

ENDURO MM sarja



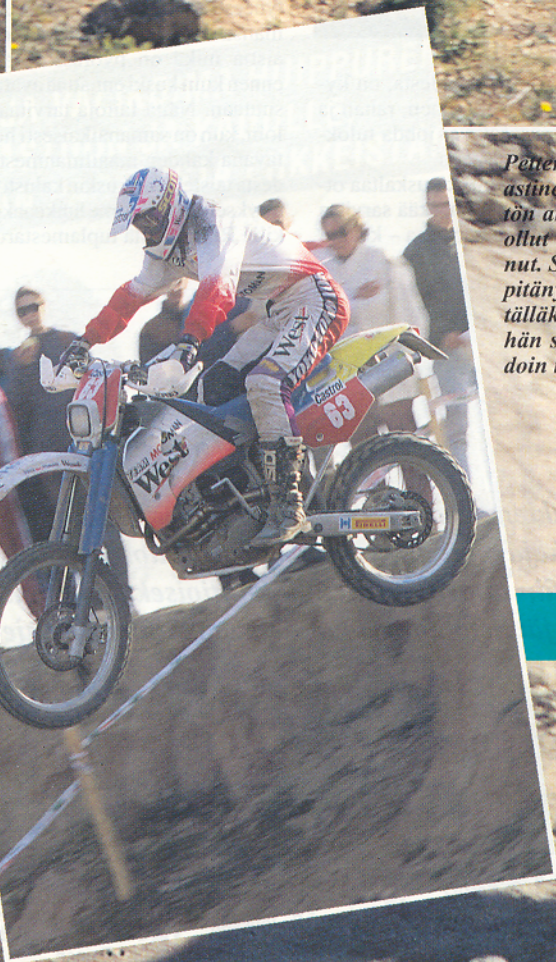
DE GLI

Enduron MM-sarja on edennyt tätä kirjoitettaessa jo kalkkiviivoille ja ainoastaan kaksi viimeistä kisaa, Ruotsi ja Suomi ovat enää ajamatta. Kaikista poikiemme vastoin käymisestä huolimatta tekisi jo tässä vaiheessa mieli sanoa otsikon mukaisessa monikkomuodossa, että ne ovat tulossa - mestaruudet nimittäin.

Sitten viime numeron on sarjassa ajettu Portugali, Italia ja Ranska. Reitille on ehtinyt osua metsäpolulla mutkan takaa vastaan tullutta autoa ja sen kanssa sattunutta yhteentörmäystä ja jos jotakin, mutta kaikista kummeluksista huolimatta Petteri Silvan ja Kari Tiainen kumpikin lähtevät kotikulmilla järjestettäviin kahteen viimeiseen koetukseen omien luokkiensa MM-pistejohdossa.

Petteri Silvanilla koko tähänastinen ura on ollut yhtä näytön antamista. Mestaruus on ollut huulilla ja sitten luisunut. Sama henkinen piina on pitänyt Petteriä pihdeissään tälläkin kaudella, mutta eiköhän se mestaruus nyt jo vihdoin irtoa.

Teksti ja kuvat:
Pekka Neste



Slovakian Jaroslav Katrinak on tasaisen varma kuljettaja, joka yltyä myös voittoihin ja hän onkin nyt käytännössä Kari Tiaisen ainoa haastaja isoissa nelareissa.

LIDER IN



Kari Tiainen ei tarvitse loppukaudesta enää edes voittoja, vaan tasaiset kärkipään sijoitukset riittävät hänelle viidennen mestaruuden varmistamiseen ja kaikella todennäköisyydellä tämä juhlallinen kruunaus päästään suorittamaan Karin kotikonnuilla viikkoa ennen Juhannusta olevana viikonloppuna, jolloin ajetaan MM-sarjan päätöksiä Riihimäellä.



Suorittakaamme kertauksena yhteenveto alkukauden tapahtumista ja tietoisuuskilpailuista, jotta nekin, jotka vasta nyt tässä kotimaan kisassa ovat tulleet seuraamaan touhua, tietäisivät missä mennään ja kuinka kausi käynnistyi.

MM-sarjassa ajetaan kuudessa eri maassa osakilpailut. Ne ovat kaksipäiväisiä (lauantai ja sunnuntai) ja kummankin päivän tulokset lasketaan erikseen, eli pisteitä jaetaan 12 kilpailun perusteella. Päiväosuudelle tulee pituutta noin 250-300 kilometriä ja reitillä edetään tiiviini minuuttiaikataulun puitteissa. Kierroksen pituudesta riippuen reitti kiertetään 2-3 kertaa, josta muodostuu mainittu matka ja aikaa siihen tärveäytyä täysi työpäivä, eli noin 7-9 tuntia. Kuhunkin kierrokseen sisältyy kaksi motoriskoetta ja pari ns. ekstrastettä, jotka ajetaan kelloa vastaan erittäin vaikeakulkuissa maastoissa.

Näiden perusteella selvitetään ajajien välinen paremmuus, mutta sen lisäksi tulokseen vaikuttavat myös mahdolliset aikataulukasasemiltaan saadut AT-pisteet, mikäli kilpailija poikkeaa hänelle laaditusta aikataulusta. Yleisin syy AT-pisteiden saamiseen on myöhästyminen, joka voi johtua esimerkiksi yllättävästä remontista, jotka kuljettajan on tehtävä kilpailun tiukan aikataulun puitteissa itse, sillä mekaanikkoa ei saa käyttää.

Vaikka lauantain ja sunnuntain kisat ovatkin tuloksiltaan erilliset, niin silti päivät nivoutuvat yhdeksi kokonaisuudeksi, sillä niiden väliseksi yöksi ajokki on jokaisen kilpailijan luovutettava omalla aikataulullaan merkityllä kellonyömyllään suljettuun varikkoon, jonka jälkeen pyörään ei saa koskea ennen kuin seuraavana aamuna ja silloinkin vasta 10 minuuttia ennen aikatauluun merkittyä starttia.

Pyörän huolto seuraavaa kilpailupäivää varten kuljettajan on tehtävä ensimmäisen päivän päätyttyä (edelleen ilman mekaanikkoa) ennen pyörän suljet-

tuun varikkoon luovuttamisesta ja seuraavana aamuna pyörän varikolta saamisen ja startin välillä. "Iltapuiteisiin" kuuluu molempien renkaiden vaihto, johon kuluu noin 2-3 minuuttia/rengas. Kyllä, ei enempää ja tähän tietysti sisältyy pyörän irroitus rungosta, renkaan poistaminen vanteelta, uuden renkaan asentaminen vanteelle ja pyörän kiinnitys runkoon. Renkaiden vaihto molempiin päihin vie keskimäärin 6-7 minuuttia. Lisäksi vaihdetaan ilmansuodatin, suoritetaan ketjujen rasvaus, paikkojen puhdistelua ja tarkisteluja. Jos päivän mitaan on suorastaan rikkoutunut jotakin, niin nekin on yritettävä harsia ja silloin on sähäpä.

EDELTÄNEISSÄ KISOISSA SATTUNUTTA

Kausi käynnistyi Espanjan Castillonissa 1.-2. huhtikuuta, noin 300 kilometriä Barcelonasta etelään. Reitti kierteli kivikoisena vuorostossa. Suomalaisia oli mukana kolme, ammattilaisemme, Husqvarnan tehdaskuljettaja Kari Tiainen, ison nelitahtiluokan hallitseva maailmanmestari, joka on nyt menossa hyvää vauhtia kohti uransa viidettä MM-titteliä, Karin tallitoveri Petteri Silvan ajaa 125-kuutioissa ja mitä todennäköisimmin on luotoin seuraava maailmanmestari. Kolmantena oli matkassa Pekka Viljakainen. Hän ajaa alle 350-kuutioisten 4-tahtiluokassa.

Karilla ja hänen monivuotisella päävastustajallaan, Italian Fabio Fariolilla oli tiukka taisto, eikä tilanne revennyt kummankaan eduksi. Aamulla joskun puoli yhädeksänmaissa alkaneen ja illalle hieman ennen kello seitsemätoista loppunut taistelu päättyi hiuksen hienosti Kari Tiaisen eduksi. Eroa oli kokonaiset 0,18 sekuntia.

Tämä ei ole kuitenkaan koko totuus kaksikon voimasuhteista, sillä illalla ajo päivän päätteeksi paljastui melkoinen yllä-

tys, kun Kari veti ajohanskan pois vasemmasta kädestään. Hänen rystyestään, pikkusormen takaa oli katkennut kämmenluun irtipoikki, mutta siitä Kari päätti olla hiljaa, ettei tieto leviää päävastustajan korviin. Se olisi antanut hänelle lisää yrityshalua.

Todellisuudessa luu oli katkennut päivän ensimmäisellä crossikoella heti aamuvarhaisella, kun Karin nyrkki oli osunut rataa reunustaneeseen tolppaan. Hän ajoi siis täyden päivän hammasta purren ja pystyi vielä voittamaan.

Lajin ympärillä pyörivä väki ei ollut uskoa asiaa, mutta myöhemmin lauantailtana röntgenkuvat kertoivat totuuden ja se oli sitä, mitä Kari itse kertoi, eli luiden päiden välissä oli puoli senttiä tyhjää.

"Olet sinä piru mieheksesi", tuumasi eräs ruotsalainenkin urheilijohtaja. Petteri Silvan oli odotetusti piikkulokan nopein, mutta ei päivä silti hänelle voittoa suonut. Ekstraamaastokokeella hän sai edellään ajoneuvon kilpailijan kiinni, mutta sankan päivän vuoksi hän ei nähnyt reitille vierinyttä suurta kivenlohkareita, vaan törmäsi siihen. Sen seurauksena jämsäläinen putosi reitiltä pienen syvänteeseen. Vaikka Petteri selviytyi rytkästä ilman suurempia ongelmia, niin aika ajoin kuitenkin täräytyi miehen oman arvion mukaan 15-20 sekuntia. Päivän päätyttyä selvisi, Petteri hävisi voiton tsekki Roman Michalikalille 2, 5 sekunnilla.

Pekka Viljakainen ajoi koko päivän aivan kärjen vanavedessä, mutta onni ei ollut hänelle myönteinen. Pyörän jäähydytin alkoi vuotaa. Aluksi se oli lievää, eikä ongelma tuntunut vakavalta. Pekka lisäsi vetä mukanaan kuljettamasta polusta. Päivän loppulla vuoto lisääntyi eikä tilanteen pelastamiseen riittäneet enää omat, eivätkä lainavedet. Pekka joutui keskeyttämään, vaikka ennättikin ajaa kaikki erikoiskoheet, mutta ei päässyt sääntöjen edellyttämässä ajamalla maaliin.

Toinen kilpailupäivä valkeni kihelmöivänä, mikä oli Tiaisen käden laita. Kari on

tunnetusti tahtoihminen, eikä tämä kolho ollut hänelle riittävä syy sivuun jäämiselle. Kun kamppailu kelloa vastaan käynnistyi, jatkui taistelu Tiaisen ja Fariolilin välillä yhtä tiukana kuin edellisenäkin päivänä. Pätkillä menivät voitot ristiin, mutta paremmalla maltilla Fariolilla olisi ollut mahdollisuutensa. Onko syy latinoveressä, mutta mies otti tarpeettomia riskejä yrittäessään kristaria suomalaista ja se kostautui. Hän kaatui täydestä vauhdista paikassa, jossa Kari sanoi omalla pyörällä ajaneensa kuutosella täysillä (160 km/h).

Farioli itse säilyi lennosta pelkin henkisin kolhuin, mutta pyörä kuulemma lamaantui siihen paikkaan. Kari sai siis heti kätellyssä 23 pisteen etumatkan päävastustajaansa.

Silvanin Petteri puolestaan on oppinut saamaan koko kansainvälisen uransa ajan potkua vyön alle ja ne ovat vain selvunnettaaneet miestä. Edellisen päivän siluunonopein kuljettaja päätti näyttää, että nyt hän on sitä myös tulostulosten mukaan. Päivän päätteeksi Petterin kaula kakkoseksi ajaneeseen saapasmaan Stefano Passeriin oli yli 12 sekuntia.

Pekka Viljakainen ei päässyt lähtemään toiselle päivälle lainkaan, sillä hänellä ei ollut osia koneromonttiin.

Espanjan jälkeisenä viikonloppuna ajettiin Portugali ja sinne suuntasi Viljakainenkin päättään tehdä rempan väliviikolla.

Kun Lissabonissa oli aika ryhtyä tositoimiin, paljastui että Viljakaisen pyörässä oli Espanjan ylläluumenemisen vuoksi vammautunut ilmeisesti virtapää ja näin tuli jo toinen hukkakisa.

Kari jatkoi edelleen voitokasta taistelua Fariolia vastaan ja se tuntuu käynnän italialaiselle henkiseksi taakaksi ja onhan se ymmärtävätkin vain ei pärjää edes rammalle. Lauantaina riihimäkeläinen kuritti bergamolaista viidellä sekunnilla ja sunnuntaina oli jo käännytä osat toisin päin, kun Fariolla oli ennen viimeistä crossikoetta jo





neljän sekunnin etumatka, mutta sitten astuivat jälleen hengen voimat peliin ja Kari ajoi rautahermoisena taistelujana raon umppeen ja nykyisi vielä saman verran etumatkaakin.

Petteri Silvania on yläkerta päättänyt kouluttaa perusteellisesti, eikä päästä nuorkaista ilman taistelua yhtenäkkään päivänä maaliin. Lauantaina jämsäläinen oli kaikkien kakkareiden jälkeen neljäs, mutta milaisten kakkareiden. Hän johti kisaa omaan tyyliinsä – aivan ylivoimaisesti, mutta kuinka ollakaan. Numerolla 2 Petteri oli reitillä ensimmäisenä ja eräällä metsäpolulla, missä ei olisi saanut olla mitään ulkopuolisia liikkujia ja jossa ei olisi voinut kuvitella kohtaavansa autoa, tuli kurvin takaa vastaan jeppi.

”Onneksi ajoin tapella seisten ja lensin ainoastaan tuulilasien läpi. Ajattele, jos olisin vetänyt satulassa istuen, niin siihen olisin lenvinnyt karjapuskuriin kun kummisedän eväät”, tuumasi Petteri hersyvään tyyliinsä. (Petterin kummi muuten on taka-voimien moottoripyörävaikuttaja ja monipuolisuusmies Juha Jokinen Jämsän suunnalta).

Siinä oli pojalla ohjelmaa, mutta keskeyttämisen ei tullut kulloonkaan. Petterin Husse osui jeepin nokkaan hieman sivuttain ja mallissa saivat siipeensä teleskoopin putket, T-kappaleet, ohjaustanko ja kaikkea muuta pikkusälppää. (Mitäs alussa sanottiinkaan pyörän korjaamisesta aikataulun rajoissa.) Tilaisuuden tullen Petteri vaihtoi sen teleskoopiputken, joka oli murtunut lähes irtipoikki ja pikkuhiljaa hän harsi aina jotakin pientä ja päivän päätyttyä sillä hetkellä, kun muut keskittyivät renkaan vaihtoon, purki Petteri pyörästään etupään ja vaihtoi kaikki vammautuneet osat uusiksi. Etei aamu ennen starttia olisi untettava Petteri päätti jättää renkaiden vaihdon sinne. Tämä koko remontti ja renkaan vaihdot siis sujuivat aikataulun puitteissa, yhteensä noin vartitunnissa. Joillakuilla siihen ei riitä edes päivä.

Seuraava päivä läksi kulkemaan Petteriltä taas suomalaisittain, eli matkaa taiteittin sellaisella raivolla, ettei se jättänyt sanansijaa. Kuinka ollakaan, taas tuli päivän päätteeksi yllätys. Petterin etupöyrän alta sortui kurvissa heikkavallia ja siinä yhteydessä meni pinnojen väliin keppi, joka ei ollut lähtemällä noin. Sitä reittiä miesvoimin ja kun se viimein irtosi oli varma voitto vaihtunut kolmanneksi sijaksi. Ei ihme, jos Petteri päivän päätteeksi istuskeli pää painuksissa ja kyseli – miksi aina minulle? Postugalin jälkeen oli kalenterissa viisi viikkoa taukoa ja sen pojat käyttivät henkiseen latautumiseen tullen Koti-Suomeen.

Uusi ruletti käynnistyi Italiassa. Kilpailupaikkakunta oli nimeltään Severino Marche ja sijaitsee Riminin suunnalla satakuntakilometriä San Marinosta kaakkoon. Seutu on vrehreä ja huimat korkeuserot omaavaa, jossa huiput yltävät peräti 1500 metriin. Italialaiseen tapaan reitti vedetään rinteisiin ja niitä sahataan ylös-alas molempina päivinä. Varsinkin sateella, kuten nytkin, jolloin vettä on tullut päivittäin, reitti muuttuu erittäin liukkaaksi ja raskaaksi.

Kari sai Suomen visitiillään räkätäudin, eikä ennättänyt toipua siitä ennen uutta aikotusta. Mies ei antanut sen kuitenkaan vaikuttaa mielialaansa. Hänellä on ihmeellinen kyky nollata ratkaisevalla hetkellä mielestään negatiiviset asiat, kuten Espanjassakin luon katkeaminen. Niinpä hän lautaui nytkin voittamaan. ”Jos lähdet kilpailuun muulla asenteella, olet entinen kuki”, on Kari joskus tokaissut vastaavassa tilanteessa. ”Seutu on entuudestaan tuttua, sillä olen ajanut täällä Italian mestaruuskisan vuonna 1993”, kertoilee Kari esitellessään seutua kilpailun alusviikolla.

Ite kisassa Karilla olivaikueksia räkätautinsa kanssa, vaikka ei tehnytään siitä numeroa. Äkilliset korkeuden muutoksista tekivät tepposiaan. Kari kertoi, että korvat menivät paine-eroista johtuneen tästä

lukkoon ylös-alas mentäessä ja se tuntui vaikuttavan jollakin tavoin tasapainoaistiinkin. ”En tiedä mistä poski- tai otsaontelosta mahtoi olla satsi lähtösiin, mutta kerran tuli yllättäen sellainen lontti kesken mäen suuhun, eli meinas ykät lentää”, selvitti aina hyväntuulinen Kari mäkiokemuksiaan.

Kari ei yltänyt Italian-viikonloppuna voittoihin, mutta eivät ne hänelle mestaruutta ajatellen joka kisasta enää olekaan välttämättömiä. Lauantai toi kolmannen sijan. Slovakian Jaroslav Katrinak oli päivän paras ja toiseksi ennätti Italian KTM-maahantuoahan poika Fabio Farioli. Sunnuntaina voitto oli Karilla jo huskarvan päässä, mutta viimeisellä, sateen liukastamalla erikoiskokeella flunssan pehmittämällä suomalaiselta meni pari kurvia lopussa pitkäksi ja se käänsi tilanteen Fariolin hyväksi. Kari oli siis kakkonen ja edeltäneen päivän voittaja Katrinak sai nyt tyytyä kolmanteen sijaan.

Ehdeltäneessä Portugalin kisassa lähes kaikki ajateltavissa olevat vastoinkäymiset läpikäynyt Petteri Silvan starttasi Italian kisaan Stefano Passerinin nähdn yhden pisteen johtosemasta. Taistelu luokan herruudesta on tasaisita ja kovaa. Petteri ajoi lauantaina kolmanneksi ja sunnuntaina hän jäi lopulta neljänneksi, vaikka hän pitkin päivää johtikin kisaa ja se pudotti hänet piste-taulukossa Passerin taakse numeroin 97-91. Espanjan avauskisan ensimmäisen päivän voittonut, tsekkii Roman Michalik on pisteista kolmantena.

Viikko Italian jälkeen oli vuorossa Ranskan osakilpailu, joka pidettiin Poressa Salarissa. Ison nelarioluokan voitti Tiainen ennen Katrinakia ja kolmanneksi ennätti Ruotsin Peter Jansson Husabergilla. Farioli oli yllättäen vasta viides.

Piikkioluokan voitti Italian Honda-kuski Paolo Fellegara ja saapasmaan Giorgio Grasso piiskasi Yamahansa toiseksi. Petteri

Silvan ajoi kolmanneksi ja hänen mestaruutta ajatellen tiukin vastustajansa Stefano Passeri kompuroi satuttaneen polvensa ja hän oli vasta kahdeksas.

Sunnuntain kisan Petteri voitti ja Passeri jäi lähteen kauas taakse, tällä kertaa kuudenneksi ja se tiesi, että Silvan pääsee lähemmäs kahteen viimeiseen, kisaan johtosemässä. Ei toki nuolaista ennen kuin tipahtaa, mutta uskottavasti Ruotsin ja Suomen maastot ovat meikäläisille italialaisiin verrattuna vähintäänkin tasaväkiset.

Kari Tiaisella ei sujunut sunnuntain kisa täysin vastoinkäymittä, sillä hänen pyöränsä sammui mutaspoorissa parikin kertaa ja käynnistysoperaatiot veivät vähintään 10 sekuntia ajasta. Lisäksi Farioli kaatui pahan näköisesti ja Kari suoritti pika-analysin kaverin kunnosta ennen eteenpäin kaasuttamistaan. Fabion solisluu oli murtunut kolmesta kohtaa ja se merkitsi hänelle nollamerkinettä tulosarakaaseen.

Menetettyään lopullisesti mahdollisuutensa mestaruuteen Fabio olisi ilmeisesti hyvinkin mielellään jättänyt solisluuvamman vuoksi loppukauden kisat väliin. Kari kuitenkin valisti kilpakumppaniaan, että leikkauksen jälkeen kilpaleminen on jo parin viikon kuluttua täysin mahdollista ja siitkö isä-Arnaldo innostui. Hän pani hihat heilumaan ja ilmoitti pojalleen hetken kuluttua, että sinut leikataan tänä iltana ja Ruotsin ja Suomen kisoissa sinä olet mukana. Farioliet edustavat perinteistä italialaista perheyhteisöä, jossa suvun pää tekee päätökset ja niitä ei edes täysi-ikäiset jälkeläiset uskalla nousta vastustamaan.

Kauden toiseksi viimeistä kisa Ruotsin Linköpingissä ei olla vielä tätä kirjoitettaessa ajettu, mutta siellä ja viimeistään Riihimäellä viikkoa ennen Juhannusta mestaruudet on ratkottu ja uskottavasti me pääsemme silloin juhlimaan kahta suomalaista maailmanmestaria. De glider in. Silloin Riihimäki on sekaisin. Tule sinäkin panemaan lusikkasi soppaan. □