” Jönsson oli Hussella kuudes ja samalla merkillä ajava Pekka Viljakainen tiukasti heti seuraavana.

Petterin jälkeen ensimmäisen crossiko-keen seuraava tosi räväkkä repäisy olikin vuorossa vasta isoissa nelareissa, kun numero 61 vetäisi Silvanin pituuksille, ellei vieläkin pidemmälle.

Hän oli tietysti Kari Tiainen, jonka loikka sai kansan ensin huutamaan, sitten haukkomaan henkeään ja sitten jälleen huutamaan. Kun isolla nelarilla tehdään jotakin, jopa kaksitahtiselle mahdollittoman tuntuista, niin silloin ympäröivään ilmapiiriin tiivistyy sanoin kuvaamatonta sähköistä maagisuutta. Nyt tuntui taas sellaiselle. Ja jospa olisimme saaneet tietää asiasta koko totuuden. Hetkeä aiemmin, samalla crossiko-keella Karin vasen nyrkki oli osunut radan reunustolppaan sillä seurauksella, että pikkusormea pitelevä kämmen luu oli katkennut. Kari ei puhunut asiasta koko päivänä muutamaa aivan sisäpiiriin kuuluvaa lukuunottamatta kenellekään, ettei asia vain vahingossakaan olisi mennyt vastustajien korviin. Kari ajoi pätkän kakkoseksi häviten monivuotiselle päävastustajalleen KTM:n ykköspilottille Fabio Fariolille runsaan sekunnin.

Juuri ennen tälle kokeelle lähtöä, kun Kari polkaisi pyörän käyntiin, sen käynnistinpoljin hajosi ja siitä alkoi lajiin olennaisesti kuuluva säpinä. Kokeen maaliin juoksetettiin huoltoautosta Karille uusi käynnistyspoljin, jonka hän kiireesti vaihtoi ja lähti jatkamaan sitten ajoaan.

Kilpailun aikataulu oli laadittu turhan hätäiseksi ja jopa kärkipäällä piti pientä kiirettä kaiken aikaa niin, ettei turhille ”nenänkaiveluille” tarjoutunut liiemästi tilaisuuksia.

Toisella crossiko-keella Petteri sai jälleen hiuksen hienosti hiekat silmilleen Tseki-Italo Michalikilta, mutta Kari pisti puolestaan Fariolin lihoiksi runsaalla puolellatoista sekunnilla.

PAIKAT VERTYIVÄT

Toisen kierroksen alettua päivä oli jo lämmennyt ja jokisuiston kattilassa alkoi vallita kestopöly, jota nousi ilmoille jouen rannan kovasta savikosta sen jauhauduttua nappularenkaiden möyhennyksessä.

Petteri Silvan ajoi nyt reilun sekunnin pohjat luokassaan ja kak-

sena keikkui tiukasti Michalik. Apri-liasta Kawasakiin vaihtanut Italian Stefano Passeri oli myös muutaman sekunnin päässä kolmantena.

Isoissa kaksitahtiluokassa Paris-Dakar- ja aavikoiden sankari, ei Kari Grandi, vaan Stephane Peterhansel ajoi Yamahallaan nopeimmin ja Giovanni Sala oli Kotarillaan kontrolli-täisyydellä.

Isoissa nelareissa jatkui taisto kiivaana ja käsipuoli-Tiainen rökitti jälleen Fariolin täpärästi, mutta kui-tenkin; eroa oli 0,1 sekuntia.

Seuraavalla crossitestillä Petteri Silvan oli suorastaan käsittämättö-män ylivoimainen, sillä hän voitti seuraaviksi tulleita Passeria ja Michalikia lähes viisi sekuntia. Se on iso ero pätkällä, jonka kesto on nopeim-milla kuskeilla runsaat kaksi ja puoli minuttia.

Isoissa kaksitahtisissa Giovanni Sala pani vielä parilla kymmenyk-sellä paremmaksi kuin Petteri, mut-ta muut eivät sitten yltäneet lähelle-kään samoja lukemia. Kari jäi isolla tykillään myös viitisen sekuntia Pet-terille ja Farioli puolestaan sai Ka-ri-la pattiinsa lisää 1,86 sekuntia.

Päivän ensimmäinen kelloa vas-taan ajettu ekstratesti ratkaisi Pette-riin ensimmäisen päivän lopputulok-sen, sillä hän sai sen kivikoissa ja loppuosa nopealla osuudella edel-lään ajaneen kilpailijan kiinni, mut-ta ilmassa leijuneen läpipäsemättö-män pölyn seasta hän ei huomannut rinteeltä reitille vierinyttä isoa kiven mosaa, vaan täryytti siihen, jonka

seurauksena hän sinkoutui reiltä si-vuun. Jontka ei onneksi ollut syvä, mutta puskassa pyörimiseen ja uu-delleen reitille pääsyyn tärväytyi arviolta 15-20 sekuntia, joka riitti takaamaan sen, että Petteri jäi sen pätjän parhaalle kymmenisen se-kuntia.

Sama pätkä kävi myös Stephane Peterhanselille kohtalokkaaksi, sil-lä hän konttaili oikein kunnolla ja oli luokassaan vasta osuuden 21. no-pein. Giovanni Sala ajoi italialai-seen tyyliin ekstralla lähes 10 sekun-tia nopeammin kuin seuraavaksi no-pein.

Isoissa nelareissa samaan saas-pasmaan mentaliteettiin viitaten Fa-bio Farioli pani aivot perstaskuun, kuten Kari on asiaa joskus kuvaillut ja niinpä hän paineli tallitoverinsa Salan tapaan luokkansa nopeimpaan aikaan ja jätti toiseksi ajanutta Karia 2,7 sekuntia. Nämä ekstartestit ovatkin osoittautuneet italialaisten vah-voiksi paikoiksi. Sen minkä he mah-dollisesti crossitesteissä häviävät, he kurovat kuolemaa halveksuvalla ris-kin otolla ja mahdollisella HYVÄL-LÄ ONNELLA ekstrapätkillä kiin-ni.

Rankat olosuhteet kantoivat myös omaa veroaan teknikan puo-lella. Jopa kärkipäässä alkoi ilmetä yllätyksellisiä ongelmia. Jösse Jöns-son huomasi, että hänen tehdas-nelaristaan, olivat etummaisten kone-levyjen kiinnityspultit katkenneet. Kone oli siis etuosastaan irronnut rungosta. Niinpä Karikin tarkisti

omasta pelistään vastaavan kohdan ja häneltäkin oli jo yksi pultti katken-nut.

Niinpä seuraavalla tauolla oli-kin säpinään, kun konelevyt vedetiin runkoon kiinni pitkillä läpipul-teilla. Huom. muista! – kuski tekee itse remontin ja eräällä suomalaisel-la alkoi pahasti turvonnut vasen käsi sattumoisin muistuttaa enemmänkin nyrkkeilyhanskaa kuin näppärään re-monttimiehen räpylää. Homma kui-tenkin hoitui ja lähdettiin päivän:

VIIMEISELLE KIERROKSELLE

Petteri vetäisi jälleen luokkansa pohjat ja varsin reippaat sellaiset, yli kahden sekunnin eron seuraavaksi tulleeseen Michalikiin ja kolman-neksi tuupannut Passeri jäikin sitten jo viisi sekuntia.

Giovanni Sala alkoi saada myös vauhtiin kesto-otteen ja hän vetäisi jälleen luokkansa pohjat Peterhans-elin jouduttua tunnustamaan hänet reilun sekunnin nopeammakseen.

Isoissa tömäriiluokassa Kari mak-soi Fariolille ekstratestin potut potuina ja nykyisi vastustajaansa nel-jän sekunnin raon tällä päivän toi-seksi viimeisellä crossikokeella. Näin tilanne ei päässyt vieläään ratkemaan puoleen, eikä toiseen, vaan säilyi kihelmöivän jännittävä-nä loppuun saakka.

Päivän viimeisellä crossikokeel-la Petteri jatkoi vimmatua takaa-ajoaan ja yritti kuroa ekstratestin pölyssä menettämänsä aikaa um-

peen ja hän olikin taas luokassaan ylivoimaisin ja kaikki luokat huomi-oidenkin heti Giovanni Salan jäl-keen toiseksi nopein. Sala oli siis ison kaksitahtiluokan ykkönen ja luokan kakkonen Stephane Peterhansel jäi hänelle lähes viisi sekun-tia.

Isoissa nelareissa jatkui taistelu herruudesta Karin tykittäessä mene-mään hammasta purren ja päävas-tustajalla Fabio Fariolilla ei ollut vielääkään harmainta aavistusta kilpa-kumppaninsa käden tilasta. Kari joutu-i tällä kertaa tunnustamaan italia-laisen crossikokeella nopeammak-seen, sillä ajanotto näytti eroksi 2,7 sekuntia.

Viimeinen ekstratesti oli odote-tusti jälleen joka luokassa saapas-maan heiniä. Piikeissä ajoi ykköseksi Italian Giorgio Grasso, kakkoseksi Stefano Passeri, kolmanneksi Maurizio Carminati ja neljänneksi Petteri. Kun tulokset oli sitten las-kettu pätkä pätkältä yhteen saatiin piikkiluokan voittajaksi Roman Michalik, jolle Petteri hävisi tasan 2 se-kuntia. Jos ja jos. Ilman pölypilves-sä lymynnyttä kiveä jämsäläinen olisi ollut piikkiluokan ylivoimainen voit-taja.

Ison kaksitahtiluokan ja koko-naiskilpailun nopein oli Italian Gio-vanni Sala 250-kuutiolisella KTM:llä. Peterhansel oli Yamahallaan rei-lut 15 sekuntia jääneenä kakkonen ja Italian Tullio Pellegrinelli tehtaan Hussella oli kolmas jäaden ranska-laiselle naftit yhdeksän sekuntia.



koPikkunelareiden ykköseksi nousi lopulta tehtaan Husqvarnaa käsevä Italian Arnaldo Nicoli, kakkoseksi Ruotsin Husaberg-kuljettaja Anders Eriksson ja kolmanneksi vanha konkari Svenerik "Jösse" Jönsson. Ensimmäisenä uloslasketuissa tuloksissa luokan voittajaksi ilmoitettiin Italian KTM-kuski Mario Rinaldi, mutta myöhemmissä tarkastuksissa havaittiin, että hän olikin saanut AT-pisteitä, jotka pudottivat hänet lopulta neljänneksi. Pekka Viljakainen joutui valitettavasti keskeyttämään hyvin alkaneen kisan, kun hänen Hussensa jäädytettiin petti totaalisesti. Pekka kertoi havainneensa pikkuvuodon jo melko varhaisessa vaiheessa kisaan ja hän oli täytellyt järjestelmää tämän tästä mukaanaan pitämästä vesipullosta. Sitten vuoto muuttui vuolaammaksi ja omien vesien lisäksi täytyi lainailla kansakilpailijoiltakin kaikki liikenevä märkä. Lopulta, vain muutamaa hetkeä ennen päivän täyttymistä, peli päätti sanoa yhteistyön lopullisesti poikki ja edessä oli keskeyttäminen, koska kone ei suostunut enää mahdollisen kiinnileikkautumisen jälkeen käynnistymään. Jos hieman sallitaan jossittelua, niin Pekalla olisi ollut realistiset mahdollisuudet päivän lopputuloksissa jopa sijoille 5-7.

Niissä tuloksissa, joissa Rinaldi julistettiin aluksi voittajaksi, Pekka ilmoitettiin yhdeksänneksi, koska hän ajoi kaikki erikoiskokeet läpi, lopussa tosin vain pyörää säästeltiin ja ainoastaan maaliin yrittäen, jolloin vaihtui ei ollut enää kilvan ajoa. Valitettavasti vain viimeinen aikarastusasema jäi ajaen saavuttamatta.

Iso nelariluokka kihelmöitsi tietysti eniten suomalaisleiriä, sillä kaikki oli niin hiuksen tarkalla. Farioli oli ollut viimeisellä ekstrasalla jälleen reilut pari sekuntia nopeampi kuin Kari, mutta sen tulos ei ollut kenenkään tiedossa ja sen odottaminen piti jännitystä yllä yli kaksi tuntia. Mokattuuan pikkunelareiden tulosten ja Rinaldin voittajaksi julistamisen kanssa, eivät järjestäneet ilmeisesti uskaltaneet julistaa ison luokan tuloksia ennen kuin viimeinkin varmistuksen varmistus oli läpikäyty ja kun tulokset lopulta julistettiin, niin eroa löytyi Kari Tiaisen hyväksi kokonaiset 0,18 sekuntia. No ei-pä marginaalin mitalla



Suomen enduroedustajisto kisan jälkeen Espanjan auringossa. Eturivissä vasemmalta ajajat; Pekka Viljakainen, Petteri Silvan ja Kari Tiainen, sekä Petterin ja Karin mekaanikko "Toby" Toivonoja. Takarivissä Riihimäen MM-osakilpailun lähettiläät Jyri Tengman (vas.) ja Sauli Nordling (oik.) sekä heidän välissään Suomen mr. Enduro Kaj Ek.

ole väliä, se riitti voittoon.

Sen jälkeen alkoi melkoinen kuhina Karin ympärillä. Jo aiemmin, tuloksia odotellessa oli tullut tietoon, että Kari oli loukannut käntensä, mutta että siitä huolimatta mies ajoi voittoon, se alkoi olla jo Väli-meren väelle jotakin käsittämätöntä. Sen he vielä jotenkin tuntuivat ymmärtävän, että jokin yliluonnollinen Lapin lumimies ajaa 600-kuutioista vähintäänkin yhtä kovaa kuin heidän oma parhaimmistaan piikillä, mutta että vielä käsi tohjon. Se ei voinut olla totta.

Eräskin kansainvälinen TV-toimittaja tuli kysymään Karilta vammavakuudesta, johon mies vastasi vain rauhallisesti, että tuo luo tuosta on näköjään poikki elämöimättä asialla sen enempää. Sehän ei tuntunut tietenkään etelän ihmisestä luonnolliselta, että joku voi puhua luun katkeamisesta samaan tapaan kuin kynnen lohkeamisesta ja niinpä hän kysyiin aavistuksen epäoieden, että onkos lääkäri sen myös todennut, johon Kari jatkoi samaan rauhalliseen tyyliinsä, että ei vielä, mutta tiedän kokemuksesta sen, milloin luo on poikki ja milloin paikat ovat muuten vain tärähtäneet.

Ruotsin edustajana kilpailun juryssa ollut Lasse Pärnebjörk kävi myös toteamassa, että kuule Kari, ei se voi olla poikki, et sinä katkenneella luulla aja voittoon. No, röntgenkuvat otettiin ajallaan, jossakin vaiheessa lauantai-iltaa ja niiden sanoma oli lahjomaton; Karilta oli katkenut irtipoikki pikkusormea pitävä kämmenluu, noin sentin verran rystyisestä ranteeseen päin. Kuvassa näkyi selvä rako ja se että rystysnivel oli siirtynyt puolisenttiä ulos oikealta paikaltaan.

Paikalla ollut Italian liiton lääkäri rakensi Karille seuravaksi yöksi tuen, joka mahdollisti edes jonkinlaisen nukkumisen. Myöhemmin illalla Lasse Pärnebjörk tuli uu-

destaan moikkaamaan Karia ja sano: "Olet sinä piru mieheksesi, en olisi millään uskonut, että luo on todella poikki. Kun meidän joukkueesta irtosi yhdeltä kaverilta peukalon kynsi, niin hyvä ettei sen kättä tarvinnut laittaa kantositeeseen."

SUNNUNTAI

Toinen kilpailupäivä valkeni edellistä lämpimämpänä ja se tiesi, että olosuhteet tulevat olemaan entistäkin polyisemmat. Ei yksin suomalaisia, vaan kaikkia ja eritoten Farioli-Teamia kiinnosti yksi käsi. Pystyykö Kari lähtemään kisaan? Se oli turha kysymys, mutta pystyykö hän panemaan Fariolille kamppoihin, sillä nythän Karin kovimmalla vastustajalla oli tuhannen taalan paikka hyödyntää tilaisuutensa, toisaalta kävipä mielessä sekin, että kestäkö hänen henkinen kanttinsa tilanteen, ettei homma mene överiksi.

Toisena päivänä ajettiin siis ainoastaan kaksi kierrosta, joihin sisältyi yhteensä neljä crossikoetta ja kaksi ekstratestitä. Piikeissä Petteri Silvan oli täysin ylivoimainen. Hän voitti jokaisen neljästä crossikokeesta jättäen seuraavaksi tullutta aina joka pätkällä 2,5-5 sekuntia. Se ei jättänyt selitellyille pienintäkään sija. Ekstroilla jämsäläinen ajoi taasaisesti kolmanneksi molemmilla kerroilla ja se takasi päivän kokonaissaldossa yli 12 sekunnin voiton toiseksi tulleesta Italian Stefano Passerista. Kolmanneksi ajoi Maurizio Carminati ja neljänneksi edellisen päivän voittanut Roman Michalik. Viidenneksi ylsi umpiluu, Italian Giorgio Grasso, joka voitti päivän molemmat ekstratestit.

Pykälää isommassa luokassa voittoon ajoi jälleen Giovanni Sala, kuten edellisenäkin päivänä. Ensimmäisen kierroksen crossikokeilla hän sai tosin tunnustaa ensin Stephane Peterhanselin ja toisella Tullio Pelegrinellin paremmakseen, mutta sen

jälkeen hän löysi taas voittamattoman vauhdin ja oli ykkönen molemmilla ekstratesteillä ja toisen kierroksen crossikokeissa. Pelegrinelli ajoi päivän tuloksissa luokan kakkoseksi ja Peterhansel joutui tyytymään kolmanteen sijaan.

Pikkunelareiden toisen päivän koetukseen Pekka Viljakainen ei päässyt edellisen päivän konerikon vuoksi mukaan ja niinpä hän liittyi huoltojoukkoihin. Edellisenä päivänä jo melkein voittajana juhlistu Farioli Teamin Mario Rinaldi otti nyt omansa. Hän tuntuu olevan tämän hetken nopein pikkunelarin käskijä. Hän voitti molemmilla kierroksilla ensimmäisinä olleet pitkät crossikokeet sekä ekstratestit, mutta lyhyillä crossikokeilla hän joutui tyytymään kolmanteen ja neljälänteen sijaan. Luokan kakkoseksi ja kolmoseksi ajoivat Ruotsin Husaberg-pilotit Anders Eriksson ja Björne Carlsson. Edellisen päivän voittaja Arnaldo Nicoli joutui nyt tyytymään neljälänteen ja "Jösse" Jönsson viidenteen sijaan.

Isossa nelariluokassa taistelu käynnistyi yhtä jännittävänä kuin se edellisenä päivänä päättyi. Kari ei antanut käsivamman askarruttaa mieltään, vaan hän oli sen yksin kertaisesti nollannut pois ajatuksistaan, sitä vammaa ei yksinkertaisesti ollut. Farioli voitti ensimmäisen crossikokeen 0,4 sekunnilla ja Kari puolestaan seuraavan Farioliin nähden 4,5 sekunnilla. Farioli ei ylittänyt sillä korkeammalle kuin neljänneksi. Ollisiko italialaisella tullut löysät housuihin, kuin Kari ei hävinnyt hänelle ensimmäisellä kokeella kuin vaivaisia sekunnin kymmenyksiä, mene ja tiedä. Joka tapauksessa sitten oli taas se saapasmaan bravuurin paikka ekstratestitä ja siellä Farioli vetäisi Kariin melkein 10 sekunnin eron. Jos miehellä olisi siinä tilanteessa ollut vähääkään tolkkua päässä, niin hän olisi ajan lopuilla pätkillä varman päälle, se olisi melko varmasti riittänyt voittoon, mutta ei, hän veti täydestä laulusta turvalleen ja keskeytti. Mies itse ei ilmeisesti saanut kaadosta kolhuja, koska käveleskeli varikolla täysissä ruumiin voimissa, mutta pyörä ei kuulemma suostunut käynnistymään enää kaadon jälkeen. Kari ajoi siis suorastaan ylivoimaiseen voittoon ja tempaisi päävastustajansa peräti 23 pisteen etumatkan. Siitä on hyvä jatkaa.

JUTUSTELUA

Kisan jälkeen suomalaisleirissä oli mieli korkealla, sillä molemmat lähettiläämme johtivat luokkiaan MM-pistetaulukossa. Illalla tavattuamme sattumoisin Farioli Teamin pilotit samassa ruokapaikassa Fabio Farioli osoitti huonon häviäjän piirteitä sanoessaan Karille, että tällä on aina niin hyvä tuuri puolellaan ja siihen Kari jatkoi, että niin kuin nytkin ja kohotti paketissa olutta kättään. Se on sitä henkistä sodankäyntiä, jossa ei ole ainakaan haitaksi, jos sattuu olemaan kylmähermoinen suomalainen.



Karin käsi näytti näin hehkuvalle välittömästi ensimmäisen päivän ajourakan täyttyttyä.

Enduron MM-kisaa ei ole aiemmin järjestetty Ruuhka-Suomessa ja se asettaa aiempaa suuremmat vaatimukset järjestelyille, sillä samoja alueita on jakamassa lukemattomat tahot.

Kilpailun järjestely vastuun kantaa **Riihimäen Moottoripyöräkerho Kahvakopla ry.**, mutta tapahtuman läpiviemiseen tarvitaan myös naapurikerhojen apua, joiden jäsenistöä on koulutettu runsaasti.

Kilpailun järjestelyjä vetää johtotroikka **Jyri Tengman, Sauli Nordling ja Markku Tirinen**. Jysky ja Sampa ovat Koplan perustajajäseniä ja Mara on lainattu edustamaan lajin erityistuntemusta. Kolmikolla onkin selvä tehtäväjako;

Jyskällä kilpailun työvaliokunnan puheenjohtajalla, on käsissään laajan tapahtuman kaikki langat, **Sampa** on reitistä vastaava kilpailun johtaja ja **Mara** on kansainvälisen lisenssin omaavana kilpailun virallinen johtaja, joka näissä esivalmisteluvaiheissa ja itse kilpailun ajanakin vastaa, kuten hän itse sanoo, tapahtuman enduroosuudesta.

Jysky, mistä idea MM-kilpailuun?

– Olimme omalla "rakkikoira osastollamme" katsomassa Seinäjoen MM-osakilpailua ja siinä vain alkoi lataus kasvaa, että meidän velvollisuutemme Kari Tiaisen kotikerhona on järjestää kisa. Aluksi omassakin joukossa suhtauduttiin ideaan varauksellisesti. Juttua alettiin kuitenkin miettiä vakavammin ja lopulta osoitimme mielenkiintomme järjestämishalusta myös SML:lle ja siitä se vaan lähti rullaamaan.

Olemme tehneet opintomatkoja Euroopassa pidettyihin kisoihin ja analysoineet niiden hyviä ja huonoja puolia. Sen pohjalta olemme jalostaneet raamit, jonka puitteissa oma kisamme järjestetään. Uskomme ilman uhoa, että siitä tulee paras. Olemme panostaneet asiaan ja tiedämme, että jäsenistomme terveen kunnianhimoisella asenteella pääsemme tavoitteeseemme.

Jysky, mikä on oma roolisi järjestelyissä?

– Sanoisinko, että tietynlainen lajin ulkoisen profiilin kohottaminen ja tunnettavuuden parantaminen. Suomessa enduro on jäänyt ilmeeltään uinumaan kyläkilpailutasolle. Silloin kun kilpailu järjestetään "salaa" sitä ei tietenkään huomata ja jos huomataankin, niin se ei nauti ansaitsemaansa arvostusta. Tarkoituksena on siis kohottaa lajin urheilullista ja kaupallista profiilia.

Käytännössä se tarkoittaa sitä, että ensinäkkin itse kotipaikkakunnallamme, Riihimäellä, kaupunki on suhtautunut hankkeeseen erittäin myönteisesti antaessaan erittäin keuhkeita tuloja ja alueita kilpailutapahtumamme käyttöön. Kaupunki on myös ostanut yhden nimikkoerikoiskokeen itselleen ja kaiken kaikkiaan sallinut meidän tulla kilpailukeskuksien keskele kaupunkia. Olemme kerhona erittäin kiitollisia Riihimäen kaupungin myönteisestä suhtautumisesta.

Lisäksi olemme saaneet solmitua yhteistyösopimuksen paikallisen yritysjärjestäjien kanssa, joka järjestää perinteisesti jonakin alkuksena lautainta ns. Shopping-tapahtuman. Silloin osa kaupungin pääkadusta suljetaan ja muutetaan kävelykauduksi ja markkinatoriksi.



Riihimäen MM-enduron johtotroikka tilannekatsauksessa. Vasemmalta lukien: Sauli Nordling, Markku Tirinen ja Jyri Tengman.

RIIHIMÄEN MM-ENDURO LÄHESTYY

Yksi maamme tämän vuoden merkittävimmistä urheilutapahtumista on Riihimäen ympäristössä viikkoa ennen Juhannusta järjestettävä Enduron MM-osakilpailu. Se on samalla tämänvuotisen sarjan päätöskisa, joten siellä viimeistään ratkeavat mitalit ja niiden värät.

Yleensä tämä tapahtuma on sijoitettu esimerkiksi Erämessujen, Pihämessujen tai vastaavan yhteyteen. Nyt se järjestetään Enduron MM-kilpailumme yhteydessä. Shopping-tapahtuma vetää perinteisesti paikalle noin 10.000 henkeä. Ei varmasti ole pahitteeksi vaikka tämä väki tutustutetaan myös Enduroon, sillä kierrosten välillä tämä kisaletka ajaa sopivasti myös Shopping-tapahtuman lomitse.

Ajatus on siis sama kuin Imatralta aikoinaan; väkeä on saatava liikkeelle ja jokaisen on tiedettävä, mitä kylässä on tekeillä. Kannattaa myös huomioida, että kaikki tapahtumamme pääsponsorit ovat moottoripyöräalan ulkopuolelta. Olemme tehneet pitkän työpäivän, jotta tuotamme on tullut kaikilla tahoilla hyväksytyksi.

Se on ollut perustavaa työtä myös koko maamme moottoriturheilun tulevaisuudelle. Toivomme harrastuksen profiilin kohoavan ja pääsevän sille kuuluvaan arvoon. Autourheilu on kamppailut samojen arvostusongemien kanssa, mutta nyt heillä on homma hanskassa. Niin se voisi olla meilläkin jonakin päivänä.

Samppa, koska alkoivat puuhastelut reitin kanssa?

– Karttaa alettiin tutkia maan-omistussuhteiden selvittämiseksi vuoden 1994 alussa ja lääninhallituksen oli kerhottamamme miehitys viikotolkulla selvittämässä lainhuutoja ja muita maakaappoihin liittyvää, jota saisimme kontaktin maanomistajiin. Lopullisen muotonsa saanut reitimme, joka on 159 km pitkä, kulkee noin 100 maanomistajan alueiden läpi. Lupia reitille aloimme hakea syksyllä 1994 ja yleisesti ottaen suhtautuminen on ollut erittäin myönteistä. Vä-

häiset ongelmat, jotka ovat tietyillä tahoilla syntyneet, ovat meidän enduroharrastajien itsemme aiheuttamia. Näyttääkin siltä, että me itse olemme lajin suurin uhka. Eräälle siirtymälle tuli ehdoton kiello ainoastaan sen vuoksi, että eräät harrastajat käyvät ajelemassa siellä luvatta ja omistajan yrittäessä pysäyttää häirikköä, hän oli tulla yltäetuksi.

Vaikka yleisesti luullaan, että luontotoimiset ovat harrastuksemme vaukeuttajia, niin meillä on heistä ainoastaan myönteistä kerrottavaa. Kuudesta kohtaa olemme muuttaneet reittiä lintujen pesinnästä ja tietyjen harvinaisten eläinten asuinalueista johtuen, mutta nämäkin muutokset on voitu toteuttaa helposti, sillä luontoharrastajat ovat tarjonneet rauhoitettaviksi ehdotuksilleen alueille korvaavia reittivaihtoehtoja, joita olemme pystyneetkin selleisenaan hyödyntämään.

Reitti on kokonaisuudessaan laadittu ajettavaksi. Ei ole mitään mieltä tehdä siitä tarkoituksellisesti kaikki mahdolliset vaikeudet sisältävää. Se ei ole suomalaisille eduksi kansainvälisten pättäjien silmissä. Mikäli sade yllättää kisan, silloin on olemassa korvaavat vaihtoehdot tiettyihin kriittisiin kohtiin.

Kokonaisuudessa reitti on saatu kokoon kivuttomasti, kun asialla on asiansa taitava ja oikein motivoitunut teami, joka on hoitanut itsenäisesti omat osavastuunsa. Sen voim jonyt paljastaa, että crossitit ajetaan Karhin ja Hyvinkään crossiradoilla ja ekstrateesteistä toinen on Puuhamaan läheisyydessä ja toinen Riihimäen varuskunnan alueella. Reitti ajetaan kompanakin päinä kahteen kertaan.

Mara mitkä ovat sinun mietteesi

Riksulaisten puuhista?

– Väheksymättä mitään, missä olen aiemmin ollut mukana, niin minun on myönnettävä, että vastaavaa ammattimaista otetta ja motivoituneisuutta en ole tavannut missään. Jysky on kuin yritysjohtaja, jolla on kontrolli kaikkeen, mutta hänellä on lahja, joka on vain harvoilla. Hän saa jokaisesta irti täyden suorituskyvyn, mutta silti hän ei ole piiskuri, vaan kykenee koko ajan motivoimaan ja samalla jokainen suoriutuja saa urakastaan myös tyydytyksen. Voiko harrastustoimintaa enää paremmin vetää se on huipputehokasta ja silti hauskaa. Sampa puolestaan on reittivastaavana kuin hyväntuulinen isäntämies. Koskaan ei ole hätää mihinkään, mutta kaikki ikään kuin vain lutviutuu ja silti kaikki mitä sovitaan, tapahtuu jämäptisti.

Minun tehtävänäni on vastata itse varsinaisesta endurosta tässä kisassa ja valvoa sen eri osa-alueiden toimivuutta. Ajanotto ja tulospalvelu ovat enduron avain. Koulutamme tähän kisaan henkilöstöä ja hiemme laitteita ja organisaatiota, joka hyvin pitkälle toimii samalla pohjalla myös vuoden kuluttua Hämeenlinnan Sixissä. Kahvakoplan Ari "Hänskä" Hänninen on jalostanut edelleen Kalkku ry:n ajanotto- ja tulospalveluohjelmaa ja tällä tähdätään sekä varmuuteen, että yleisön palveluun. Kisan jokaisella crossitistillä kuuluttaja pystyy kertomaan yleisölle reaaliaikaisen tilanteen joka luokasta. Samoin systeemille luodaan tuplavarmistus, jossa toimii rinnan kaksi toisistaan riippumattomia järjestelmää, jotka kuitenkin vertailevat keskenään tietoja. Jos niiden välille tulee ristiriitaa, systeemi hälyyttää asiasta heti. Näin mahdollinen virhe ei pääse kertautumaan, vaan siihen päästään käsiksi välittömästi.

Kahvakoplan voima on siinä, ettei se ole ukkoutunut ja siksi uskon ehdottomasti, että kisalle asetetut tavoitteet täyttyvät.