

Dakarín kilpailu on avaus FIA:n aavikkokilpailujen jokavuotiseen mestaruus- taistoon. Englantilaisille kilpailu on Cross Country ja ranskalaisille Rally Raidia. Mikäs siinä.

Valtaosa osallistujista on enemmän tai vähemmän rikkaita harrastajia. Halvimmillaan osallistumismaksu on noin 40 000 mk, mutta autokunnalta kustannukset kipuavat välittömästi vähintään puoleen miljoonaan markkaan. Että se tästä joka-mies -luokasta.

Suomalaisilta hintataso on karannut käsistä. Tosin myös muiltakin, sillä parhaimmillaan mukana on ollut puolisoistotasataa autoa. Tänä vuonna vain 88.

KEKSINNÖISTÄ AMMATTILAISKILPAILUKSI

Ensimmäinen Paris-Dakar ajettiin vuonna 1979. Kyseessä oli herras-

miesten ja harrastelijoiden elämää suurempi seikkailu Algerian ja Nigerin kautta Senegalin pääkaupunkiin Dakariin. Huokeimmat autot olivat Renaultin 4L -malleja. Tippa bensiiniä riitti silloinkin pitkälle. Nuorin kilpailija on ollut 18-vuotias ja vanhin iältään 82.

Varsinainen suunnistaminen on vuosien saatossa oleellisesti helpottunut. Jokainen kilpailija saa järjestäjältä ohjelmoidun satelliittipaikannuslaitteen eli GPS:n, jotka sallittiin vuonna 1992. Turvallisuudesta huolehtii Belise-satelliittihälytin, jolla eksynyt, hälytintä painamaan ehtinyt kilpailija löydetään.

Kun Tarmo Jormakka ajoi aikoinaan moottoripyörällä Dakarissa, hän tarinoiden mukaan suunnisti almanakan pikkukartalla.

Lääkintäryhmä sinnitteli alkuvuosina takavetoisella Peugeotin 504-autolla. Vajaat kolmekymmentä vuotta myöhemmin TSO-järjesteli-

jöillä sekä runsaalla kolmellakymmenellä lääkäriellä oli käytössään 32 autoa, 22 lentokonetta ja toistakymmentä helikopteria.

Autokalusto oli alkuvuosina varsinaista pelletelottomien keksintöjä. Huippuna lienee '81 kilpailussa mukana ollut Christian Diorin sponsoroinut Rolls Royce, johon oli ahdettu turvakaaret, asennettu nelivetotekniikka ja muut sen ajan rahalla saatavat herkut. Kuorma-autopuolen erikoisuuksiin voi lukea 8-pyörävetosen, kahdella 500-hevosvoimaisella turbokoneella varustetun Mannin, jossa oli kaksinkertainen 8+2 -vaihteisto!

NIMIMIESTEN SUURI SIRKUS

Suunnaton julkisuus toi mukaan välittömästi nimimiehiä. Ensimmäisenä mukaan uskaltautui '80 kolminkertainen LeMans -voittaja Henri Pescalo-

ro, joka oli mukana tänäkin vuonna. Pakkomielle mikä pakkomielle.

Formulakuljettaja Jacky Ickx ajoi ensimmäisen, Guinean ja Norsunluurannikon kautta kulkeneen Dakarinsa vuonna 1981 Citroen CX 2400 Gti:llä. Seuraajina Jackyllä olivat muun muassa Jacques Laffite, J-P Jabouille, Patrick Tambay, Philippe Alliot ja käsilaittein autoa ajava haavaantunut Ferrarin F1 -kuljettaja Clay Regazzoni.

Tämän päivän nimistä viime vuonna Mitsubishiilla aavikkorallien mestariksi ajanut Jean-Pierre Fontenay otti osaa ensimmäiseen Dakariinsa '85 kuusipyörävetoisella Mercedesen 190-mallilla, jolle luvattiin huipputahtoa 225 km/h.

Jean-Louis Schlesser loi kuuluisuutensa ja omaisuutensa 90-luvun taitteessa ajamalla kahteen kertaan urheiluautojen maailmanmestaruuden Mercedesen Hopeanuolilla. Kuuden vuoden ajan hän on kehitel-

21. Granada-Dakar 31.12.98-17.1.99

ENNEN OLI AUTOT RALLY NYT NE OVAT KEVLARIA..HIIL

Legendaarinen Paris-Dakar oli jälleen tänä vuonna Granada-Dakar. Ei siinä mitään pahaa. Reitit muuttuvat. Niin myös kilpailijat ja kalusto. Tähän mennessä noin 7 000 kuljettajaa on ottanut vastaan aavikon kutsun. Maksoi mitä maksoi. Ja leikkihän maksaa. Pahimassa tapauksessa hengen. Tähän mennessä nelisenkymmentä.

ANTERO PAILINNA,
teksti DPPI, kuvat



lyt takavetoisia Buggyjaan. Dakarmenestystä odotellen.

VATASEN JALANJÄLJILLÄ

Suomalaisriemun vuodet koskevat Juha Kankkusta ja nelinkertaista Dakarin voittajaa Ari Vatasta. Vatanen aloitti vuonna 1986 Peugeotin 205 Turbo 16 -autolla kilpailunumeronaan 205. Jatkoa seurasi vuonna 1993 keltaisista punaisiksi maalatuilla Citroen ZX Rallye Raid -autoilla. Vatasen ja tehdastallien T3 -prototyyppien voittokulku loppui 1997. Vatanen vei voiton ja korjasi samalla mestaruustittelin.

Viime vuonna yksityistallien T3-luokan autoihin määrättiin kuristimet, jonka myötä huimat V8-moottorien 400 hv:n tehot putosivat alle 300 hevosvoimaan. Mitsubishi on ollut varsinaisena kukkona tunkiolla. 24-venttiiliset V6-moottorit kehittävät

saman verran tehoa. Kaikki paneelit, pohjapanssarit ja muut irtosat ovat kevlaria ja muita eksoottisia komposiittirakenteita. Jättimäiset jarrut ovat kuin F1-autoista.

Siinä eväät tämän vuoden kilpailulle.

UNELMIA JA HAAVEITA

278 autokuntaa ja moottoripyöräilijää starttasi tämänvuotiselle 9 762 km:n Granada-Dakarin reitille. Edes-

sä oli sitä, mistä kaikki olivat haaveilleet. Alun oliivilehtojen jälkeen laivala Afrikan mantereelle. Siellä hiekkajärviaavikkoja. Mahtavia maisemia vuoristoineen. Kotkia, elefanteja, krokotiileja ja virtahepoja. Unohtuneita rajoja, linnoituksia ja kyliä. Satoja kuivuneita vaarallisia joenuomia eli wadeja. Eksoottisia paikkoja, kuten Casablanca, Ouagadougou ja Timbaktu. Kauniita tummia ihmisiä.

Neljäntenä varsinaisena kilpailupäivänä kilpailijat ylittivät Marokon ja Mauritanian rajan sekä Kravun kään-

töpiirin. Yötäuoille entiseen Ranskan Muukalaislegioonan tukikohdan, Bir Morgeinin, bivouaciin saavuttaessa varsinaisena yllättäjänä oli Schlesserin tyttöystävä Jutta Kleinschmidt, joka johti ensimmäisenä naisena kautta aikojen Dakarin kilpailua. Nyt Mitsubishin ohjaimissa.

Moottoripyöräluokan mestari Stephane Peterhansel oli vaihtanut kaksipyöräisen Nissanin nelivetoiseen. Päivän saldo neljä rengasrik-

Voittaja Jean-Louis Schlesser (vas) ja toista Schlesser-Renault Megane Elfiä ajanut Jose-Maria Servia tutkivat, miten tuulilasi pysyy paikoillaan kevlarkuorissa. Konepellin alla jyrisee noin 300-hevosvoimainen V6 Renaultin moottori.



UTAA, DHEII!!!



Kulkee se uusi Range Roverkin, kun konehuoneeseen asennetaan 5-litrainen JE-motorsin alumiininen V8. Vuonna '89 oli mukana 53 silloista British Leyland -autoa, nyt vain neljä. Toyotia oli nyt mukana parisenkymmentä ja Mitsubisheja sekä Nissaneita molempia kumpiakin runsaat 25. Ajat muuttuvat.

Jutta Kleinschmidt on tosi kova "jätkä"! Ensimmäinen nainen Dakarin yleiskilpailun johdossa. Meriittinä moottoripyörällä Dakarissa ja Schlesserin Buggyjen ohjaimissa aavikkokilpailuissa. Kartturina on ruotsalaisnainen Tina Thorner, jonka johdosta naapurimaan iltapäivälehdet ehtivät suitsuttaa ruotsalaisten johtavan Dakarila!



Ranskalaiskultajatta Mederic Rojon taittaa matkaa Yamahan Quadilla. Hartiavoimia tarvitaan aina, kun näillä pyöräkulmilla. Automaattinen GPS-navigaattori ruulaa reittikirjaa numerokyltin takana.



ko. Koska mukana oli ollut vain kolme varapyörää, hän oli joutunut turvautumaan tallikaverinsa Pecaloron varapyörään. Helvetin nelipyöräiset autot!

TIAISEN MUUTTOMATKA

Seuraavina päivinä oli vuorossa pääasiassa eri värejä ja korkuisia dyyniä. Yhden päivän aikana joukosta putosi peräti 28 moottoripyörää huolimatta joukossa ajamisesta.

Ryhmän kesken jaettiin tarvikkeet ja Kari Tiainen toimi KTM:llä vesi-paikana.

– Paras olla kadottamatta minua aavikolla, sillä minulla on juomat, Tiainen yötoulla.

– Omituista joukkoa nämä aavikkokuljettajat. Ajetaan yhdessä kaikessa rauhassa 400 km pysähdellen yhtä aikaa jopa tarpeille. Viimeiset 100 kilometriä vedetään täysillä ikään kuin aivot olisivat pudonneet kypärästä selkäreppuun!

Muutamaa päivää myöhemmin

Tiainen käveli pitkän aavikkokuumuudessa pyörän totaalisesta palon jälkeen. Onneksi Tiainen ehti nauttia uskomattomasta koko päivän tauosta Burkina fason Bobo-Dioulassa. Tuhansia viinipulloja, satoja olutkoreja, pihvejä, hanhenmaksaa, ranskalaisia herkuja, salaatteja....

Tänne moottoripyörät kuljettajineen ajatutettiin helppoa T4-kuorma-autojen reittiä yömyöhään venyneiden ajo-osuuksien takia. Sama sirkus jatkui EK:lla 10, kun pyöräilijät kuljetettiin lentokoneilla 1 030 km:n päivämatkan Mop-tista Timbuktuun.

TÄYSPOTTI SCHLESSERILLE

Varsinainen yllätys koettiin keskiviikkoiltana tammikuun 13. päivä,

Itävaltalaispari painaa 8-vetoisella Mannillaan. Kuorma-autojen reitti on helpompi... luonnollisesti. Kuorma-autot kuljettavat niin moottoripyöräilijöiden kuin maastureiden varaosia, sillä pitkällä maraton-osuuksilla ei huolttoa sallita. Lisätienistin paikka.



kun ennen kauniin valkeiden dyynien ja Elefanttivuorien ympäröimää Tichitiä noin 50 kilpailijan kimppeun hyökkäsi organisoitu ja aseistettu rosvojoukko.

Saaliiksi he saivat yhden moottoripyörän, neljä quadia eli nelivetoista mönkijää, 12 autoa ja seitsemän kuorma-autoa. Mukanaan he veivät kaksi tv-autoa, kaksi lehdistöautoa ja

kolme kuorma-autoa, joista yksi oli kilpa-auto. Muista ryöstetyistä kulkuneuvoista he ottivat tarvitsemansa polttoaineen. Hienoa!

Lopussa kiitos seisoo. Schlesser vei vihdoin viimein nimiinsä

Italialainen Oscar Polli on loukkaantunut. Paikalla on suhteellisen lyhyessä ajassa järjestäjien helikopteri lääkintämiehistöineen. Satelliittihälytys Belise toimii, kunhan koko pyörä ei ehdi palaa. Runsaasta 40 kuolonuhrista kilpailun historiasa kolme on auton mukana ollut, seitsemän moottoripyöräilijää ja loput onnettomia sivullisia.



Dyynin harja on loppuunväsynyt moottoripyöräilijän kompastuskivi. Ja näitähän riittää, sillä matkaanlähteneistä 161 pyöräilijästä 90 % on harrastajia. Vain 54 kilpailijaa onnistui pääsemään maalin asti. Huonoimmassa tapauksessa takaa tulevan kilpa-auton alle jää useampikin pyörä!