

TOBY



mielipiteet. Jarkki on tehnyt sen lukemattomia kertoja, ollut oikeassa ja ansainnut luottamuksensa. Vain olemalla itselleen rehellinen, kuljettaja voi kehittyä. Tämän luottamuksen myötä Jarkkilta on totuttu jo kysymään suoralta kädeltä kommentteja ja analyysiä suorituksista, koska se on todettu nopeimmaksi tieksi viedä asioita eteenpäin. Hänen kanssaan on turha pyörittää teatteria ja siksi miehestä onkin tullut haluttu ja arvostettu mekaanikko.

Enduourheilussa mekaanikon rooli on hieman toinen kuin crossissa, sillä kilpailupäivän aikana hän ei saa kajota pyörän korjaukseen, mutta väliviikoilla pyöriä testattaessa ja kehiteltäessä hänen roolinsa on erittäin merkittävä ja on se toki sitä kilpailupäivänäkin, sillä jos pyörään tulee jokin vika, jota ainoastaan kuski itse saa korjata reitin varrella ja huoltotauoilla, on suureksi avuksi, jos joku toinen voi laatia korjaus suunnitelmia sillä aikaa, kun kuski taivaltaa ajosuorituksensa keskittyneesti kohti seuraavaa taukoa. Hommansa hallitseva mekaanikko osaa aistia mikä on pyörässä vialla jo ennen kuin kuski ennättää avata edes suutaan. Näitä taitoja tarvitaan silloin, kun on samanaikaisesti hoivattavana kahden maailmanmestaruudesta taistelevan kuskin kalusto. Jännityksellä odotamme lankeaako Jarkille Riihimäellä tuplamestaruus.

Kari Tiainen ja Petteri Silvan ovat maamme parhaat endurokuljettajat ja yhtä kiistaattomasti riihimäkeläinen Jarmo Toivonoja on paras enduromekaanikko. Hän huolehtii tällä kaudella Karin ja Petterin pyöristä.

Jarkki liittyi Kahvakoplaan vuonna 1970. Hän kierteli piikkisellä Hondallaan Pohjolaa ristiin rastiin aina Norjan lappia myöten. Pikku-Honda vaihtui vuosien saatossa 1300-kuutioiseen Möhkö-Kawaan ja samalla myös ajeluiden kohteet pikukuhiljaa muuttuivat. Useimmiten etupyörä osoitti Välimeren rannoille ja saariin.

Mekaanikkouransa Jarkki aloitti siinä vaiheessa, kun Tiainen Kari ajoi motocrossia ja sen jälkeen hän on ollut molempien Vehkosten, Pekan ja Ismon matkassa. Muutama kausi kului myös ruotsalaisen Jörgen Nilssonin mekaanikkona, kuten myös Suomen nuoremman polven kuskien Petteri Kytölän ja Miska Aaltosen pyöriä laitellen.

Jarkkia arvostetaan nimenomaan hänen kyvystään analysoida niin kuljettajan kuin pyöränkin toimintaa. Se on tärkeä piirre mekaanikossa ja tämä arvostus täytyy ansaita. Ehkäpä se on ansaittu juuri miehen päättäväisen ja määrätietoisien asioihin puuttumisen kautta.

Hyvin usein esimerkiksi kuljettajan on vaikea tunnustaa edes itsel-

leen, saatika muille joku oma virhe, tai puuttellisuus ajosuorituksessa ja vikaa etsitään aivan turhaan pyörästä. Kuski on aina teamin herra, jota uskotaan, mutta silloin kun turvaututaan läpinäkyviin selityksiin ja haetaan vikaa tarpeettomasti josta-

kin pyörän ominaisuudesta, on kyseessä itsensä pettäminen, rahan ja ajan haaskaus, joka ei johda tulokseen, eikä kehitykseen.

Harva mekaanikko uskaltaa ottaa tässä tilanteessa härkää sarvista ja kyseenalaistaa herransa – kuskin

ENDURO MM

Lajissa on ajettu Maailman mestaruudesta vuodesta 1990 lukien. Sitä ennen korkein henkilökohtainen arvo oli Euroopan mestaruus. Kauden -93 jälkeen tehtiin luokkajakoon tarkennuksia ja muutoksia, jolloin mm. 80cc luokka poistettiin. Samoin alle 250cc luokan muutettiin nimeltään yli 500-kuutioiseksi ja se on tarkoitettu isoille nelitahtisille pyörille. Tämän jälkeen luokkia jäi neljä, joista kahdessa pienimmässä ajetaan kaksitahtisin pyörin ja kahdessa suurimmassa nelitahtisin.

LAJIN HISTORIAN MAAILMANMESTARIT LUOKITTAIN:

VUOSI	80cc	125cc	250cc/yli 175cc	350cc (4-t)	500cc	1250/ yli 500cc (4-t)
1990	T. Bieberbach	P. Edmonson	K. Tiainen	O. Kotrba	P. Hansson	J. Eriksson
1991	P. Muraglia	J. Nilsson	K. Tiainen	K. Karlsson	S. Jönsson	J. Katrinak
1992	G.-M. Rossi	J. Nilsson	G. Grasso	M. Rinaldi	T. Pellegrinelli	K. Tiainen
1993	G.-M. Rossi	P. Edmonson	G. Grasso	S. Jönsson	G. Sala	F. Farioli
1994	-	P. Edmonson	G. Sala	M. Rinaldi	K. Tiainen	-