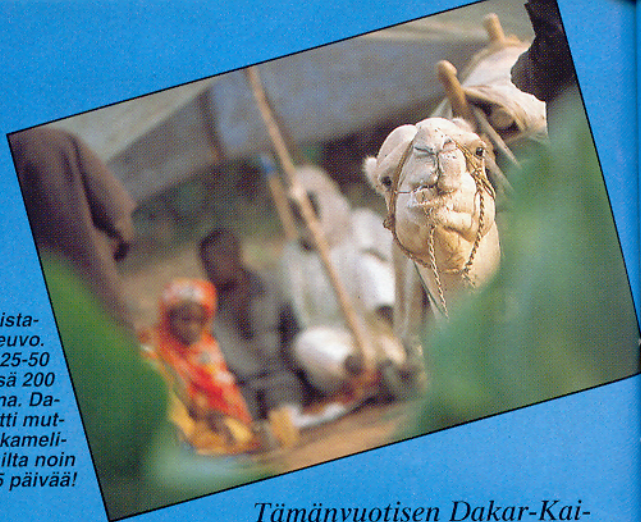


Kameli on loista-  
va kulkuneuvo.  
Päivässä 25-50  
km ja selässä 200  
kilon kuorma. Da-  
kar-Kairo reitti mut-  
kineen veisi kameli-  
karavaanilta noin  
475 päivää!



*Tämänvuotisen Dakar-Kai-  
ro -välin piti olla ankara aavikkokil-  
pailu. Vertauskuvallinen toisinto II maailmansodan aavikkotaisteluista Rommelin aavikkokettujen ja Montgo-  
meryn 8. armeijakunnan välillä. Toisin kuitenkin kävi. Tutuiksi tulivat Niameyn suurtorin, Grand Marchen, hä-  
myiset kapakat, Ala-Niameyn eurooppalaiskorttelien luk-  
susravintolat ja libyalaishotelli Gawayen uima-allas allas-  
baareineen ja bikinipukuisine tyttöineen.*

ANTERO PAILINNA, teksti DPPI, kuvat

**K**aikki alkoi Pariisista. Totta kai. Riemukaaren luota kilpailijat ajoivat hyytävän koleassa il-  
massa Le Havren satamaan,  
jossa kaikki 203 moottoripyörää,  
nelipyöräiset quadit mukaanlukien, 138  
autoa ja 66 T4- ja T5-luokan kuorma-  
autoa siirrettiin laivaan. Autojen jou-  
kossa olivat myös Toyotan 2000  
Drum Trophyyhin osallistuvat harras-  
tajat.

57 000 £ eli 570 000 markkaa.  
Se Euroopasta ja rahoista.

#### KAIKEN SE KESTÄÄ JA KAIKEN SE MAKSAA

Varsinainen lähtö tapahtui loppiais-  
torstaina 6. tammikuuta Senegalin  
pääkaupungista Dakarista. Edessä  
piti olla 10 734 km:n kilpailu halki Se-  
negalin, Malin, Burkina Fason ja Ni-  
gerin kautta Libyaan ja sieltä lopuksi  
Egyptiin.

Reitistä 7 714 km oli suunniteltu  
erikoisjaksoiksi ja neljä peräti yöpy-  
mistä bivouac -leireissä ilman ilmas-  
ta tapahtuvaa huoltoa.

Lähtölavalle nousi 31 eri kansalli-  
suutta olevaa kilpailijaa. Huolimatta  
lähes 30 asteen lämpötilasta paikalli-  
silla oli yllään villapuserot ja päässä  
pipot. Pohjoisella pallonpuoliskolla  
on nyt talvi.



*Ranskalainen Aixam-Mega valmistaa kää-  
ros-jääratakilpa-autoja, loistoluokan urhe-  
kilpa-autoja. Kuusinkertaisen moottoripy-  
hanselin suoritus oli ällistyttävä. Tosin d-  
muutaman satatuhatta kertaa ylös-alas. J  
voitosta!*

Tuhannen ja yhden yön perinte-  
den mukaan torilla oli sirkustemppu-  
ja, tulenniellijöitä ja vähäpukeisia  
tanssijattaria. Torin laidat olivat täyn-  
nä punertavia, nokkamallisia Merce-  
deksen kuorma-autoja maapähkinä-  
kuormineen.

Järjestäjäorganisaatiota T.S.O.:ta

## 22. Paris-Dakar-Cairo 2000 **PALLO HUK**





**Ranskalainen Aixam-Mega valmistaa kääpiökaupunkiautojen lisäksi Andros-jääratakilpa-autoja, loistoluokan urheiluautoja ja esimerkiksi aavikkokilpa-autoja. Kuusinkertaisen moottoripyöräluokan Dakar-voittajan Peterhanselin suoritus oli ällistyttävä. Tosin dynynejä on kavuttu jo aiemminkin muutaman satatuhatta kertaa ylös-alas. Ja sen huomasi, vain 12 min 36 s voitosta!**

Tuhannen ja yhden yön perinteiden mukaan torilla oli sirkustemppeja, tulennielijöitä ja vähäpukeisia tanssijattaria. Torin laidat olivat täynnä punertavia, nokkamallisia Mercedesen kuorma-autoja maapäähkinäkuormineen.

Järjestäjäorganisaatiota T.S.O.:ta

edustava Hubert Auriol lähetti kilpailijat matkaan.

Mukana KTM:n 660 LC4 -moottoripyöräjoukossa oli myös suomalaiskuljettaja Kari Tiainen. BMW-kuljettaja Richard Saint oli puolustamassa viimevuotista voittoaan F650RR-pyörällään.

Autopuolella toista perättäistä voittoa oli tavoittelemassa siniseen tupakkaväriin maalatulla Schlessen-Renault Buggyllaan Jean-Louis Schlesser ja sama tavoite kiilteli kuorma-autoluokassa Kamazin venäläiskuljettaja Tchaguinen silmissä.

Ensimmäinen päivä kulki Senegalissa ja toisena päivänä reitti vei jo Malin Kayesiin. Hitaasti kiihuhtaminen on pitkien maratonkilpailujen onnistumisen edellytys.

Kahden ensimmäisen päivän aikana 496 erikoiskoekilometrin aikana onnistui keskeyttämään jo 21 moottoripyörää ja kahdeksan autoa! Kalliita päiviä, sillä budjetti on kuitenkin satoja tuhansia markkoja.

Mitä väliä on viidellä minuutilla, kun edessä on 10 000 km!!!!??

## KUIN MITÄ TAHANSA RALLIPUOLKUA

Reitti oli viety halki savitalokyltien kivan savannimaisen maiseman halki. Tiet olivat pääsääntöisesti erittäin nopeita ja pölyviä. Punertava lateriitti värjäsi kaikki autot ja jopa niiden sisustat.

– Tämähän on kuin Safari-ralli, totesi Schlesser.

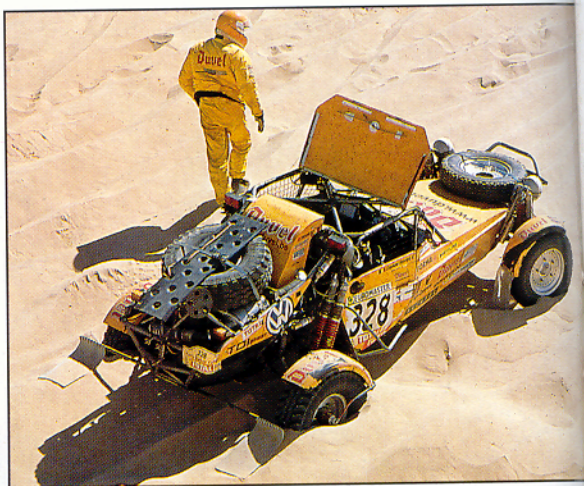
– Koko ajan saa olla tarkkana, ettei törmää avolava-Peugeottiin, jonka lavalla on 15 ihmistä ja kolme vuotaa! Taputtajia ja wolofin kielisiä kannustushuutoja huutavia paikallisia oli tienvarrella tuhatmäärin.

*Maali oli Gizan suurten pyramidien tuntumassa. Ilalla napatanssia, herkuista notkuvia pöytiä ja iloisia juomia. Rohkeimmat siirtyivät vielä jatkoille taustalla hämöttävän Kairon hornankattilaan.*

# LO HUKASSA!



**Takavetoiset, kevyet Buggyt ja toisaalta amerikkalaisten isot Baja-avolava-autot ovat tulleet Dakariin. Schlesserin jalanjäljillä yksinään ajaen oli liikkeellä Stephane Henrard. Välillä lapiotöitä tehden, eväitä syöden ja vettä juoden... ja kirolleen. Hieno lopputulos 35:s yleiskilpailussa.**



Laiha karja pureskeli pick-upeilla tuotua ruohoa isojen sateenvarjo-akaasioiden varjossa. Vain hetkelliset rukoushetket Mekkaan päin kumarruksineen veivät ihmisten huomion autoista. Siltojen alla joen uomassa lepäilivät isot virtahevot katsellen kuin tukkeina lipuvia krokotiileja.

Kaksi seuraavaa päivää kulkivat Malista Burkina Fasoon, entiseen Ylä-Voltaan. Uusi nimi tarkoittaa suomeksi "lahjomattomien miesten maa". Hienoa. Bobo Dioulassoon mennessä keskeyttäjiin oli liittynyt kolme kuorma-autoa, 23 pyörää ja kuusi autoa. Nimekkäimmät jalkamiehet olivat Meoni ja Arcarons.

– Uskomatonta kivikkoa, jossa pääsi eteenpäin vain kakkos- ja kolmosvaihteilla, manaili sijoitustaan päivä päivältä parantanut Tiainen.

– Autolla sentään voi ajaa miljoonaa, eikä se kaadu ensimmäiseen isoon irtokiveen! Niillä harrastajilla on tosi vaikeata, jotka joutuvat jatkuvasti ohittavien autojen ja kuorma-autojen pölypilveen.

Ilalla pölyinen naama muistuttaa Homer Simpsonia. Heh heh!

Sudanilaiseen tyyliin rakennetut korkeat savimoskeijat näkyivät jo kaukaa ohjaamoihin. Paikallisliikenteen lisäksi tuaregien kamelikaravaaneja kannatti varoa, sillä viittojen poimuista saatoi löytyä jopa kalashnikoveja. Hiekkakiviset pöytävuoret oli onneksi mahdollista kiertää ja vain muutama uskalikko edes yritti oikaista. Seeprat, antiloopit ja leijonat kaikkosivat kauemmaksi reitin varrelta.

## MAAILMANLOPPU... TÄSSÄ JA NYT

Viides päivä oli pituudeltaan 762 km ja reitti päättyi pääkaupunkiin Osa-

**Peterhansel ei luottanut pelkkään kokeemukseen, vaan testasi armottomasti ennen kilpailua. Mitä vähemmän pyörät koskettavat maata, sitä vähemmän tekniikka kuluu. Suora hyppy Dakarista Kairoon ei onnistunut yrityksistä huolimatta. 1 600 kg, 285 hv/6 000 r/min ja 6-v X-track. Vakioautoa muistuttavan putkirunkoisien Megan kaikki pintapahvit ja puskurit ovat kevlaria, hiilikuitua ja muita lystikkään kalliita aineita.**

gadougouhin. Viimeiset remonttimiehet saapuivat bivouacille aamuviideltä ja vajaan parin tunnin unien jälkeen heillä oli uusi pitkä sekä kuuma päivä edessä.

Iltapäivästä reittikirjat toivat kilpailijat Niger-joen partaalle ja sieltä etelään Niameyhin, Nigerin pääkaupunkiin. Kuusinkertainen Dakar-voittaja Stephan Peterhansel oli nyt Mitsubishiin pohjautuvan Megan ohjauksen takana. Niameyhin pääsemisen edellytti useampia neuvoja paikallisilta savannien tienristeysten mentyä sekaisin.

Risteyksiä ei pystynyt vauhdin takia näkemään, sillä edellä ajavien nostattama pöly oli uskomatonta. Koillinen harmattan-tuuli oli kuvannut kaikki tiet. Kuivuneet, rankkasateiden kaivamat, tien poikki kulkevat urat olivat pyöräilijöille hengenvaarallisia.

Onneksi kyseessä ovat Ranskan entiset siirtomaat, eikä Peterhanselilla ollut kieliongelmiä. Tiainen oli noussut jo uskomattomalle neljännelle tilalle, mutta tekninen vika sai aikaan kotiinlähdön ennen aikojaan. Jälleen ja valitettavasti.

Nigeristä koko karavaani päätettiin siirtää lentoteitse Libyaan. Masiivisen uraanintuottajavaltion sisällissodat tekivät ajon jatkamisesta liian vaarallisen. Edellisvuotiset autojen kaappaamiset olivat hyvässä muistissa. Siirrettävä oli 336 ajoneuvoa, 1 365 henkilöä ja jopa kokonaiset helikopterit mahtuivat venäläisten maailman suurimpien kuljetuskoneiden Antonov 124 rahtitilaan.

Yötä päivää kestänyt siirto-operaatio vei neljä päivää. Päiväkuumalla Antonovien hyötykuorma oli 85 tonnia ja



**Jutta Kleinschmidt vei yhden erikoiskokeen nimiinsä ja oli loppukilpailussa hienosti viides. Punainen, 260 hv/7 000 r/min 6-v sequentiaalilaatukolla varustettu komposiittikorinen lyhyt Ralliartin V6 Mitsubishi on hieno laite. Huippunopeus on samat 180 km/h kuin Megalla. Vaaleatukkainen Jutta oli paikallisten rallihöyhön suosikki.**



**Pokaalit jaetaan vasta maalissa. Valitettava neljän kilpailuparin kato kärkekymmeniköstä tapahtui viimeisen viikon keskiviikkona. Jälki on pahaa, kun hyppää teräväharjaiselta, kuusi metriä korkealta barakaani-dyyniltä 160 km/h monta kertaa pyörien. Mitsubishin huoltoautot purkavat vääärärunkoisesta Prieton autosta kaiken arvokkaan. Tulevaisuuden arkeologit voivat sitten ihmetellä tuhannen vuoden kuluttua Saharasta löydettyä ihmeellistä luurankoa.**



yön viileydessä 105 tonnia. Pyhän Venäjänmaan Saint Antonovit!

Lopenuupuneet yksityiskuljettajat tervehtivät ilolla tätä usean päivän huolto- ja lepotauko. Kokonaisreitistä leikkautui pois peräti 2 987 km, josta 2 274 km erikoistaipaleita. Kuvaukselliset, massiiviset eteläisen Saharan värikkäät dyynit kamelikaravaanireittien varrella jäivät kokematta.

#### **KHADAFFI, IHMISKUNNAN VIHOLLINEN NUMERO YKSI... HOHOIJJAA!**

Maanantaina 17. päivänä sirkus starttasi jälleen. Kovapohjainen Libyan aavikko oli kova Mitsubisheille ja Nissaneille. Kaasu pohjassa sata kilometriä, jarrua moskeijoiden ja valkoisiksi kalkittujen kylien kohdalla ja taas kaasu pohjassa rajoittimelle.

Yritys onnistui ja Fontenay oli nopein, toisena De Lavergne Nissanilla ja kolmantena Schlesserin entinen tyttöystävä Jutta Kleinschmidt punaisella Mitsulla. Kini oli nopein pyöristä. Mutta vain hetken...

Seuraavana päivänä Kinigardner keskeytti, Schlesseri oli nopein kopiautoista ja kuorma-autopuolella kaksintaistelu Tartan Lpraisin ja Kamazin Tchaguinen välillä jatkui. Molemmat ajoivat huimia hyppyjä tehden ja uhkarohkeissa paikoissa



**Kari Tiainen on KTM:n luottokuljettaja. Jälleen kohdalle osui armoston tekniikkavika ja kilpailu päättyi jo kuudentena päivänä Burkina Fasoon peräti hienolta yleiskilpailun neljäneltä tilalta. Alkumatka oli osin kovapintaisia pölyviä teitä ja osin hitaasti ajettavaa kivikkopolkua.**

kansakilpailijoita ohitellen. 150 km/h monen tonnin jättäiläisellä vaatii hermoja.

Suurin osa tämänvuotisesta reitistä kulki hammadoja-kallioavikoita ja serir-kiviaavikoita pitkin. Yölämpötila Saharassa putosivat 2-3 miinusasteeseen, vaikka päivällä lämpötila polttavan kuumen chamsintuulen ansiosta lähenteli jopa 40 astetta.

Keskiviikko oli murheen päivä isoilla barkasdyneillä. Jatkuva pohjoinen pasaatituuli kerää dyynit teräväharjaisiksi siirtäen samalla koko Saharaa eteenpäin kohti kuivaa köyhää Sahalia.

Kuuden autoissa tapahtuneet ryh-

**Schlesserin Byggin perusrakenne on pysynyt samanlaisena jo viittisen vuotta. Uskomattoman pitkät tukivarret ja siten myös joustovarret. Auto on massiivisen kokoinen ja runsaat 200 cm leveydeltään. Renaultin V6 kehittää noin 270 hv ja vie 1 600 kg painavaa autoa riittävästi eteenpäin. Uutta Schlesseriä oli sisäältä autosta säädettävät renkaiden ilmanpainet... aikaa säästyy, eikä meno katkea pehmeissäkin paikoissa.**

mästartit heikensivät kuljettajien huomiokykyä. Yhdeksän 5-10 metrin pudotuksella olevaa ensimmäistä dyyniharjaa menivät suosiollisesti, mutta kymmenenteen dyyniin kaatoivat autonsa noin 150-160 km/h:n vauhdissa de Mevius, voitosta kappaleet Mitsun Shinozuka sekä vastaavanlaisella tekniikalla varustetulla pick-upilla ajanut loistavasti Sousa ja Prieto.

Kaikki kahdeksan kuljettajaa vieriin helikopterilla ensin Tunisiaan ja sieltä Falcon-Jetillä Euroopan saaraloihin.

– Vaikka dyynit tuntuvat helpoilta, on aina harjalla otettava kaasu pois ja hiljennettävä, sillä pudotusta ei voi koskaan tietää, mielti Schlesseri, joka joutui tekemään hinausyhteistyötä harjoihin juututtaessa tallikumpuninsa Servian kanssa.

– Järkeä voittaa ja pytyt jaetaan vasta maalissa.

#### **MAAILMAN SEITSEMÄS IHME**

Tästä eteenpäin kaikki oli yhtä valmistelua. Maisemat muuttuivat uskomattomiksi tulivuorikentiksi, valkeiksi marmorivuoriksi, suolajärviksi ja ta-sangoiksi, vihertäviksi järviksi sekä taateleja kasvaviksi keitaiksi. Moottoripyörät alkoivat ajaa suurissa joukoissa viimeisiä neljää päivää.

Schlesseri ajoi Servia apuaan seuraten ainoata uhkaajataan Peterhanselia. Eroja oli niin paljon, ettei turhien riskien ottaminen ei enää kannattanut, vaan perässä ajo kaksi minuuttia päivässä häviten oli loistavaa taktiikointia.

Nissanin De Lavergne kaatoi Nissaninsa kymmenkunta kertaa katon kautta kerien TV-kameroiden edessä, kun nämä olivat kuvaamassa pyöräänsä korjaavaa Romaa. Kaksi rengasta vaihtoon, auto pyörille ja eteenpäin aina maaliin asti.

Hienoa!

Maali oli sunnuntaina 23. tammi-kuuta Gizan suurten pyramidien, ikuisuuden talojen, tuntumassa sfinksien katsellessa menoa. Sainct vei BMW:llään toistamiseen voiton, Schlesseri uusi ansaitusti Buggyllaan viimevuotisen ykköstitian ja kolmantena saman tempun teki Tchaguine Kamazillaan.

Järjen käytöstä reitillä kertoo erinomaisesti ruotsalaisen motocross-kuljettajan Per-Gunnar Lundmarkin suoritus KTM 660LC4 -pyörällä. Paras yksityiskuljettaja ja sijoitus ensimmäisen päivän jälkeen 73! Reppu selässä ilman isoja huoltojoukkoja itse askarrellen maalissa yleiskilpailun 11. sijalla.

Nostamme hattua kuin paikalliset maalaiset eli fellahit fetsejään heiluttellen.

– Ei yksi Tiainen kesää tehnyt, tuumivat suomalaiset pääksyset Niilin varrella menoa katsellen.

