

CLASSIC MOTOCROSS des NATIONS 2010

Kuvat: Martti Hockman, Markku Pesonen, Leo Uro

Joukkue-MM ajettiin Gallaraten radalla Italiassa 18.9.2010. Rata on kovapintainen savirata, jossa on suuret korkeuserot. Eli vauhdikasta menoa oli luvassa. Suomen vanhimman joukkueen kokoonpanoon tuli vielä viime hetkillä muutoksia kun Seppo Paakkinen joutui perumaan kipeän käden takia osallistumisensa ja Kyösti Hartikainen sai keuhkokuumeen. Timo Lahti tuli paikkaamaan vajetta Nurmisen Heikin kakkospyörällä (joukkueessa täytyy olla vähintään kaksi nelitahtista) mutta neljättä kuskia ei näin nopealla varoitussajalla enää saatu, joten keskeyttämisiä ei saisi tulla.

Maantiedon tunnilla hereillä olleet tietävät että Italiaan on matkaa ”jonnii verran”. Niinpä kalusto kuljetettiin paikalle kahdella autolla. Muu porukka matkusti lentokoneella ja vuokrasi autot paikan päältä. Tämä antoi mahdollisuuden viettää hieman lomaa ja tutustua nähtävyyksiin. Ja suuri kiitos autoilijoille Mikko H., Alpo V. ja Timo J., jotka mahdollistivat muille tämän vikkellämmän vaihtoehdon!



Torstaina ohjelmassa oli vierailu Husqvarna-tehtaalla, jossa selvisi että päivän henki on teettää kaikki mahdollinen alihankkijoilla. Tehtaan osa on tehdä suunnittelutyö ja toimia kokoonpanolaitoksena. Osien tuotanto kilpailutetaan ja yhteistyössä valittujen alihankkijoiden kanssa sovitaan tuotannosta. Tehtaalla on yksi ”liukuhihna-linja” koneen kokoamiseen. Valmista moottoria pyöritetään sähköllä kymmenisen minuuttia, jolloin kuullaan että se toimii oikein ja ilman sivuääniä. Myös vaihteisto testataan. Samalla moottori saa tarvittavan voitelun. Linjan sivuilla on työpisteitä, joissa kootaan esim. pyörät tai keula, tai asennetaan ohjaustankoon kahvat yms.. Seuraavalla linjalla tällaiset valmiiksi kootut osakokonaisuudet asennetaan runkoon, jonka jälkeen uusi moottoripyörä onkin jo valmis lopputarkastuksiin. Visuaalisessa tarkastuksessa katsotaan esim. että maalatuissa osissa on tasainen, heijastelematon pinta, ja että muoviosat ovat oikean muotoiset. Lopuksi pyörät ajetaan ja testataan dynamometrin rullilla. Uusi pyörä on valmis lähetettäväksi innokkaille ostajille!

Veijo ja Esko luovuttivat tehtaan edustajalle Husqvarna Club Finland / Classic Motocross Cup –kellon muistoksi vierailusta.

Ilmoittautuminen ja katsastus olivat perjantaina.

Pohjois-Italia ei ole mitään kehitysmaata mutta kyllä systeemit vaikuttivat sellaisilta. 15 metrin jonossa sai seisoa kaksi tuntia ennen kuin oma vuoro tuli. Syyksi järjestäjän edustaja ilmoitti että ECMO (European Classic Motocross Organization) vaati ehdottomasti että jokaisen pyörän jousitus mitataan. Hän oli tilanteeseen täysin hermostunut ja vakuutti että tämä on viimeinen kerta kun hän on ECMO:n kanssa missään tekemisissä. ”Missään muualla tällaista ei ole vaadittu, miksi nyt Italiassa”, hän vaahtosi. Tosin eräs ruotsalainen kilpakumppani kertoi ko. herrasta (kutsuttakoon häntä tässä nimellä X) että kun Italiassa ajettiin henk.koht. EM-sarjan osakilpailu niin X oli voittanut kisan ylivoimaisesti.

Ruotsalainen oli ihmetellyt jo kisan aikana miten hienosti X:n jousitus toimi, ja oli vakuuttunut että se ei voinut olla sääntöjen mukainen. Niinpä hän oli heti maaliin päästyään mennyt X:n teltalle katsomaan pyörää mutta kas kummaa – siinä ei ollut lainkaan takaiskunvaimentimia, vaikka maaliin oli tultu muutamaa minuuttia aiemmin... Ehkä ECMO halusi nyt varmistaa että kukaan ei voi jälkeempään valittua että mukaan pääsee sääntöjen vastaisilla laitteilla. Rehellisesti sanoen katsastuksessa tehty mittausta ei kyllä kertonut totuutta mutta karsi se varmasti suurimmat heitot ja toimi pelotteena tuleville vuosille.





Eräs alamäistä. Tässä oli keskellä myös hyppyri, joka tarkasti katsomalla näkyy kuvassakin. Ratakuvat otettu ennen sadetta...

Sääntöjen mukaan katsastuksessa tulee olla arpomalla valittujen maiden edustajat mutta nyt kaikki olivat italialaisia. Muutenkin järjestelyt olivat lievästi sanottuna erikoiset: kilpailusta ei oltu tehty lainkaan käsiohjelmaa, mistään ei saanut edes osallistujaluetteloa. Aikataulua ei ollut – siitä kysyttäessä sanottiin että käytämme ECMO:n vakioaikataulua, joka löytyy ”vihreästä kirjasta”. No kyllähän se siitä löytyy mutta kuka pitää jotain ECMO:n lehtistä aina mukana... Onneksi Paappanen oli monistanut aikatauluja ajajille jo kotona, muuten olisimme olleet aivan pihalla tilanteesta. Kuulutus ei kuulunut varikolle koska kaiuttimia oli vain pari ja

vieressä oli moottoritie, jonka meteli peitti alleen niidenkin äänen. Järjestelyn taso tämän luokan kilpailuissa aiheutti kyllä suurta ihmetystä kilpailijoiden keskuudessa.



Gilera-näyttelyssä oli mm. 2-pyttyinen piikki.



Italia on tuhansien järvien maa. Yksi niistä oli leirissämme.



Rata oli todella hieno: parinkymmenen metrin korkuisia mäkiä ylös ja alas, mäen päällä hyppyrit. Alhaalle tasaiselle osuudelle oli tehty ”pompulinna” eli melko pienelle alueelle oli tehty rataa edestakaisin ja suurin osa siitä oli pöytähyppyreiden peitossa. Perjantaina rataa tutustuttaessa aurinko paistoi ja vaikutti siltä että edessä on vauhdikas ja hauska kilpailu. Sääennuste tosin uhkaili että lauantaille on luvassa sadetta.

Lauantaiaamuna aurinko oli jäänyt harmaan pilviverhon taakse mutta sää oli kuitenkin kuiva. Kilpailussa ensimmäistä kertaa mukana ollut 66+ luokka lähti harjoituksiin ensimmäisenä ja hienosti papparaiset (joista osalle 70-vuotispäivätkin olivat vain muisto) suuret mäet ja hyppyrit selvittivät. 60- ja 50-

vuotiaatkin saivat kokea vauhdin hurmaa mutta ennen 35+ luokan harjoituksia taivas aukesi ja crossirata muuttui hetkessä luistinradaksi. Rankkasade jatkui taukoamatta ja niinpä aikataulun mukaiset toiset harjoitukset peruttiin, samoin ajajaesittely. Kukaan ei tiennyt mitä tulee tapahtumaan koska kuulutus ei tosiaan kuulunut.

Mäen alla tasamaalla ollut varikkoalue muuttui järveksi, jossa oli vettä nilkkaan saakka. Järvisen Timo löysi asiasta valoisat puolet ja heitti lastauslaudan suurimpaan lammikkoon ja surffasi siinä! Lisää uskottavuutta toivat rekkojen moottoritieltä alueemme viereistä aitaa vasten heittämät kolmen metrin korkuiset vaahtopäät... Kilpailun jury päätti että kilpailu käynnistetään tunti aikataulusta myöhässä mutta kisa ajetaan lyhennetyllä radalla (johon ei pääse tutustumaan!), vain yhden erän mittaisena ja niin että kaikkien tulos lasketaan loppupisteisiin. Tieto tästä saatiin kun käytiin aktiivisesti kyselemässä että mitä nyt tapahtuu. Koska meillä oli kuusikymppisissä vain kolme miestä, niin ehdotimme ja saimme pistelaskuun muutoksen, että puuttuvat miehet saavat normaalin sadan pisteen sijaan vain keskeyttämisestä tulevat 50 pistettä.

Sähköinen lähtöpuomi ei vesisateen takia toiminut ja ensimmäinen eli 66+ lähtö hoidettiin lippulähtönä. Iso osa lähtösuorasta oli muuttunut Välimereksi ja niinpä lähtöpaikka siirrettiin suoran puoleen väliin. Lähtöpaikan merkiksi järjestäjät vetivät kaksi lippunauhaa, joiden välistä lähtö tapahtui. Rata oli suoraan sanoen hirveässä kunnossa, pehmeää ja liukasta mutaa oli n. 20 sentin kerros mutta onneksi radan pinta oli kuitenkin pysynyt suhteellisen tasaisena eli kuljettajille ei tullut kuopista tai urista lisää ongelmia. Ja sadekin oli loppunut, joten toivo kisan läpiviemiseksi oli elossa. Tässä lähdössä Suomella ei siis ollut joukkuetta.

60+ lähtö ajettiin seuraavaksi ja lähtöpuomikin oli herännyt henkiin. Heikki Nurminen on tehokkaalla



nelitahti-Jawallaan hyvä lähtijä eikä märkä keli tuonut siihen poikkeusta. Myös Pauli Piippola nousi nopeasti joukon kärkipäähän ja alkukierroksilla herrat olivat peräkkäin viidentenä ja kuudentena. Sitten tapahtui jotain mitä ei saa käydä: Heikki veti ajolaseistaan puhdasta nauhaa ja yhdellä kädellä ajaessaan siirtyi linjaltaan, ja takaa tullut Piippolan vaari pamautti Heikkiä oikeaan kylkeen niin että tämä kaatui. Törmäys on ollut melkoinen, sillä jarrupoljin vääntyi sykkyrälle ja etujarrukahva katkesi vaikka mies kaatui vasemmalle kyljelleen. Heikki putosi parikymmentä pykälää ja samalla katosi Suomen mitali. Tällaista ei saisi joukkuekisassa tapahtua missään nimessä! Joukkuekaverin ohittaminen on tehtävä ehdottoman varmassa paikassa. Pauli ajoi kuitenkin hienon sijoituksen ollen ruutulipulla toinen mutta Heikki pääsi maaliin vasta sijalla 23. Timo Lahti ajoi Heikin varapyörällä todella viisaasti ja hyvin, eikä lähtenyt ryntäilemään huonoissa oloissa vaan varmisti joukkueelle hyvät pisteet ajamalla hienosti sijalle 17. Kisan voitti Ruotsi (59p). Toinen oli Englanti (62p) ja kolmas Saksa (86p). Suomi oli neljäs, vain 6 pistettä Saksaa jäljessä. Ilman Heikin ja Paulin kolariä pronssi olisi ollut selvä juttu, todennäköisesti pisteet olisivat riittäneet hopeallekin. Ja se olisikin ollut melkoinen saavutus kolmella miehellä kun puuttuneesta neljännestä sai kuitenkin 50 virhepistettä.



Yllä: Timo Lahti ajoi hyvän kisan vieraalla pyörällä. Kuva harjoituksista.

Kesk/alla: Vaikka kuva onkin puolittainen niin tästä selviää pelin henki hyvin... Kuvaajalle on tullut kiire suojautua.

50+ joukkue oli sama kuin viime vuonna kun he voittivat mestaruuden. Ja hyvää tulosta oli lupa



odottaa nytkin vaikka Jukka Penttilän osallistuminen oli vaakalaudalla kuumeen takia. Janalla oli aamun harjoitusten jälkeen lämpöä 38 astetta. Särkylääkkeet tekivät kuitenkin tehtävänsä ja kuume laski kisaan mennessä, ja niinpä mies päätti lähteä mukaan vaikka kunto olikin heikko. Lähdössä oli 13 joukkuetta eli 52 kuljettajaa, joten jokaisen joukkueen neljäs kuski ei mahtunut eturiviin. Suomen joukkueesta Jana lähti Rantasen Lassen takaa (sääntöjen mukaan tulee lähteä oman joukkueen edustajan takaa). Mutta kun puomi putosi, niin Lassen CZ sammui, ja Jana törmäsi sen takapyörään. Ei alkanut hyvin, kaksi meikäläistä seisomassa kun muut jo menevät. Jana pääsi liikkeelle muiden perään mutta Lassen jo varikolla käynnistymistä vastustanut CZ ei suostunut inahnamaankaan vaikka mies potki sitä raivokkaasti käyntiin. Pyörä suostui käynnistymään vasta kun sitä

työnnettiin varikolla. Eli hän pääsi radalle vasta kun muut olivat ajaneet jo useita kierroksia... Mutta hänen nimiinsä jäi luokan nopein kierrosaika. Eivätkä Janankaan vaikeudet olleet vielä ohi. Kuumeen heikentämä mies täytyi verkkoaitaan kun ajoi ratavarikolle vaihtamaan umpeen muurautuneita ajolaseja, ja siinä kului aikaa melko lailla enemmän kuin mitä "pitstopille" oli suunniteltu. Alpo Viitanen onnistui meikäläisistä parhaiten ja lennätti ESO:lla mutaa tasaiseen tahtiin vauhdikkaasti ja ilman virheitä. Niinpä hän näkikin maalin hienosti sijalla 8. Timo Järvinen otti CZ 250:llä hyvän lähdön mutta toisen ylämäen hyppyrissä kollega heittäytyi hänen eteensä. Timo ei pystynyt väistämään ja pyörä sammui. Onneksi se käynnistyi nopeasti ja



matka jatkui, mutta pitkälle ei mies päässyt ennen kuin joku päätti tukkia tien ja taas oli CZ kipinättömässä tilassa. Tapahtui päivän toinen ihme: pyörä käynnistyi eka potkulla. Sen jälkeen Timo ajoi varman päälle ja nousi pikkuhiljaa lopulta sijalle 21. Jana oli ruutulipulla 31. ja Lasse 38. Hänen kannatti lähteä muiden perään, sillä keskeyttämisiä tuli kurjassa kelissä kuitenkin monelle. Kisan voitti Italia (36p), toinen oli Sveitsi (55p) ja kolmas oli taas Saksa (70p). Savipintaisiin ratoihin tottuneet kuskit olivat täällä kovaa valuuttaa. Suomen sijoitus oli kuudes (98p).

Vas: Alpo Viitanen oli 50+:n paras suomalainen.

Alla: Mikko Hahto ja Juha Monto

MOTOCROSS DELLE NAZIONI 2010
MALPENSA ITALIA



Suomen viimeinen menestyksen toivo oli 35+ joukkueen varassa. Mukana oli 47 kuljettajaa ja nyt takarivin paikan Jyrki Lahden perästä sai Juha Monto. Lähtö onnistui kaikilta kohtuullisen hyvin, Lahti tosin jäi hieman eka mutkan kasaan jumiin mutta pääsi siitä nopeasti "pääjoukon" mukaan. Mikko Hahto ja Kari Laaksonen pääsivät hyvin matkaan, Monto oli pujotellut itsensä porukan puoliväliin. Radalla oli käytännössä yksi kuivempi linja ja sen ulkopuolelle joutuessa sai olla todella tarkkana, koska pehmeä muta oli erittäin liukas ja halusi hanakasti käydä ohjailemaan pyörää epätoivottuun suuntaan. Lippumiehillä riitti tekemistä kun miehiä kaatuili ja sinkoili radalta ulos jatkuvasti. Kun yksi kaatui ylämäessä, niin kohta siinä oli muitakin samassa kasassa tai hoipertelemassa kuivan uran ulkopuolella, jossa mäen nouseminen oli aika heikkoa. Kun muutama kierros oli ajettu, nyki Laaksonen rollareista uutta nauhaa ja joutui yhdellä kädellä ajaessaan "ajouralta" pois ja pyörä sammui. Karinkaan CZ ei ollut syttyvällä päällä ja suostui käynnistymään vasta kun muut olivat ajaneet yli kierroksen. Sen jälkeen taisi olla yritystä liikaa, sillä pian hän oli nurin ison ylämäen hyppyrissä ja kisa päättyi siihen. Onneksi mies ei kuitenkaan loukannut itseään. Jyrki Lahti nousi kymmenennen nurkille mutta kippasi Settinsä hieman ennen maalia eikä saanut pyörää enää käyntiin... Mikko Hahto ajoi CZ 250:llä todella hienosti ja oli ruutulipulla yhdeksäs. Monto otti taktiikaksi "varmasti maaliin" ja onnistui siinä hyvin; virheetön ajo toi sijoituksen 13. Kahden miehen sinällään ihan ok sijoituksilla ei kuitenkaan pitkälle pötkitty kun kaikkien pisteet huomioitiin. Niinpä joukkueen sijoitukseksi tuli vaatimaton yhdeksäs. Voitto jäi taas kotimaahan: Italia keräsi 36 pistettä. Sveitsille tuli toinen hopea (54p) ja pronssia sai Belgia (73p). Suomen saalis oli 122 pistettä.

Jossittelu on olennainen osa urheilua, joten jos sekä Kari että Jyrki olisivat pysyneet pystyssä sijoituksillaan kympin korvilla, niin joukkue olisi ollut hopealla, jopa ehkä voittanut! Jos Pauli ja Heikki eivät olisi törmänneet, 60+ olisi ollut ainakin pronssilla, ehkä jopa hopealla. Jos Lassen CZ ei olisi sammunut viivalle, ja hän ja Penttilä olisivat ajaneet normaalin suorituksen, niin mitalihan siitä 50+:lle olisi tullut. Jos, jos ja jos... Samanlaisia jossitteluja voi varmasti käydä kaikkien maiden joukkueissa. Keli oli kaikille sama ja tänään ei riittänyt että oli nopea, piti olla myös varma ja katsoa joukkueen etua kokonaisuutena eikä vain omaa mahdollisuutta nousta pykälä tai pari. Tästä saatiin varmasti taas oppia tuleviin vuosiin niin että päästään takaisin kiinni mitalikantaan.



Matkan lopuksi oli "pääjoukolle" vielä tarjolla vierailut Ducatin tehtaalla ja Ferrari-museossa, joten Italian moottoriurheilukulttuuri tuli tutuksi. Ja sitten pääsi kotiin syömään ruisleipää sekä Fazerin ja HK:n sinistä!

Posliini-WC oli mallia "pystybaari".