Granada-Dakar '96

Vatanen meni, nyt vauhdilla. Kuudet haalarit riittivät tähän kilpailuun, kiitos ilmastoinnin. Hikeä tosin nosti ajoittainen renkaanvaihto tai vetoakselirемontti. Puolentoista litran urheilujuoma-astia riitti koko päiväksi, jottei tarvinnut turhaan pissille pysähtyä. Puitakin kun oli niin harvassa!

PÄÄTTYMÄTÖN SEIKK

ANTERO PAILINNA, teksti
DPPI, kuvat

Dakar on herrasmiesten kilpailu. Ja rahamiesten. Kun taivaltaa kahdessa viikossa 7 579 kilometriä kahdessa maanosassa halki kuuden valtion, niin siitä ei enää selvitä hyvällä tahdolla. Uskalikkoja, elämän suurinta seikkailua hakevia tai automerkilleen kunniaa tavoittelevia tehdaskuljettajia oli mukana yhteensä 505 kahdestakymmenestäkahdesta maasta. Ja mitä jäi tuliaisiksi? Hiekkaa kaikkialle, murtuneita luita ja....

Riihimäen kaupunginkirjasto

Hei, me lennettiin! Saby tekaisi näyttävimmät lipat mutta pääsi myöhemmin jatkamaan ontuvalla "autollaan".

Voiton vei Lartigue, "Kirjanpitäjä", kolmannen kerran peräkkäin ja toisti Vatasen hattutempun.

AILU

Suuri seikkailu alkoi perjantai-iltana lapsellisella tavalla. 300 metrin suoranpätkän kiihdytys Granadan jalkapallostadionin ulkopuolella! Kaikki maalissa noin 13 sekunnin sisällä, kun sitten lopputuloksia ratkotaan tuntien ja jopa vuorokausien eroilla...

Lauantaina 30.12. kilpailijoiden edessä piti olla kaksi erikoiskoetta matkalla Granadasta Malagaan.

Uskomattomat talvisateet olivat muuttaneet vuoristopolut liukkaiksi mutavelleiksi joten kilpailun johtaja Hubert Auriol päätti peruuttaa pidemmän Baja Espanjasta tutun 75 kilometrin taipaleen.

Seuraavaa 4 kilometrin raviratarepäisyä seurasi sateessa 20 000 ihmistä.

EL MAGHREB EL AQSA – AURINGONLASKUN MAA

Malagasta 179 autokuntaa ja 140 moottoripyörää laivattiin vanhalla 60-luvun ruotsinlaivoja muistuttavalla autolautalla Marokon Nadoriin.

Uudenvuodenaaton erikoiskokeen voitti Vatanen vaivattomasti. Espanjaan Sierra Nevadana jatkuvassa Rif-vuoristossa ajettu 149 km:n reitti kierteli kapeita ajouria halki macchiapensaikkojen ja Vatanen pääsi Uudenvuoden aaton juhlintaan jo kahden tunnin ajon jälkeen. Bivouaciin oli ruokahuollosta vastaava Jean-Jaques Billque tuottanut 4 ruokalajin päivällisen viineineen, oluineen jne.

Samaan aikaan yksityistallien kuljettajat ja mekaanikot ruuvasivat yötä myöten otsalamput päässä vau-

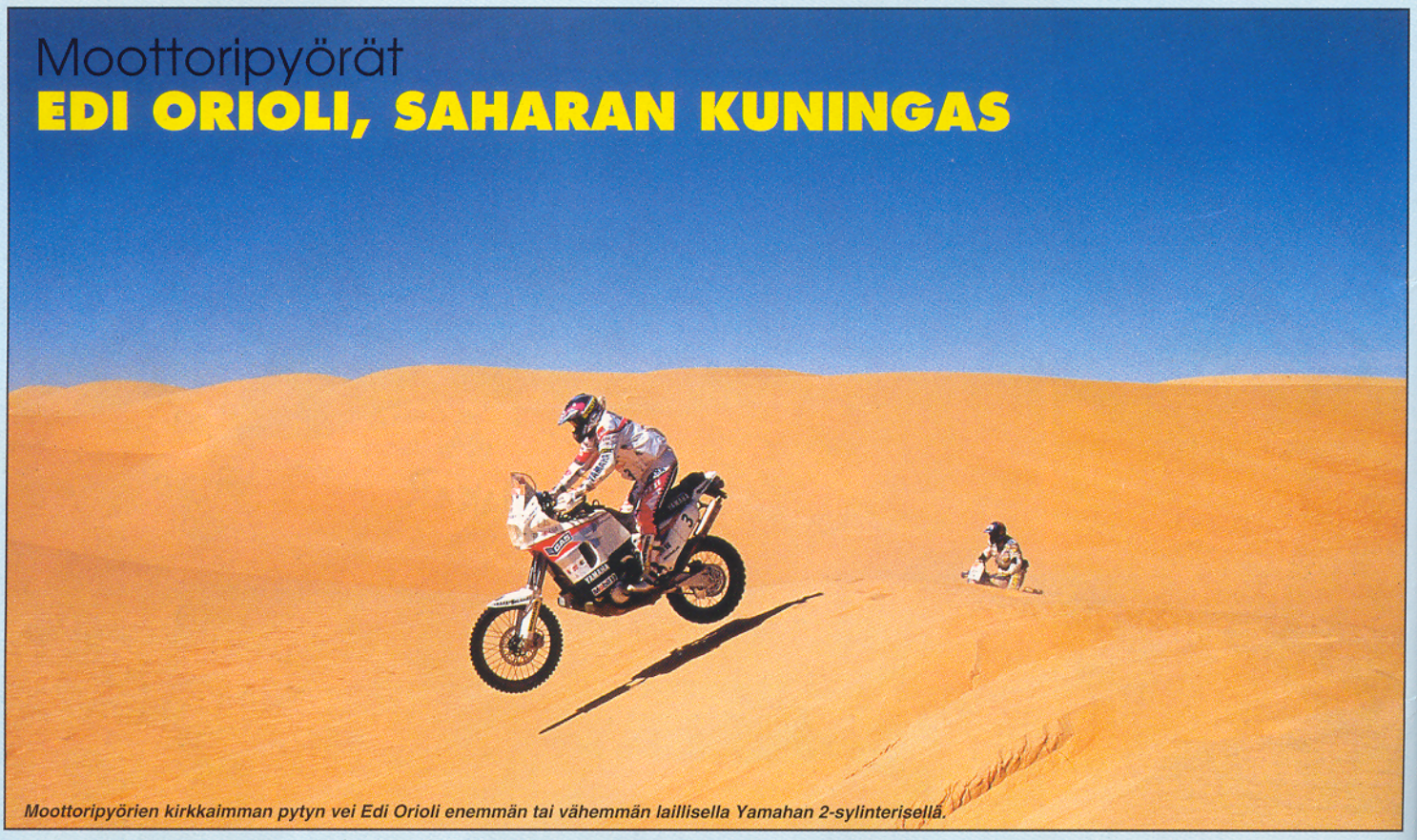
Alku oli kuin huonosta elokuvasta. – Hei, pojat, älkää nyt viitsikö enää, mehän hukutaan..!! Ja koko neljän kilometrin yritys turhaan, sillä tällä pätkällä ei kokonaisuuden kannalta ollut mitään merkitystä. No, leipää ja sirkushuveja 20 000 katsojalle ainakin..

rioituneita ajokkejaan.

Uudenvuodenpäivänä oli vuorossa runsaan 300 kilometrin EK3/15 Er Rachidiaan. Taas Vatanen pääsi ensimmäisenä pienen majatalon vuoteeseen miettimään tulevien päivien koitoksia. Toisena oli Citroenin "Kirjanpitäjä", Lartigue ja kolmante-

Moottoripyörät

EDI ORIOLI, SAHARAN KUNINGAS



Moottoripyörien kirkkaimman pytyn vei Edi Orioli enemmän tai vähemmän laillisella Yamahan 2-sylinterisellä.

Moottoripyöriä lähti tämän vuotiselle taipaleelle 140. Periaatteessa sääntömuutokset edellyttivät vakiomallia, johon oli tehty mahdolliset tarpeelliset ja rajatut muutokset. Super-production class, kuten asia ilmaistiin.

Nelinkertainen Dakar-voittaja Stephane Peterhanselin tavoitteena oli yltää Yamahallaan samaan viiden voiton määrään kuin legendaarinen Cyril Neveu, joka voitti Yamahalla vuosina 1979-80 sekä Hondalla vuosina 1982 ja 1986-87.

Heinz Kinigardnerin alku oli masentava. Painopisteeltään alaslasketun ja 660-kuutioiseksi poratun yksisylinterisen KTM:n polttonestesäiliö oli nelikilometrisen EK1:n lähdössä tyhjä ja vain varasäiliössä oli nestettä! Tuhertaminen johti siihen, että "Kini" lähti vasta sijalta 112 ensimmäiselle Afrikan pikataipaleelle!

Kari Tiainen sen sijaan oli ensimmäinen molemmilla Euroopan pätkillä ja lähti siten ykkösenä reitille Marokossa Cagivan värisellä Husqvarnan prototyypillä.

"KINI" TULLOO...

Alku sujui Peterhanselin tahdissa hänen ajaessa täysin omia aikojaan kaksisylinterisellä Yamahallaan. "Kini" nosti sijoituksensa EK2:lla sijalta 112 sijalle 12 ja seuraavana päivänä tilalle 4!!!!!!

Oliko "Kini" niin loistava vai olivatko muut ns. turisteja elämänsä seikkailussa tai vihreitä ensikertalaisia? Sitä kannattaa miettiä.

– Peterhanselin Yamahan vauhti on uskomaton. Viime vuonna sellaisilla pätkillä, joilla sain häntä kiinni viitisen minuuttia, nyt en pysynyt mukana edes hänen pölypilvessään, manaili "Kini".

– Ja kaikkeni annoin mitä pyörästäni irtosi.

Kato kävi moottoripyörien joukossa kuin viikatemies vanhainkodin sairasosastolla. Ennen sunnuntain 7.1. lepopäivää oli pyöristä jäljellä 68 ja 72 oli jäänyt matkalle. Yhtä aikaa oli sairaalateltassa odottamassa 12 kuljettajaa sairaalalentoa Eurooppaan.

Peterhanselille ja Kinigardnerille annettiin järjestäjien huoltoautosta bensiinin asemasta dieseliä ja homma oli pelattu.

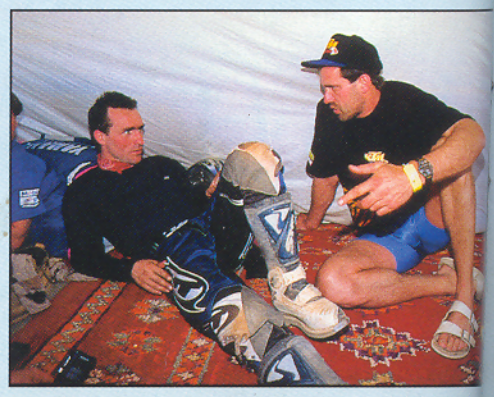
PH lopetti kilpailun suoraan siihen ja siirtyi helikopterikyytiin, koska järjestäjät eivät suostuneet mitätöimään erikoiskoetta 6 Smarasta Zouetariin.

EDI OSAA HOMMAT

Loppu oli Edi Oriolin heiniä. Ainoa tehtävä oli pitää takana pahimmat uhkaajat Jordi Arcarons (KTM), Thierry Magnaldi (KTM) ja Davide Trollin historiallinen Möhkö-Gagiva.

Arcarons täytti kuitenkin Kotkan masiinan vedellä Guineassa, Magnaldi moottori koki täystuhon ja Trolli sinnitteli katkenneen kaasuvaijerin avulla maaliin.

Jälkipuheita sen sijaan riittää. Säännöissä mainitaan nimittäin yksiselitteisesti, että moottoripyörien on perustuttava tuotantomalliin ja niitä on valmistettava vähintään 15 kpl sekä niillä on oltava tietty listahinta. No, Peterhanselin ja voittajan, Edi Oriolin ja Olivierin pyörät ovat toki TDM Yamahoja, mutta niiden kaksisylinteriset koneet ovat TRX-mallista. Eikä moisia pyöriä ole luokiteltu, puhumattakaan, että niillä olisi hintaa tai että niitä olisi valmistettu useampia kuin kolme edellämainittua!!



Epäonnen Saharan ketut: "Kini" ja Peterhansel. Kun pyöriin pantiin bensan sijasta naftaa, ei ihme, jos matka jäi kesken. KTM:ltä muuten puuttuu vieläkin voitto..!!

na Mitsubishin Saby.

– Terra Rossa (eli Punainen maa), pölyä, pölyä ja pölyä!!! manaili Saby.

– Hitaimpia moottoripyöriä on lähes mahdotonta ohittaa, koska ajouralta poikkeaminen johtaa liian usein kivien takia renkaan rikkoutumiseen. Onneksi kilpailun johto päätti lisätä väliaikaa ensimmäisenä lähtevän moottoripyöräarmadan jälkeen, kertoi mies helpottuneena.

ENSIMMÄINEN MARATON

Tiistaina 2.1. kilpailijat saivat esimakua pidemmistä ns. maraton EK:sta. Foum El Hassaniin johtava 540 kilometrin reitti noudatteli aluksi tieuraa, sitten kymmeniä kilometrejä kuivunutta Draa-joen uomaa, Wadi Draa'ta.

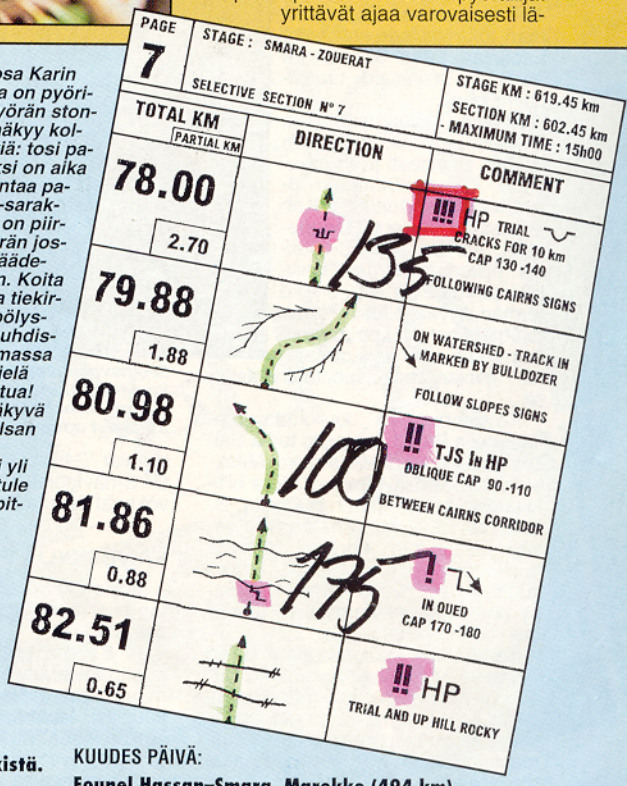
Camel Trophy? Ei, vaan Granada-Dakar aavikkokilpailu. Metsätöitä tekemässä paikallisten avulla 15. sijoittunut kolminkertainen Dakarin kuormaautoluokan voittaja, tsekki K.Loprais Tatransa kanssa.

Vatanen johti edelleen kilpailua 4 minuutin turvin huolimatta kahdesta rengasrikosta yötauolle saavuttaessa.

– Hieman käy sääliksi yksityiskuljettajia, pudisteli empaatinen Vatanen illalla juodessaan litrakaupalla kylmää jääsitruunateetä.

– Meidän urakkamme oli tänään valmis jo alkuiltapäivästä viiden tunnin ajon jälkeen. Epäonnisimmat tulevat Bivouaciin vasta aamukuudesta. Ja tunnin kuluttua taas liikkeelle. Lopenuupuneet moottoripyöräilijät yrittävät ajaa varovaisesti lä-

Karin matkanteko stumppasi kun moottorikameli heitti voiteluaineet hiekalle. Sitä ennen hän ehti jopa johtaa kisaa!



Tältä näyttää osa Karin tiekartasta joka on pyörivällä rullalla pyörän stongalla. Oikella näkyy kolme huutomerkiä: tosi paha paikka! Kaksi on aika paha ja yksi: antaa palaa... Direction-sarakkeen alle mies on piirtänyt kilsamäärän jossa kompassi säädetään uudestaan. Koita nyt sitten lukea tiekirjaa hirveässä pölyssä, kovassa vauhdissa tai luokattomassa tärinässä. Ja vielä GPS näyttöruutua! Kaikki tässä näkyvä tapahtuu 4,5 kilsan matkan aikana (Koko pätkä oli yli 600 kilsaa). Ei tule ainakaan aika pitkäksi.....

Kari Tiaisen: VARSINAINEN KOKEMUS

Maailmanmestari Kari Tiainen lähti viiden MM:n kokemuksella uransa vaativimpaan seikkailuun, Granada–Dakar -erämaaralliin. Ennen Karia on suomalaisista kaksipyörämiehistä ainoastaan Tarmo Jormakka kokeillut tätä vaativaa kilpailua.

– Idea tämän vuotiseen kilpailuun tuli tallin taholta. Pomo ehdotti lokakuussa sopimusneuvottelujen yhteydessä kokeilua uuden tyyppisellä pyörällä, joka perustuu ajamaani normaaliajokkiin, kertoili Kari lähdöstään kilpailuun.

Ennen kisaa Kari testasi uutta, yli 60 kiloa kevyempää aavikkopyörää neljän päivän aikana Italiassa. Olisi pitänyt pystyä testaamaan jollain aavikollakin, mutta siihen ei aika riittänyt.

– Toki muut olivat ajaneet sillä jo aiemmin, että ihan umpimetsään ei tarvinnut mennä, totesi mestari ennen kisaa.

Seuraavaksi Kari kertoo Vauhdin Maailman lukijoille retkestään päivätasolla.

ALOITUS:

Pari ensimmäistä päivää oli helppoa. Ensin kiihdytys, jossa olin kolmas, ja toisena päivänä rankkasateen vuoksi lyhennetty prologi, jonka voitin, vaikka koko matka oli melkoista uimista. Luulin, että ajo meni poskelleen, mutta niin oli mennyt myös muilla.

KOLMAS PÄIVÄ:

Nador–Oujda (220 km), josta pikistä 149 km,
sijaitsi Marokossa. Jännitin GPS-navigointilaitetta, mutta jännitys oli turha, sillä valmistajan puolelta oli paikalla ohjelmoija, joka jokaisena aamuna ohjelmoi laitteen.

Reitti oli rotkon reunalla ajamista todella liukkaalla alustalla. Viiden kilometrin kohdalla GPS irtosi ja viritin sen kuminauhalla kuntoon, mutten pystynyt seuraamaan sen ohjeita. Pätkä oli niin upeaa maisemaa, että olisi tehnyt mieli jäädä katselemaan maisemia. Olin kokonaiskisan seitsemäntenä.

NELJÄS PÄIVÄ:

Oujda–Rachidia (552 km), josta 328 km pikistä.
Edelleen Marokossa.

Nyt piti aloittaa navigointi. Ari Vatasen ohjeiden mukaan lähdin varovasti erittäin kiviselle osuudelle. Välillä tiekirjaa oli vaikea lukea kivisyyden vuoksi, kartta sumeni silmissä ja kivet uhkasivat hypätä silmille. Puolen välin jälkeen oli nopeaa noin 100 km, jossa pyörän kulku loppui. Säädöt olivat liian rikkaalla ja huippunopeus nousi vain 138 km/h:een.

Tykkäsin jaksosta, joka oli kuin crossirataa. Piti vain säilyttää maltti, vaikka olisi tehnyt mieli ajaa välillä nopeamminkin.

VIIDES PÄIVÄ:

Rachidia–Foum, Marokko (776 km), josta pikistä 540 km.
Ensimmäinen maraton-etappi, jossa lentokoneella reissaavat mekatsut eivät huoltaneet pyöriä, vaan kuorma-autoissa liikkuvat apumiehet tekivät huollon.

Aamulla ei vehe meinannut lähteä käyntiin. Tulpan vaihto auttoi, mutta sitten menivät valot. Valojen korjauksen jälkeen tulikin sitten iso kiire.

Noin 100 km:n jälkeen ajoin huoltoasemalle tankkaamaan. Siinä joku italialainen vihellellen tankkasi, joten otin letkun häneltä ja tankkasin oman pelin ja lähdin. Huusin makaroonille, että selvitetään tauolla laskut. Ehdin juuri ja juuri pikiksen alkuun omalla minuutilla.

Valmistautuminen jäi vähiin pätkälle lähdettäessä, joten piti aloittaa varovasti. Kun järjestäjä oli merkannut tankkiauton väärin, oli siinäkin murheita. Ajelin kuitenkin kärjen kanssa tasatahtia. Roma ja Jobé ottivat liian ison riskin ja ajoivat nurin niin että tuntui. Molemmat ulkona.

Päivä oli tosi rankka: vesi loppui, aamulla oli vain +3°C, mutta päivällä oli jo lähes +30°C, joten vaatetusta oli liikaa.

Illalla piti väsyneenä laittaa pyörää, ja kun Vatanen tuli pikku pilke silmäkulmassa kertomaan menevänsä pikku nokosille, kun apumies tekee remppaa, niin hermo olikin huonona.

KUUDES PÄIVÄ:

Founel Hassan–Smara, Marokko (494 km), josta 474 km pikistä.
Heti aamusta "kameli" kävi huonosti ja haisi palaneelle. Sinisen savun ja tärisevän laitteen kanssa yritettiin tulla toimeen, mutta tärinä siirsi tiekirjaa automaattisesti eteenpäin. Tripissä oli 5 km ja kirjassa 30 km, taas hermot repeilivät. Ei muuta kun toisten perään.

Sitten, 173 km kohdalla veto loppui ja öljy lensi suihkuna. Pääsin puun alle varjoon odottamaan huoltoautoa. Tuleeko se?

Odotin klo 14.30 asti, jonka jälkeen laukaisin hälyttimen, joka on jokaisella pyörässä. Helikopteri pörräsi paikalle, antoi ruokaa ja juomaa. Piloteilta kuulin, että huoltoautot eivät tänään ajaneet samaa reittiä!!

Monien vaiheiden jälkeen pääsin seuraavana päivänä taksilla 550 km päähän Agadiriin. Tämä etappi olikin älyttömän kuskin vuoksi kisan vaarallisin! Jätkä kävi joka kaupungissa kahvilla puhumatta mitään. Siellä mä yksin kökötin ja rukoilin ettei kukaan yrittäisi väkisin sisään. Yhdessä kylässä se vei auton pesuun ja jätti mut parin itskun kanssa autoon!!

Agadir oli luku sinänsä. Kaksi kertaa mut yritettiin ryöstää ja kaksi kertaa meinasin jäädä auton alle. Ihmettelen vielä tänään, että joku menee sinne turistiksi.....

Kokonaisuutena en pidä kisaa vaarallisena, jos osaa ajaa prätkällä eikä ota turhia riskejä. Ensi vuonna lähdetään uudelleen.

Tehtaan kaverit alkoivat heti valmistautua tulevaan, joten odotetaan ensi vuotta. Sitä ennen ajan MM-sarjan ja tietysti Hämeenlinnassa 12.–17.8. Sixin.

Hyvää kevättä VM:n lukijoille!

KARI TIAINEN