

## Ralli palannut eliittuurheilukseksi

Jyväskylän Suurajot oli 1950-luvulla varakkaiden herrasmiehin urheilua. Ei kenellä tahansa ollut varaa valjastaa Jaguaria, Chevroletia, Mercedes-Benziä tai Studebakeria rallikäyttöön aikana, jolloin autojen maahantuonti oli tarkoin säännötellyä. Harrastuksen harvinaisuus näkyi myös osallistujamäärissä. Ensimmäisiin Suurajoihin starttasi 26 autoa. Sadan auton raja pamahti rikki vasta vuonna 1962.

Ralli nousi suomalaisten kansallisurheilukseksi 1960-luvulla. Suurajoihin oli ensimmäisen kerran enemmän tulijoita kuin lähtönumeroita vuonna 1965, jolloin järjestäjät joutuivat karsimaan 43 kuljettajaa. Vuonna 1988 Suurajoihin ilmoitettiin peräti 214 kuljettajaa, joista 14 jouduttiin jättämään rannalle.

Vuonna 2000 ollaan urheilullisesti samassa tilanteessa kuin 50 vuotta sitten. Vain varakkaimmat pystyvät kampailemaan Jyväskylän voitosta. Kilpailun voittoa tänä vuonna auto, joka maksaa kolme miljoonaa markkaa. Hinta on tosin vain arvio, koska tehdastallin WRC-autoa ei voi ostaa kuten muita kaupasta.

Ralliautoilun kustannukset ovat huipputasolla nousseet käsittämättömän korkeiksi. Suomessa WRC-autot seisovat suurimman osan vuotta talleissa, kun kuljettajilla ei ole varaa ajaa kuin 1500 kilometriä. Pienessä n-ryhmässä kuljettaja pystyy vielä lähemmäs suorajoseikkailuun 50 000 markalla. MM-rallin ovet ovat kuitenkin sulkeutuneissa harrastelijoilla. Kansainvälinen autoilijoiden FIA kaavailee rajoittavansa lähtijöiden määrän 50:een, jolloin mukaan mahtuisi enää 15 kuljettajaa kotimaasta.

□ □ □

Jyväskylän Suurajot on kuulunut 50 vuotta suomalaisten syys-ohjelmaan. Ensimmäisissä ajoissa katsojia oli vain kourallinen, mutta nykyisin MM-ralli houkuttelee metsiin 80 000 — 90 000 rallifania. Jyväskylän MM-ralli on ylivoimaisesti Suomen suosituin yksittäinen urheilutapahtuma.

Kaikkia MM-ralleista Jyväskylällä on vanhin yhtäjaksoisesti järjestetty kilpailu. Ruotsin ralli ajettiin ensimmäisen kerran vuonna 1950, mutta kilpailua ei järjestetty öljykriisin takia vuonna 1974 ja vuonna 1990 kisa jouduttiin perumaan leudon sään johdosta. Nykyvuotona vuonna 1995 lähtien ajettu RAC-ralli on jouduttu niin ikään perumaan kahdesti: vuonna 1957 polttoaineen säännötely seurauksena ja vuonna 1967 suu- ja sorkkatudin takia.

Jyväskylän Suurajot on pitänyt pintansa, vaikka Kansainvälinen autoilijain liitto veikin rallilta automerkkien MM-aron vuodeksi 1980 ja tyypisti MM-jahdin vain kaksivuotiselle autolle vuodeksi 1995. Jälkimmäinen vuosi meni myös taloudellisesti kettulle, mikä osaltaan vaikutti siihen, että Autourheilun Kansallinen Keskusliitto kaappasi rallin itselleen vuonna 1996.

Rallia on ajettu uuden isännän alaisuudessa ja uudella nimellä vuodesta 1997. Talkootyö on vaihtunut markkavetoiseksi puurtamiseksi, mutta se ei ole vaikuttanut rallin urheilulliseen puoleen. Jyväskylän kilpailu on yhä nopein, vaativin ja haasteellisin MM-ralli. Kun ralli on myös hyvin järjestetty niin ei ole mikään ihme, että monet kuljettajat nimeävät sen suosikikseen.

ARI MÄNTYLÄ

# Kolme kovaa ja kourallinen haastajia

- Richard Burns, Marcus Grönholm ja Colin McRae ovat olleet nopeimpia kuljettajia tällä kaudella.
- Tommi Mäkinen ja Juha Kankkunen haastajina ovat myös Harri Rovannerä ja Petter Solberg.

Ari Mäntylä

Tänä vuonna ajettujen osakilpailujen perusteella Jyväskylän MM-rallin voittoa löytyy kolmikosta Richard Burns, Marcus Grönholm ja Colin McRae. Miehät ovat kolmeen kärkeen voittaneet seitsemän rallia kauden kahdeksasta taistelusta.

### Burnsin johto kaventunut

Ralliautoilun MM-sarjaa 38 pisteellään johtava Burns valloitti helmikuussa Safarin, maaliskuussa Portugalin sekä toukokuussa Argentiinan rallin, jonka jälkeen hän johti MM-sarjaa 14 pisteellä. Tuolloin jo uskottiin vakaasti, että Burns rynnäi uudella Subarulla maailmanmestareiksi syksyn mennessä.

Akropolis-rallin voittanut McRae ja Uudessa-Seelannissa ykköseksi tykittänyt Grönholm ovat kuitenkin kaventaneet Burnsin MM-johdon neljään (Grönholm) ja kahdeksaan (McRae) pisteeseen.

Suurajojen jälkeen saatetaan nähdä harvinaisen tilanteen, että joku muu suomalainen kuin Mäkinen johtaa ralliautoilun MM-sarjaa. Edellisen kerran vastavassa tilanteessa elettiin syyskuussa 1995, kun Kankkunen keikkui MM-sarjan johdossa.

### Fordilla tasokas kvartetti

Ford on ollut nopein auto kahdessa viimeksi ajatussa MM-ral-

Kuljettajien MM-sarjan pisteet			Monte Carlo	Ruotsi	Safari	Portugali	Katalonia	Argentina	Akropolis	Uusi-Seelanti	Yhteensä
1.	Richard Burns	Iso-Britannia	-	2	10	10	6	10	-	-	<b>38</b>
2.	Marcus Grönholm	Suomi	-	10	-	6	2	6	-	10	<b>34</b>
3.	Colin McRae	Iso-Britannia	-	4	-	-	10	-	10	6	<b>30</b>
4.	Carlos Sainz	Espanja	6	-	3	4	4	-	6	4	<b>27</b>
5.	Tommi Mäkinen	Suomi	10	6	-	-	3	4	-	-	<b>23</b>
6.	Juha Kankkunen	Suomi	4	1	6	-	-	3	4	-	<b>18</b>
7.	Petter Solberg	Norja	-	-	2	-	-	1	-	3	<b>6</b>
8.	Didier Auriol	Ranska	-	-	4	-	-	-	-	-	<b>4</b>
9.	Toshihiro Arai	Japani	-	-	1	-	-	-	3	-	<b>4</b>
10.	Freddy Loix	Belgia	1	-	-	1	-	2	-	-	<b>4</b>
11.	Toni Gardemeister	Suomi	3	-	-	-	-	-	-	-	<b>3</b>
	Thomas Rådström	Ruotsi	-	3	-	-	-	-	-	-	<b>3</b>
	Harri Rovannerä	Suomi	-	-	-	3	-	-	-	-	<b>3</b>
14.	Bruno Thiry	Belgia	2	-	-	-	-	-	-	-	<b>2</b>
	Francois Delecour	Ranska	-	-	-	2	-	-	-	-	<b>2</b>
	Armin Schwarz	Saksa	-	-	-	-	-	2	-	-	<b>2</b>
	Kenneth Eriksson	Ruotsi	-	-	-	-	-	-	2	-	<b>2</b>
18.	Gilles Panizzi	Ranska	-	-	-	-	1	-	-	-	<b>1</b>
	Abdull Bakhashab	Saudi-Arabia	-	-	-	-	-	-	1	-	<b>1</b>
	Possum Bourne	Uusi-Seelanti	-	-	-	-	-	-	-	1	<b>1</b>

Autonvalmistajat	
1. Subaru	58
2. Ford	57
3. Peugeot	41
4. Mitsubishi	29
5. Skoda	8
6. Seat	7
7. Hyundai	4

FIA-cup N-ryhmän kuljettajille	
1. Manfred Stohl, Itävalta, Mitsubishi	41
2. Gustavo Trelles, Uruguay, Mitsubishi	34
3. Gabriel Pozzo, Argentina, Mitsubishi	16
4. Miguel Campos, Portugali, Mitsubishi	13
5. Claudio Menzi, Argentina, Mitsubishi	12

6. Jani Paasonen, Suomi, Mitsubishi	11
7. Uwe Nittel, Saksa, Mitsubishi	10
8. Roberto Sanchez, Argentina, Subaru	10
9. Ramon Ferreyros, Peru, Mitsubishi	10
10. Juuso Pykälistö, Suomi, Mitsubishi	6

lissa. Ford-pilotit veivät nimissä 14/19 pohja-aikaa Akropolisissa, kun Uudessa-Seelannissa Ford oli nopein auto 10/24 erikoiskokeella.

Akropolis päättyi Fordin kaksovoittoon (McRae ja Carlos Sainz), kun Uudessa-Seelannissa McRae, Sainz ja Petter Solberg miehittivät sijat kaksi, kolme ja neljä.

McRaella on Jyväskylältä synkkä kisahistoria. Skotti on startannut Suurajoihin viisi kertaa ja neljästi taival on päättynyt keskeytykseen. Ford-leirin vaa-

rallisimmat kuljettajat tulevatkin Espanjasta ja Norjasta. MM-sarjassa neljäntenä oleva Sainz on viihtynyt Jyväskylän erikoiskokeilla: espanjalaisen tiillä on yksi voitto, yksi kakkossija ja kolme kolmosijaa.

### Solberg saa ajaa täysillä

Viime vuonna Solberg ajoi Suurajot oppipoikana ja sijoittui 12:nneksi. Tänä vuonna tallipäällikkö Malcolm Wilson on antanut norjalaiselle vapaat kä-

det. Solberg saa ajaa niin kovaa kuin sielu sietää.

Solberg saa vauhtimittariksi Tapio Laukkanen, joka tavoittelee paikkaa kymmenen parhaan porukasta samanlaisella Ford Focusella.

### Tallimääräys Kankkusen uhkana

Viime vuonna Suurajot voittanut Kankkunen on kova luvu kokenutensa ansiosta. Kankkunen pystyy haastamaan Jyväskylässä kenet tahansa MM-sarjan

kärkimiehistä, mutta voiton uusiminen on paljolti Subarun rallitallin käsissä. Kankkunen on 20 pistettä sarjaa johtavaa Burnsia jäljessä, joten Kankkunen määrätään toiseksi, jos Subaru ajavat viimeisenä päivänä tukevassa kaksoisjohdossa.

### Burns voi yllättää

Burns sijoittui Jyväskylässä kaksi vuotta sitten viidenneksi, mutta viime vuonna vauhti riitti jo toiseen sijaan. Burnsin mu-

kaan Jyväskylän MM-ralli on hänelle vaikein kilpailu loppukauden ralleista.

MM-sarjaa johtava britti ei odota vielä voittoa, mutta virheettömällä ajolla hän on nopein ainakin ulkomaalaisista.

### Grönholm suosikkina

Grönholmin mukaan Peugeot ei ollut valmis ralliauto vuosi sitten, kun inkoalainen ruuttasi sillä Suurajoissa neljänneksi. Tänä vuonna Peugeot on yksi MM-sarjan parhaimmista autoista ja Grönholm yksi parhaimmista kuljettajista.

Tehdastallien ulkopuolelta vain Harri Rovannerällä on mahdollisuus nousta MM-pisteille. Rovannerä ylsi Griffone-tallin Toyota Corollalla neljänneksi Portugalissa, mutta Jyväskylässä samaan sijoitukseen pitää ajaa paljon kovempaa. Kuudessakin sija on kovan työn takana.

### Ratkaisevat erikoiskokeet

Muittari, Kontimäki ja Paltsankylä ovat uusia tuttavuuksia kuljettajille.

Perjantaina ajettavat uudet erikoiskokeet saattavat nousta vaa'ankielen asemaan. Kuljettajat ja kartanlukijat saavat tänä vuonna nuotittaa pikataipaleita vain kahteen kertaan eikä pötkön ajattavien kolmen uuden pikataipaleen 40 ek-kilometrin pitäminen paperille ole helppo haaste.

Myös Ouninpohja ja Vaheri nousevat kilpailun kulminaatio-pätkiksi. Ouninpohja ja Vaheri ovat aina eroteleett jyvät akanoista. Tänä vuonna klassikkopätkien merkitys korostuu entistä enemmän, kun ne ajetaan kahteen kertaan.

# Haikeat jäähyväiset Laajavuorelle

- Kolmetkymmenet ajot nähnyt kilpailukeskus ei ole enää tarpeeksi iso MM-rallin pääkallonpaikaksi.

Tuomas Heikkilä

Kunnianarvoisa kivimöhkäle jököttää jyrkevä havymentä ympäröimänä perin suomalaisessa maisemassa. Laajavuoren hotellissa on rauhallista, jopa hiljasta, kuten niin usein. Mutta kolmekymmentä vuotta, yhden viikonvaiheen ajan joka vuosi, se paistatteli moottoriurheilumaailman keskipesteinä. Ilmalta täytetty Michelin-ukko huojui hotellin katolla toivottaen rallikansan tervetulleeksi. Laajavuori kuhisi elämää: rallikuskeja, mekaanikkoja, FIA:n herroja, kuvaajia, toimittajia.

Näinhän se oli, viime vuoteen saakka. Ei ole enää. Ei ole Michelin-ukkoa, ei kuskeja, ei herroja. Toimittajia ja muita mediaväkeä sentään hotelliin majoittuu, mutta se on monelle läihä löhtu.

### Iso, mutta ei tarpeeksi iso

Mutta näinhän se on. Kehitys kehittyi. Iso betonijärkäle ei ole enää tarpeeksi iso Suomen MM-rallin kilpailukeskukseksi. Jyväskylällä Pajvilongissa on kaikki suurempaa ja hienompaa, siis sinne.

Laajavuori oli kilpailun keskukseksi lähi ainautunut. Kuljettajat, Kansainvälisen autoilijan väki, tallipäälliköt, mediaväki, kaikki majoittuivat suurelta osin samaan rakennukseen. Lisäksi lehdistökeskus sijaitsi Laajavuoren auditoriossa ja myös kilpailutoimisto pystytettiin hotellin. Parc Fermekin sijaitsi Laajavuorella. Aulabaarissa



HANNA MARJANEN

Vähän haikealta tuntuu, sanoo hotellipäällikkö Päivi Palo.

Kyllä me tavallaan elettiin rallille. Toiveet täytettiin viimeisen päälle."

Päivi Palo

saattoi tavallinen pulliainenkin aistia suuren maailman meininkiä.

Tämä on tietysti se mitalin kääntöpuoli. Pajvilongin siirtymisen myötä tämä omaleimainen piirre katoaa, myöntää kilpailun johtaja Simo R. Lampinen.

Ei tällaista Australian rallia lukuunottamatta muualla oikeastaan olekaan.

Mutta Pajvilongin on rakennettu suurtaapahtumia varten ja se tarjoaa loistavat puitteet, miksi emme siis käyttäisi sitä?

### Hotellipäällikkö haikeana

Rantasipi Laajavuoren hotellipäällikkö Päivi Palo ei näytä hankalaa naamaa, vaikka kuhina MM-rallin alla ei olekaan entisensä. Kilpailukeskus sijaitsee nyt toisaalla, mutta Rally Finland täyttää silti hotellin ääriään myöten.

Vähän haikealtahan tämä tuntuu. Niin paljon hyviä muistoja vuosien varrelle mahtuu, vuodesta 1978 Laajavuorella työskennellyt Palo sanoo.

Nuoresta työstä aikuisiksi olen kasvanut täällä, hän hymähtää.

Jyväskylän Suurajot, sittemmin Rally Finland tai Suomen MM-ralli, oli hotellin sielu.

Kyllä me tavallaan elettiin rallille. Asiakkaiden toiveet täytettiin viimeisen päälle. Jos joku jokin pöytä, niin se vaikka taitettiin.

Henkilökuntakin käytännössä "asui" hotellissa. Ehkä tänä vuonna minäkin ehdin katsomaan jonkun pikataipaleen. Aikaisempina vuosina siihen ei ole ollut aikaa.

Mutta ei tässä mitään katkeruutta ole. Toivon, että Pajvilongin onnistuu urakassaan ja toivon hyvää menestystä myös kuskit ja muut ralli-ihmiset majoittaville keskusten hotelleille.

Meidän tilat eivät yksinkertaisesti olleet enää riittävän suuret näin isoa tapahtumaa varten, Palo myöntää.

Näppejään Laajavuori ei silti jää nuolemaan.

Torstaista sunnuntaihin tulo on täynnä. Ulkomaalaisia toimittajia näyttäisi tulevan aika paljon, Palo kertoo.

Mutta pienemmässä mittapuussa tästä lähtien toimitaan. Meillä on täällä kolmesenkymmentä vakituista työntekijää. Parhaimmillaan ralliviikonloppuun aikaan on joskus ollut töissä ravintolapuoli mukaanluettuna yli sata ihmistä. Tänä vuonna hotelliin ei oteta yhtään ekstrajää, ravintola joutuneen ottamaan muutamia.

Saa nähdä kuinka hyvin tieto kilpailukeskukseen siirtymisestä on tavoittanut ihmiset. Olemme kyllä varautuneet opastamaan eksyneitä, Palo hymyilee.

### Vaativia, inhimillisiä ihmisiä

Kahdekskymmenen vuoden rallivuoden aikana Päivi Palo on ehtinyt nähdä monenlaista rallikansaa. Maailmaa nähtäviä, vaativiakin, paljon reissanneet ralli-ihmiset hänen mukaansa ovat, mutta silti inhimillisiä ihmisiä. Heys kuljettajat ovat käyneet tutuiksi, eikä kommelluksilta-



MATTI TURPEINEN

Hotelli Laajavuoren liepeillä on nautittu ralli-ilmapöytä suosikymmeniä. Tänä vuonna alueella on aiempaa hiljaisempaa, koska kilpailukeskus on siirretty Pajvilongin.

kaan aina ole vältytty.

Aikanaan eräällä uransa lopettaneella kuskilla oli melkoinen kiire aamutuonaan juuri ennen starttia. Mies nakkasi huoneensa avaimet vastaanottokille, jossa lojui paljon muitakin avaimia. Autoonsa istuttuaan hän huomasi, että kypärä oli jäänyt ylös huoneeseen. Siinä sitten hetki haaskeltiin ko. kuljettajan huoneen avainta, mutta onneksi hän ei kuitenkaan lopul-

ta myöhästynyt, Palo kertoo, mutta jättää ex-huipun nimen kohteliaasti mainitsematta.

Palon mukaan kaikilla huipukseilla oli omat vakiohuoneensa, joihin he majoittuivat aina ralliviikon ajaksi. 1990-luvulla rakennetuille ilmastoiduille huoneille Laajavuoren 30 vuotta vanhat lokaalit eivät vertailussa pärjää, mutta näkymät niistä ovat huijaavan kauniit.

Kun katsoo ikkunasta ulos

kaupunki siintää Tuomiojärven takana, havymentien sylissä.

Sen olen vuosien varrella oppinut, että ralliautoilu maailman huipulla vaatii äärimmäistä keskittymistä rauhallisessa ympäristössä. Missä voisi sen paremmin keskittyä kuin tällaisen näkyvän äärellä?, Palo kysyy.

Kuka lie ollut sitten huoneen 309 vakioasukki. Sitäkään hotellipäällikkö ei paljasta, mutta raottaa verhoa kuitenkin hieman.

Temperamenttinen kaveri hän on. Voin hyvin kuvitella kuinka hän on seissyt tämän maiseman edessä keskittyen tulevaan suoritukseen, Palo maalaa.

Saa nähdä kuinka häneltä onnistuu keskittyminen vähemmän rauhallisessa ympäristössä.

Kuskien ja muun VIP-väen lisäksi hotellipäällikkö Palo muistaa muistaa kailla myös tavallista rallikansaa. "Kumisaapas-

jengii", kuten termi Laajavuoressa kuuluu.

### Kumisaapasjengiä tulee ikävä

Sitään porukkaa tulee ikävä. Kumisaapasjengi rymsäivät pitkin metsiä pikataipaleilla ja saapui illaksi hotellin aulabaarin istumaan iltaa. Aulabaari oli aina tupaten täynnä yötyömiehenä.

