

**MM**  
**ENDURO '96**

## PORTUGALI & ESPANJA:

Teksti ja kuvat  
Pekka Neste



*Tuomas Ahonen on yksi tulevaisuuden valttikortteistamme. Kauden jokaiselta päivältä on herunut tasaisesti pisteitä ja Portugalissa heltisi jo peräti yksi kolmos-sija.*

# SUOMALAISITTAIN HUOMINEN HYVISSÄ KÄSISSÄ

*Viimekauden kahdella henkilökohtaisella maailmanmestaruudella - Kari Tiainen ja Petteri Silvan - Suomi teki kiistattomasti lopullisen läpimurron enduron ehdottomaan maailman eliittiin. Kaksikon esimerkki on kannustanut tällä alkavalla kaudella myös maamme uusia nuoria yrittäjiä kokeilemaan siipiensä kantavuutta maailman valioiden seurassa.*

*Mestariimme olivat tietysti aloituskisan suurimpia ennakkosuosikkeja, mutta heidän luomansa tavaramerkki suomalaisesta vauhdin pidosta sai kansainväliset katseet kääntymään myös uusien tulokkaidemme suuntaan, eikä suotta, pisteitä on tullut tasaiseen tahtiin, mutta ei kausi silti aivan ongelmittakaan ole käynnistynyt.*





*Kun isä oli likaisissa ulkotöissä, harjoitteli Valtteri Tiainen varikolla omalla Husqvarnallaan ahkerasti lähtöjä.*



*Fabio Farioli oli lähtöpaikalla varsin mielteliään oloinen, kun samanaikaisesti kaikki hänen kilpakumppaninsa valmistautuivat starttamaan kauden ensimmäiseen kisaan.*

## PORTUGALI AVASI KAUDEN

MM-sarjan avauskilpailun keskuspaikkana toimi Lousa-niminen pikkukaupunki. Se sijaitsee vuoristossa noin 1000 metrin korkeudessa, Lissabonista 200 km pohjoiseen ja Atlantin rantaviivasta runsaat 50 km sisämaahan. Kilpailureitti sisälsi melkoiset korkeuserot, oli kiipeämistä ja laskeutumista. Paikoin ajettiin myös kuin suomalaisessa kangasmaastossa, mäntyjen seassa, mutta kuitenkin pienellä erolla. Vaikkapa esimerkiksi lievästi kumpuilevalla ja kaartelevalla kärrytiellä, joka oli käytännössä lähes viivasuoraa. Siellä paineltiin hyvän matkaa toista kilometriä täysillä ja ison luokan tykit kuljivat parhaimmillaan päälle puoltatoista sataa. Molemmiin puolin kujaa kasvoi sylen paksuista mäntymetsää aivan reitissä kiinni ja on aivan turha edes kuvitella, että puita olisi suojattu punaraita-paalein.

Atlantin vaikutus ilmastoon oli merkittävä. Öiseen aikaan kosteat ilmamassat työntyivät sisämaahan ja kasautuivat sankaiksi sumuksi kilpailualueita ympäröivien vuorten rinteille. Aamut olivat viileitä ja kosteahkoja. Suomalainen oli aamulla vakuuttunut, että kohta alkaa sataa, mutta ei. Sää alkoi päivän edetessä kirkastua ja

lämmetä mittarin osoittaessa iltapäivisin peräti näännyttäviä, puolelta 30 asteen lukemia. Tästä aamusumusta johtuen ensimmäiset kilpailijat starttasivatkin taipaleelle vasta klo 9.00 ja vastaavasti ajopäivä jatkui loppupäivästä. Kun otetaan vielä huomioon, että aikaero Suomen ja Portugalin välillä on 2 tuntia, niin se selittää joillekin täällä kotimaassa kuumeisesti tuloksia odottaneille sen, miksi seuraavan aamun sanomalehtiin ei ennättänyt tuoretta kerrottavaa edellisen päivän tapahtumista.

## EI ENÄÄ KUUMAA RYHMÄÄ

Vielä viime kaudella noudatettiin MM-sarjassa käytäntöä, jonka mukaan ensin ajoi kuumaryhmä, eli jokaisen luokan kärkikymmenikkö tuli peräkkäin ja sen jälkeen tulivat rankkaamatomat kuskit perässä. Tällä tavoin yleisö näki jokaisen luokan parhaat kilpailijat hyvin lyhyellä aikavälillä, jonka jälkeen tarjoutui tilaisuus siirtyä johonkin toiseen kohteeseen ja nähdä taas parhaimmiston suoritukset siellä. Mielestäni näin oli hyvä. Yleisö sai niin halutessaan mahdollisuuden seurata kärjen menoa useissa paikoissa. Ilmeisesti tässä käytännössä on kuitenkin ollut joitakin varjopuolia – tosin en tiedä mitä – koska siitä on luovuttu. Nyt kilpailijat tulevat luokiteltiin, ensimmäisestä viimeiseen ja sen jälkeen tulee samalla systeemillä seuraava ja sitä seuraava luokka. Esimerkiksi Portugalissa Petteri Silvan piikkiluokan hallitsevana maailmanmestarina ajoi numerolla 1 ja Kari Tiainen vastaavasti ison nelariluokan ykkösenä tuli numerolla 401 ja koko ”rupusakki” muiden kärkiajajien ohessa ajoi siinä välissä. Tässä uudessa systeemissä kuulemma kierrätetään lähtöjärjestystä siten, että seuraavassa osakilpailussa lähtevät ensimmäisinä matkaan 175-kuutioiset, seuraavassa pikkunelarit jne., mutta joka tapauksessa koko kolonna on katsottava läpi, jos haluat nähdä jokaisen luokan kärkimiesten suoritukset.

Jos ajatellaan uutta käytäntöä yleisön kannalta, niin nyt heille on tarjolla huomattavasti vähemmän nähtävää.



*”Arvaa vaan, särkeekö päätä”, tuumasi sinnikkäästi kisaa jatkanut Silvan huoltotauolla kolhaistuaan sitä ennen päätään Portugalin petäjään.*



*Petteri Silvanin liikkuminen pyörän päällä on maksimaalisen tehokasta. Tankin korkista taakse päin kaikki on käytössä ja silloin myös pyörä taipuu miehen tahtoon. Valitettavasti Petterin kausi on vain lähtenyt tällä kertaa vastoinkäymisten saattamana käyntiin.*

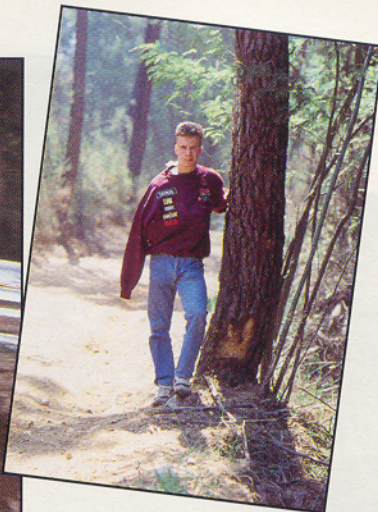


*Jani Laaksonen on Tuomas Ahosen tavoin vasta hakemassa tuntumaa MM-sarjaan, mutta heti ovat saaneet monet nimekkäät konkarit taipua suomalaisen menossa ja niinpä Jani on napsinut tasaisesti pisteitä jokaiselta ajeltulta päivältä.*





**Mika Ahola tunnetaan ajajana, jonka vauhdissa vain harva pysyy. Valitettavasti kansainvälinen näytön anto ja kilpailukausi saivat katkoksen ennen kuin ne ehtivät kunnolla pyörähtää käyntiin. Viereisessä kuvassa Mika nojaa mäntyyn, joka ei suostunut väistämään häntä.**



He joutuvat aina tinkimään joko seurattavien ajajien/luokkien, tai vaihtoehtoisesti reitti-kohteiden määrästä. Kohottaako se lajin suosiota? Jos ajatellaan tilannetta kilpailijan kannalta, niin eivätkö olosuhteet olisi kärjelle tasapuolisemmat, jos se ajaisi tiiviimässä nipussa.

Vaikka kilpailun yleisvoitosta ei erikseen pisteitä jaetakaan, niin silti totaalinen voitto on ainakin kilpailijoiden itsensä keskuudessa erittäin korkeassa arvossa. Tilannetta voidaan verrata vaikkapa Päijänne Ajoon, tai Jyväskylän Suurajoon. Vain yksi on kovista kovin, vaikka pisteitä jaetaankin luokittain. Nyt ensimmäisen ja viimeisenä matkaan lähteneen luokan kärki etenee 1-2 tunnin etäisyydellä toisistaan ja tuona aikana ehtii jo kehittyä monenmoista myrskyä ja rajuilmaa, maapohja pettäjä jne..

Toinen voi ajaa kuivalla tiellä ja toinen voi rämpiä samassa paikassa hetken kuluttua pohjattomassa mudassa. Nykysäännöin kilpailun parhaat ajajat eivät pääse missään tilanteessa ottamaan toisistaan mittaa tasavertaisissa olosuhteissa.



Vaikka Roman Michalik hätyytelikin viime vuonna kärkisijoja piikkiluokassa, hän joutui ajamaan koko kauden numerolla 104 ja ellen ole aivan väärin ymmärtänyt, niin hänen tapauksensa on toiminut kimmokkeena näille nykysäännöille, ettei vastaava epäkohta enää toistuisi. Olisiko mahdollisuutta ajatella asioita uudeleen ja palauttaa kuumaryhmä takaisin vaikkapa jo ensikaudeksi. Tapaus-Michalikin kaltaisiin esimerkeihin löytyisi ratkaisu takavuosisien road racing-käytännöstä. Siellä laadittiin ranking-listat edelliskauden sijoitusten perusteella ja sitten muutaman kisan jälkeen suoritettiin alkaneen kauden tilanteen uudelleen arviointi. Edelliskauden mitalmiehet voisivat säilyttää itseoikeutettuna luokkiensa kolme ensimmäistä numeroa ja vaikkapa niiden jälkeen tulevat seuraavat 10 numeroa jaettaisiin sen hetkisten pistesijojen perusteella. Eikö se olisi oikeudenmukaista ja eikö sillä pystyttäisi jälleen tarjoamaan yleisölle lajin parasta antia?

### NYT SE TAAS ALKAA

Päivän valjettua ja kellon lähestyttyä yhdeksää kilpailukeskuksena toimineella Lousan lentokentällä alkoi käydä lauantai-aamuna kuhina kuin muurahaispesässä. Kiireisten kilpailijoiden ja huoltohenkilöiden seassa käyskenteli yllättäen varsin rauhallisena Fabio Farioli - farkuissa.

No Fabu, missäs ajovarusteet ovat?

-Ciao, minulta murtui niskanika tuossa vuodenvaihteen tietämillä, enkä saa ajaa vielä 20 päivään. Espanjan kisa jää myös väliin, mutta Ranskassa olen taas jo mukana, vastasi roteva italialainen.

Käsiohjelmaan vilkaisu paljasti, että myös toinen Kari Tiaisen varteenotettavista vastustajista, Slovakiin Jaroslav Katrinak loisti poissa-

**Totip-Honda Teamin Giorgio Grasso on tehnyt piikeissä tasaisinta työtä ja niinpä hän onkin luokan pistejohdossa.(vas.)**

olollaan. Tiedustelu asian tiimoilta paljasti, ettei Jaroslav ole saanut kauden edellyttämää rahoitusta kuntoon ja siksi hän jättää sarjan ajamatta ja on ilmeisesti mukana ainoastaan kotikissassaan. Ison luokan imagoa ajatellen näiden kahden avainhenkilön poissa-äänti on negatiivisvaikutteinen, sillä he olivat käytännössä Ruotsin Peter Janssonin ohella ainoat, jotka ovat pystyneet antamaan Kari Tiaiselle edes nimellistä vastusta ja muu joukko onkin sitten ajellut enemmän tai vähemmän turistiluokassa.

Päivän ensimmäinen "erikoisko", pyörien starttikorokkeelle työnttäminen, ei näyttänyt tuottavat vaikeuksia Petteri Silvanille, Stefano Paserille, eikä Giorgio Grassolle, kun he tulivat odottamaan virallisen kilpailukellon siirtymistä lukemaan 9.00 ja lähtökäskyä päivän taipaleelle.

Ensimmäisen kierroksen ekstrapeteiltä ei tavan mukaan otettu vielä aikoja, vaan ne ajettiin ainoastaan tutustumismielessä läpi. Crossikokeella oli kuitenkin kello käynnissä ja Petteri Silvan vetäisi siellä luokkansa pohjat ja varsin hyvin hänen suorituksensa kesti kaikki luokatkin huomioiden, sillä ainoastaan Giovanni Sala ja Paul Edmondson ylsivät 250-kuutioisillaan vielä muutaman kymmenyksen hätäisempään esitykseen.

Pikkunelareiden MM-tittelin puollustaja Anders Eriksson, joka vaihtoi tänä kaudeksi Husabergista Husqvarnaan, oli silminnähden kip-

sissä. Vaimoväki tiesikin kertoa, että mestaruuden puollustus ja näytön tarve uudelle teamille ovat kasanneet tälle vaalealle harjaspäälle melkoiset hermopaineet ennen kisaa. Ensimmäisen crossipätkän nopein tässä luokassa olikin toissavuoden mestari Mario Rinaldi KTM:llä ja Ranskan Christian Boulet Husqvarnalla paukutteli tiiviisti kannassa.

Isossa nelareissa Kari Tainen otti odotetusti crossikokeen ykkössi-jän, mutta yllättävän pienellä marginaalilla, varsinkin, kun ottaa huomioon, ettei kakkonen ollut sen enempää Farioli kuin Katrinak ja Karin aika oli puolisen sekuntia heikompi kuin pikkunelareiden voittoaika. Yleensä Kari ei ole ottanut pikkunelareilta pattiinsa, eikä moni 2-tahminenkaan ole hänen edelleen ennättänyt.

Kellon lähestyessä puoltapäivää keli alkoi muuttua jo näännyttävän kuumaksi. Silvanin Petteri jatkoi tasaista tahtiaan ja ajoi päivän kahdella muullakin kierroksella crossikokeen pohjat. Jo mainittua tasaisuutta kuvaa se, että kaikki kolme suoritusta mahtuvat aikaeroiltaan 0,3 sekunnin haarrukseen.

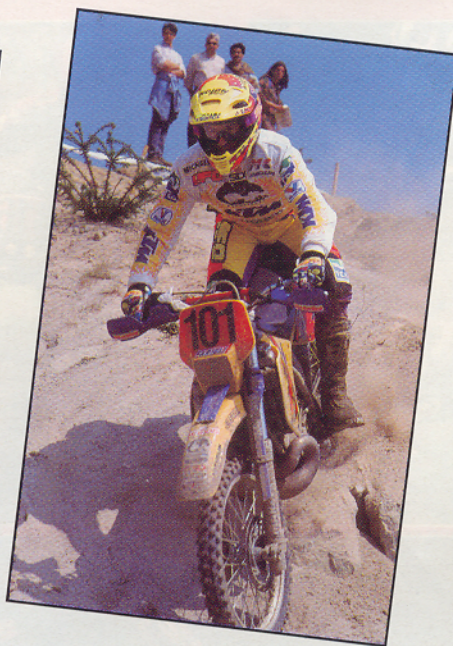
Ekstra-testeillä Petteri kertoi ajaneensa varman päälle, mutta silti hän voitti kakkos-ekstran toisella ja kolmennella kierroksella, mutta ykkösekstralla hän sai tyytyä toisella kierroksella viidenteen ja kolmannella kierroksella neljenteen sijaan. Tämä takasi kuitenkin Petterille ensimmäisen päivän luokkavoiton runsaalla 12 sekunnilla.

Samaa luokkaa oli myös Kari Tiaisen voittomarginaali isoissa nelareissa, vaikka pätkätuloksia silmäillen Kari joutuikin luovuttamaan ykkössi-joija enemmän kuin Petteri. Riihimäen mies voitti myös toisen kierroksen crossikokeen, mutta kolmannella hän joutui päästämään edelleen Saksan KTM-kuljettaja Dirk von Zizewitzin ja ekstroilla menivät sijoitukset seuraavasti: 1.Oscar Gallardo Italia Husqvarna (Kari 4.), 1. Zizewitz (Kari 2.), 1. Zizewitz (Kari 2.), 1. Kari (2. Gallardo), 1. Zizewitz (Kari 2.) Jotenkin oli aistittavissa, ettei Karin ajo kulkenut, vaikka voitto heltsikin.

**Pikku-nelareiden maailmanmestari, Anders Eriksson oli aluksi hieman "kipissä", sillä miehelle loivat paineita tittelin puolustus ja tarve antaa näyttöjä uudelle teamille.**







*Tästä kolmikosta saattaa hyvinkin löytyä se mies, joka kruunataan kauden päättyessä yli 175cc-luokan maailmanmestariksi, eikä sekään olisi mullistava uutinen, jos MM-mitalit – kulta, hopea ja pronssi – päätyisivät juuri heidän taskuihinsa. Herra numero 101 keskellä, Giovanni Sala Italiasta puolustaa tittelii ja hän ajaa Team Fariolin KTM:ää. Viime kaudella Giovanni otti eniten yleiskilpailuvoittoja, eli oli koko paletin nopein. Uuden kauden alku ei ole kuitenkaan vakuuttanut, että nyt välttämättä kävisi samoin. Herra 111, Shane Watts Australiasta ajaa ikäänkuin Farioli Teamin ”ulkojäsenenä”. Shanan meno enteilee hyvää loppusijoitusta. Herra 104, Paul Edmondson Englannista ajaa tehtaan Gas-Gasia ja nyt näyttää siltä, että 250-kuutioinenkin alkaa mennä Paulin käsissä sinne minne on tarkoituskin. Portugalissa Paul oli totaalin nopein.*

## MESTAREIDEN MIETTEITÄ

Paljon puhutaan, että haastajan asemassa olevan kilpailijan on paljon helpompaa ja vapautuneempaa ajaa kuin tittelin puollustajan. Kuinka sinä koet Petteri tämän tilanteen, kun olet nyt parin läheltäpiti haastajavuoden jälkeen tittelii puollustamassa ensimmäistä kertaa?

- Kyllä minulla tilanne on ehdottomasti päivastainen. Ne pari edellistä vuotta sisälsivät niin karvaita ja rimaa hipovia tappioita, että siitä muodustui hirvuisen pakkovoittamisen tarve. Se loi melkoiset paineet ja aina, kun kaikki alkoi olla valmista ja mestaruus oli jo nenän edessä tarjottimella tyrkyllä, niin silloin tapahtui aina jotakin yllättävää ja odottamatonta. Alkoi tuntua, että eikö tämä koskaan onnistu. Nyt olen pystynyt todistamaan itselleni ja muille, että olen voittaja- ja mestariainesta ja siitä johtuen harteiltani on poistunut pakkovoittamisen taakka. Ajaminen on nyt siinä mielessä vapautuneempaa ja helpompaa. En lähde kuitenkaan soitellen sotaan. Olen tehnyt todella paljon töitä säilyttääkseni tittelini ja jos joku menee vielä kovempaa, niin ei hänkään silloin kyllä tule mitään lahjaksi saamaan, vaan on sen hiellä ja tuskalla hankkinut. Kausi on kuitenkin vielä pitkä ja syksyllä sitten nähdään, mitä viivan alta löytyy. Tämä ensimmäinen päivä nyt ainakin sujui kutakuinkin piirustusten mukaan, eikä voitto ollut yllätys, vaan pikemminkin todisti, että talvikaudella suoritettu kauteen valmistautuminen on toteutettu oikein.

Entäpä Kari. Olet ollut vuodesta toiseen periaatteessa voittamaton ja käytännössä ainoat vastustajasi, jotka näin sivusta katsoen ovat viime vuosina pystyneet antamaan sinulle edes jonkinlaisen vastuksen, eli Slovakian Jaroslav Katrinak ja Italian Fabio Farioli ovat nyt sivussa. Löytyykö sinulta motivaatiota täysipainoiseen la-

tautumiseen. Tuntuuko sinusta, että ajat tosissasi kilpaa, vai ajatko pelkästään reittiä ympäri.

- Kyllä sä oot tavallaan ihan oikeassa. Sitä on ajavanaan, mutta perhana kun näitä tämänkin päivän tuloksia kattoo, niin kyllä meno on ollu melkoista mummoilua. Saamari kun kaverit, jotka normaalisti jäävät pätkillä kymmeniä sekunteja, nousevat nyt samoille kymmenyksille ja ohikin, niin silloin kyllä täytyy ottaa itteään niskasta kiinni. En mä niin huono ole kuin tuloslistat näyttää.

## TOINEN PÄIVÄ

Sunnuntai-päivä alkoi suomalaisittain mollivoittoisesti, sillä heti ensimmäisellä crossikokeella Petteri Silvan kajautti kirjaimellisesti pänsä puuhun. Kyseinen crossikoe oli nauhoin merkattu männikköön ja mitäs turhia sinne nyt keppejä hakkailtaisiin reunamerkeiksi, kun käytettävissä oli järeämpääkin puutavaraa aivan luonnonvaraisesti, eli Petteri nuoli kurvin aivan sisästä ja siinä epähuomiossa pää kopsahti sen verran räväkästi mäntyyn, että kypärän sisällä oli kuulunut hetken aikaa titityyttyä.

Petteri hävisi pätkällä sen voittaneelle Giorgio Grassolle 51 sekuntia, eli ei tarvitse syyllistyä hirmuiseen kotiinpäin vetoon, jos sanoo Petterin makoilleen puun juurella minuutin verran. Tähän tälliin voi sanoa valuneen myös Petterin toisen edestä ja voiton, sillä illalla tuloslaskenta paljasti

*Björne Carlsson puolestaan joutui kirjaimellisesti kipsiin, kun oikea polvi hajosi heti ensimmäisenä päivänä. ”Helmikuussa minulta leikattiin vasen polvi ja nyt meni ristisiteet, kierukka ja jotain muuta sälpää tästä oikeasta. Ajamaan pääsen seuraavan kerran elokuussa, että se tästä kaudesta”, tuumasi Björne tapahtuneesta.*

Petterin tulleen seitsemänneksi luokassaan ja hävinneen voittajalle, Giorgio Grassolle 49 sekuntia, eli koko päivän pätkät yhteenlaskien pari sekkaa vähemmän kuin mitä hänelle tuli pattiin ensimmäisellä tiltpätkällä. Piikkiluokan kakkoseksi ajoi Roman Michalik ja kolmanneksi Fausto Scovolo.

Tuomas Ahonen alkoi päästä sinuiksi kansainvälisen vauhdin kanssa ja sen myötä edellisen päivän hyvä sijoitus parani vielä entisestään, sillä miehen nimi löytyi tuloslistan yhdeksänneltä sijalta.

250-luokassa oli edellisenä päivänä tiukka taisto voitosta, sillä Giovanni Sala, Paul Edmondson ja Australian Shane Watts mahtuivat parin sekunnin sisälle, mutta toisena päivänä australialainen KTM-kuski alkoi päästä elementtiinsä ja nappasi kuuden sekunnin erolla voiton tallitoverinsa Giovanni Salan nenän edestä ja Edmondson sai tyytyä kolmanneksi.



Isoissa nelareissa oli taas parin sapattivuoden jälkeen mukana myös Mika Kaipanan Husabergillä. Hänen suunnitelmassaan on koko sarjan kiertäminen ja paluu täysipäiväiseksi kilpa-ajajaksi. Tälle comebackin jälkeen ensimmäiselle kaudelle ei ole sen tarkempia tulostavoitteita, vaan pikemminkin ”sisäänajo” takaisin näihin kuvioihin ja katsotaan sitten seuraavina vuosina, kuinka korkealle vauhti riittää, tuumasi vaimon ja vuoden ikäisen Mikael-pojan kanssa maailmaa kiertävä hyvinkäläinen. Mika oli jo ennen kisaa ”hytyelönä”, sillä mies on ollut selittämättömän kuumelun kynsissä jo useita viikkoja. Ensimmäinen päivä meni rimaa hipoven pisteille, sillä viimeisellä siirtymällä sattuneen kaatumisen jälkeen oli maaliin pääsy tuottaa hankaluuksia käynnistysongelmien vuoksi.

Pikkunelareissa ei ollut mukana yhtään suomalaista, mutta isossa 2-tahtiluokassa antoi mahtavat näytöt kyvyistään Jani Laaksonen, joka ylsi päivän lopputuloksissa Hondalla luokansa 10:lle sijalle ja jätti taakseen mm. nimikuulut italialaiset Paolo Fellegaran ja Maurizio Carminat.

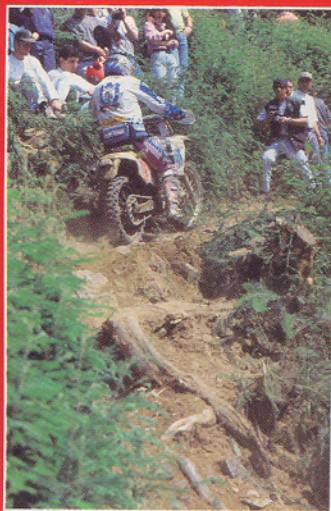
Piikeissa oli mukana Mika Ahola ja Tuomas Ahonen. Mikan hyvin alkanut meno päättyi jo kilpailun toisella kierroksella, kun hän täräytti kutakuinkin täydestä laulusta puhun. Kyseinen nopea metsätie käväisi alavalla puron reunamalla, jonne oli tullut nopeaan kurviin kolme rinnakaista spooria.

Mikan epäonneksi etu- ja takapyörät osuivat eri uriin ja siitä kaikki sai alkunsa. Miestä vietiin sladissa kohti kurvin sisäreunassa ollutta mahtavaa mäntyä sillä seurauksella, että oikea olkapää (sama kuin viimeyksyisessä Puolan Sixissä) lähti sijoiltaan.

Mikalle tuli heti kauden alkuun ei-toivottu katkos ja ainakin seuraavan viikonlopun MM-osakilpailu Espanjassa jää väliin.



**Mm. tällaista juurakkoista rinnettä nousiin Portugalissa ylös vuorelle ja tyytlejää oli monia. Pyöriä vedettiin, työnnettiin, kannettiin ja jotkut selvisivät jopa omin avuin, kuten kuvamme mannekiini, joka räjäytti malminsa kädenkäänteessä yläpenkelelle. (oik.)**



Ei pidä kuitenkaan vielä tehdä aivan lopullisia päätelmiä MM-tittelin kohtalosta, sillä Watts kertoi Portugalin maaston vastanneen täysin hänen tuttuja kotipolkujaan siellä maapallon alareunalla. Husqvarnalta viime kauden päätyttyä kenkää saanut Tullio Pellegrinelli oli nyt neljäs ja ensimmäisenä päivänä seitsemäs. Tullio ajaa nykyisin Totip-teamissa, joka on vaihtanut Yamahat taksi kaudeksi Hondiin.

Husqvarnalla ei ole nyt tässä luokassa virallista tehdaskuskia lainkaan, mutta merkin ykkösmiehenä ajaa Ranskan-maahantuojaan teamissa tehtaan tuella David Fretigne, joka ylsi ensimmäisenä päivänä neljänneksi ja toisena viidenneksi.

Jani Laaksonen jatkoi myös hienojen esitysten sarjaa yltäen kahdenneksitoista ja jälleen jäivät taakse Paolo Fellegara, Carminati ja monet muut Etelä-Euroopan arvostetut ja tarkkaan seurattut enduroketut.

Pikkunelareissa Anders Eriksson pääsi rimakauhustaan ensimmäisenä päivänä ja sunnuntaina meno oli jo selvästi vapautuneempaa ja se näkyi myös tuoksissa. Päivän voitto ennen Ranskan Christian Bouletia irtosi lähes kymmenen sekunnin marginaalilla. Ruotsin utta polvea edustava Martin Lind Husabergillaan ajoi kolmanneksi ja toissavuoden mestari Mario Rinaldin edellispäivän kakkosija vaihtui nyt neljänneksi.

Isoissa nelareissa nähtiin jälleen se vanha tuttu Kari Tiainen, joka jättää muille ainoastaan rippeet pöydästä. Kari oli suorittanut edellisenä iltana itsetutkiskelua ja kartoittanut vastustajiensa nykytason, jonka pohjalta se oikea vauhti sitten löytyi. Riihimäkeläinen pesi kakkoseksi yltäneen Dirk von Zizewitzin minuutilla. Tsekki Bohumil Posledni ajoi KTM:llä kolmanneksi ja Itlaian Oscar Gallardo oli neljäs.

Ruotsin Pitkä-Petteri Jansson aloitti kauden vaisuhoksti. Ensimmäisenä päivänä hän oli vasta 7. ja toisena tapahtui pientä kohennusta viidenneksen sijan myötä.

## ESPANJAN RIMAN ALITUS

Viikko kauden avauksen jälkeen oli vuorossa Espanjan osakilpailu. Se pidettiin Baionassa, aivan Portugalin rajan tuntumassa. Lousasta sinne oli matkaa linnuntietä ainoastaan runsaat parisataa kilometriä, joten maiseman vaihto sujui vaivattomasti. Baionan järjestelyt eivät saaneet kilpailijoilta suitsutusta ja fiaskoa täydensi vielä lauantaan ja sunnuntain välisen yön kestänyt sade, joka teki olosuhteet vaikeiksi ja sekoitti kilpailun aikataulun pahanpäiväisesti.

Petteri Silvanin maailma synkkenei ja toiveet mestaruuden uusinnasta ovat hämähäkin seitin ohuet. Ensimmäisenä kilpailupäivänä häntä vastaan tuli metsätiellä pässi. Sitä väistä-



**Dirk von Zizewitz eleli jo hetken hekumoissa, kun pääsi tekaisemaan muutamat luokkansa pohjat, mutta sitten koitti arki ja saksalainen palautettiin ruotuun.**



**Muutaman väli vuoden jälkeen Mika Kaipainen suoritti paluun kansainvälisille areenoille ja heti ensimmäinen päivä avasi pistetilin.**

essään jämsäläinen osui kivenmurikkaan, josta hän sinkoutui kymmenisen metriä syvän rotkon pohjalle ja siinä mylläkässä Silvanilta murtui muutama kylkiluu ja solisluu napsati parista kohtaa poikki. Petteri tuli välittömästi Suomeen leikkatavaksi ja nyt on edessä pakollinen huuli, jonka seurauksena vastustajat pääsevät kasvattamaan piste-etumatkaansa.

Italian Giorgio Grasso näyttää olevan vahvimmin kiinni mestaruuden syrjässä, sillä Espanjassa hän voitti molemmat päivät. Ranskan Cyril Esquiol ajoi ensimmäisen päivän kakkoseksi ja toisena päivänä hopea meni Italian Fausto Scovollolle, eli kumpanakin päivänä Honda nappasi kaksoisvoitot. Roman Michalik oli ensimmäisen päivän kolmas, mutta toisena päivänä koettiin varsinainen

paukku, kun kolmannelta sijalta löytyi Tuomas Ahosen nimi. Pikisten perusteella Tuomas olisi ollut viides, mikä sekun on erittäin hyvin, mutta sunnuntain rankat olosuhteet toivat lukemattomille kuljettajille AT-pisteitä ja sen ansiosta Tuomas nosti osakkeitaan vielä parilla pykälällä.

Aikataulussa pysymisenhan on oleellinen osa tästä lajista ja jos sitä pystyy noudattamaan vaikeissakin olosuhteissa, niin sehän vain korottaa kuljettajan arvostusta.

Yli 175cc -luokassa oli Paul Edmondson pitelemätön kumpanakin päivänä. Nyt alkaa näyttää siltä, että englantilainen on päässyt vihdoinkin myös 250-kuutioisen herraksi. Viime kaudellahan näytti vielä aika ajojen siltä, että pyörä vie miestä. Australian Shane Watts oli nyt ensimmäisen päi-

**Ranskan Laurent Charbonnel piisaa pikkunelareissa alimitaista 250-kuutioista Kawasakiakin perin lennokkaasti yltäen Espanjan toisenä päivänä jopa luokkansa voittoon. Pyörä kiertää lähes yhtä iloisesti kuin 2-tahtinen ja vaikuttaa syheröissä ketterältä.**

vän kakkonen ja toisen päivän mutallissa hän ylsi kolmanteen sijaan.

Jani Laaksonen todisti jälleen, että hän kuuluu maailman eliittiin. Ensimmäisen päivän seitsemäs ja toisen päivän yhdeksäs sija ovat hyvää jatkoa Portugalissa käynnistyneelle pistemetsästykselle. Neljän ajatun päivän jälkeen, joista jokaisesta on herunut pisteitä, Jani on pistetaulukon yhdeksännellä sijalla ja mikäli meno jatkuu ongelmitta ja yhtä tasaisena koko kauden, niin loppupisteissä kärkiviisikon tuntumassa oleva sijoitukseen ei olisi mahdoton asia.

Pikkunelareissa Anders Eriksson voitti ensimmäisen päivän ja Mario Rinaldi ylsi kakkoseksi. Kolmanneksi ajoi Portugalissa ensimmäisen päivän voittanut Cristian Boulet. Toisen päivän muta sitten sekoitti jopa maailmanmestari Erikssonin pasmat. Anderssin yrittäessä työntää eräässä luokassa ylämäessä pyöräänsä tilanne karkasi ruotsalaisen käsistä ja silloin vietiin sekä miestä että pyörää persus edellä rotkon poikasen pohjalle. Tästä painista siunautui AT-pisteitä niin paljon, että mies tippui päivän tuloksissa seitsemänneksi.

Päivän voitti Ranskan Laurent Charbonnel, jonka meno kiinnitti huomiota jo Portugalissakin huomattavasti nopeammissa olosuhteissa. Huomiota herätti erityisesti se, että mies ajaa 250-kuutioisella Kawasakiella. Saattaahan hänen pyörässään olla jokin ylikokosarja, mutta silti se on vastustajiin verrattuna aivan varmasti hyvän matkaa alimitainen. Mainiosti sillä tuntuu silti ehtivän ja saattaapa olla, että tietyissä tilanteissa se on jopa ketterämpi käsiteltävä kuin luokan täysimittaiset laitteet. Korvakuvulta myös heti havaitsee, että pyörä on selvästi kierroksilla piiskattava peli.

Isoissa nelareissa oltiin palattu normaaliin marssijärjestykseen, sillä Kari Tiainen oli kumpanakin päivänä murskaavan ylivoimainen jokaisella pätkällä ja erityisesti Karin toisen päivän suoritus kohottaa vielä se, että hän ajoi pari pätkää ilman kytkintä. Kytkinkruunun kiinnitysmutteri oli päässyt irtomaan kesken ajon, jonka seurauksena kytkin ei irroitannut lainkaan, mutta onneksi se sentään piti. Jokainen vähänkin maastossa liikkuu tietää kuinka oleellinen osa kytkimellä on tiukoissa kurveissa ja hankalissa olosuhteissa liikuttaessa. Tästä puutteesta huolimatta kukaan ei mahtanut Kari Grandille mitään ja hän suoritti päivän urakastaan myös ilman AT-pisteitä, mikä sekun jo pelkäästään oli kaikki luokat huomioidenkin ja ehjällikin pyörällä ajettuuna melkoinen suoritus.

Luokan kakkoseksi ennätti lauantaan Peter Jansson ja kolmanneksi Espanjan Juan Roma. Sunnuntaina Roma paransi kotikentällä sijoitustaan vielä pykälällä ja kolmanneksi ajoi tsekki Bohumil Posledni. □