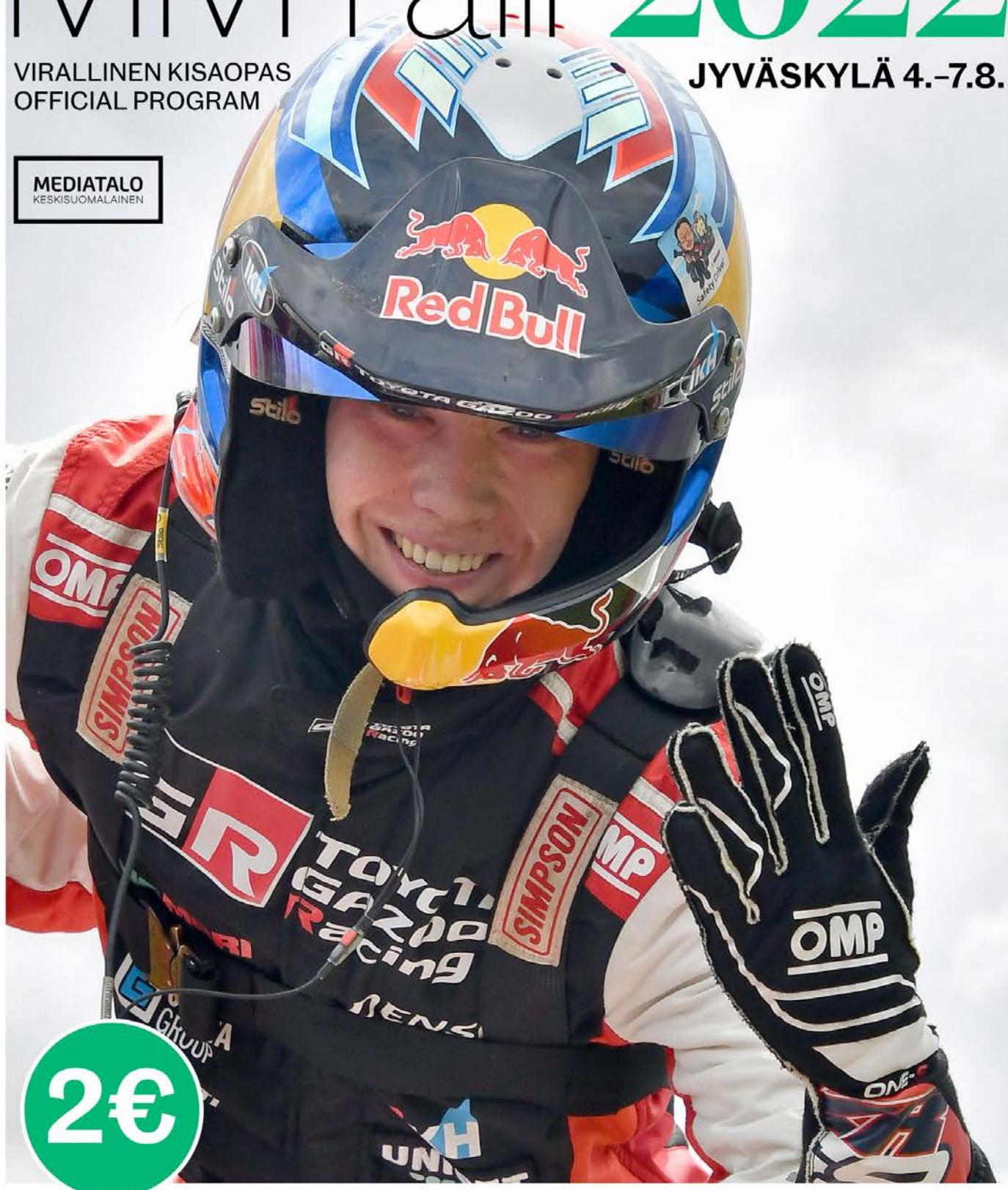


MM-ralli 2022

VIRALLINEN KISAOPAS
OFFICIAL PROGRAM

JYVÄSKYLÄ 4.-7.8.

MEDIATALO
KESKISUOMALAINEN



2€



wrc
FIA FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP



FIA ACTION
FOR ENVIRONMENT

wrc
50

6 438351 000440

secto
automotive

JYVÄSKYLÄ



KESKI-SUOMEN LIITTO
REGIONAL COUNCIL OF CENTRAL FINLAND

ŠKODA

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Voitto Jyväskylästä kruunaisi Kallen mestaruuskauden

Kolumni
Ari Mäntylä



Kun Timo Salonen juhli Jyväskylän MM-rallin voittoa Laajavuoressa 25. elokuuta 1985, juhli hän samalla kulkijien maailmanmestaruutta. Salonen oli voittanut viisi kauden yhdeksästä MM-rallista ja se riitti sine-töimään maailmanmestaruuden, vaikka kaudesta oli ajamatta kolme osakilpailua. **Kalle Rovanperä** on voittanut tällä kaudella viisi MM-rallia seitsemästä ja on hallinnut MM-sarjaa vahvemmin kuin Salonen aikoinaan. Vaikka Rovanperä voittaisi Jyväskylän MM-rallin viikonloppuna, pidetään jyväskyläläisen mestaruusjuhlat vasta myöhemmin. Niin erilaiset ovat MM-sarjan pisteja ja pistelaskut vuosina 1985 ja 2022.

Rovanperä on ajamassa itselleen suurten rallikuljettajien kerhoon. Suomalaisista rallin maailmanmestaruuden ovat voittaneet Ari Vatanen, Hannu Mikkola, Timo Salonen, Juha Kankkunen, Tommi Mäkinen ja Marcus Grönholm. Rovanperä liittyy listaan tänä vuonna, sillä 83 pisteen johto kestää kauden loppuun saakka. Jyväskylän voitto nostaisi Rovanperän jo hyvin läheille maailmanmestaruutta.

Vuonna 1985 elettiin B-ryhmän autojen valtakautta ja valmistajien mestaruudesta kamppailivat Peugeot, Audi ja Lancia. Tehdastalleissa ajoivat suomalaisista Salosen lisäksi Vatanen, Mikkola, Kankkunen, Markku Alen ja Henri Toivonen.

Vuonna 2022 MM-sarjassa ovat mukana Toyotan, Hyundain ja Fordin tehdastallit. Jyväskylän MM-rallissa tehdastallien Rallyl-autoja ajaa kolme suomalaista: Rovanperä, Esapekka Lappi ja Jari Huttunen.

Keski-Suomi on tarjonnut areenan rallin MM-sarjalle vuodesta 1973. MM-sarja juhlii tänä vuonna 50-vuotista merkkipaaluaan. Jyväskylän rallissa MM-pisteitä jaetaan nyt 49:ttä kertaa, sillä vuonna 2020 ralli jää ajamatta koronapandemian takia.

Vuodet viereivät, autot muuttuvat ja kuljettajien sukupolvet vaihtuvat, mutta Jyväskylän MM-ralli on säilyttänyt asemansa kilpailuna, jonka kaikki haluavat voittaa. Toyota on ollut kotikisassaan voittamaton vuodesta 2017 ja enteet ovat sellaiset, että Jyväskylän Jyväskässä sijaitsevan rallitallin huoltopiiltuussa korkataan kuohujuomaan tänäkin vuonna.

Maailman nopein ralli on jälleen nelipäiväinen. Kelloa vastaan ajetaan yhteensä 22 erikoiskokeella ja 323 ek-kilometrillä. Lankamaan ja Ehikin (Vekkula) erikoiskokeet ovat palanneet reittiin ja katsojat pääsevät taas sekä pikataipaleille että Paviljongin huoltoparkkiin.

Tämä katsojaopas on saatavilla sekä digitaalisena näköislehtenä että paperisena versiona. Voit ladata katsojaoppan ilmaineksi KeskiSuomalaisen, Savon Sanomien, Etelä-Suomen Sanomien, Länsi-Savon, Helsingin Uutisten ja Tamperelaisen verkkosivuilta. Katsojaopas jaetaan KeskiSuomalaisen tilaajille ja sitä on myynnissä Hartolan, Hirvaskankaan, Lievestuoreen, Jämsän, Kangasniemen, Muuramen ja Petäjäveden Shell ja ST1-asemilla.

Tässä katsojaopassa on interaktiiviset kartat. Kartan GPS-linkistä pääset suoraan Google Mapsissa kyseiselle parkkipaikalle ja saat sinne ajo-ohjeet. Sovellus ei kuitenkaan huomioi sitä, jos ohjatulla reitillä on ajokieltoja erikoiskokeen takia.

”

Jyväskylän MM-ralli on säilyttänyt asemansa kilpailuna, jonka kaikki haluavat voittaa.

Erikoiskokeet Special stages

4.8. Torstai • Thursday

- 09.01 Testierikoiskoe / Shakedown Rannankylä (4,48 km)
- 18.45 Lähtö / Start Paviljonki
- 19.08 EK/SS 1 Harju 1 (3,48 km)

5.8. Perjantai • Friday

- 06.55 Huolto / Service Paviljonki 15 min
- 08.00 EK/SS 2 Laukaa 1 (11,75 km)
- 08.55 EK/SS 3 Lankamaa 1 (21,69 km)
- 10.55 Huolto / Service Paviljonki 30 min
- 12.15 EK/SS 4 Laukaa 2 (11,75 km)
- 13.10 EK/SS 5 Lankamaa 2 (21,69 km)
- 14.30 EK/SS 6 Harju 2 (2,01 km)
- 15.35 Huolto / Service Paviljonki 30 min
- 17.00 EK/SS 7 Åssämäki 1 (12,31 km)
- 17.53 EK/SS 8 Sahloinen-Moksi 1 (15,70 km)
- 19.13 EK/SS 9 Åssämäki 2 (12,31 km)
- 20.06 EK/SS 10 Sahloinen-Moksi 2 (15,70 km)
- 21.21 Huolto / Service Paviljonki 45 min

6.8. Lauantai • Saturday

- 06.05 Huolto / Service Paviljonki 15 min
- 08.08 EK/SS 11 Päijälä 1 (20,19 km)
- 09.08 EK/SS 12 Rapsula 1 (20,56 km)
- 10.08 EK/SS 13 Patajoki 1 (13,75 km)
- 11.08 EK/SS 14 Vekkula 1 (20,65 km)
- 13.20 Huolto / Service Paviljonki 30 min
- 15.38 EK/SS 15 Päijälä 2 (20,19 km)
- 16.38 EK/SS 16 Rapsula 2 (20,56 km)
- 17.38 EK/SS 17 Patajoki 2 (13,75 km)
- 18.38 EK/SS 18 Vekkula 2 (20,65 km)
- 20.18 Huolto / Service Paviljonki 45 min

7.8. Sunnuntai • Sunday

- 07.15 Huolto / Service Paviljonki 15 min
- 08.23 EK/SS 19 Oittila 1 (10,84 km)
- 09.38 EK/SS 20 Ruuhimäki 1 (11,12 km)
- 11.01 EK/SS 21 Oittila 2 (10,84 km)
- 13.18 EK/SS 22 Ruuhimäki 2 (11,12 km)
- 16.00 Palkintopalli / Podium Paviljonki

Saat näköislehdestä lisätietoja klikkaamalla erikoiskokeen nimeä.
More info by clicking the name of the stage.

MM-ralli tarvitsee lisää kilpailijoita ja toimitsijoita

Suomeen on tarjottu kahta MM-rallia, mutta pystykö AKK ottamaan haasteen vastaan taloudellisesti ja toiminnallisesti.

Ari Mäntylä

Jyväskylän MM-rallin kilpailunjohtaja **Kai Tarkkainen** lähettilä sähköpostia AKK Motorsportin alaisille autourheiluseuroille 13. heinäkuuta otsikolla *Suomen MM-ralli, Secto Rally Finland, kaipaavielä tekijöitä*.

Jyväskylän MM-rallissa on lähes 4 000 järjestysmiestä, mutta Vekkulan erikoiskoelulta puuttuu vielä järjestysmiehiä. Tarkainen vetosi autourheiluseurojen puheenjohtajiin. Järjestysmiehiä oli harvoin tälläkämmen Suomen autourheiluseuroista ja nyt oli tarve raapila laarit pohja myöden ympäri Suomea, että MM-ralli saadaan järjestettyä.

Koronapandemian aiheutti paljon pahaa suomalaiselle järjestölänttä. Moni lopetti harrastuksensa ja kato kävi myös toimittajoiden keskuudessa. Jyväskylän MM-rallin järjestävä AKK Sports Oy ei ole ongelmiaeenvinksi. Moni erilaisesta osakkeesta ja Rannankylän testipistästä.

Kolme vuotta sitten Jyväskylän MM-rallissa ajettiin 12 eri erikoiskoetta ja Vesalan testierikoiskoje. Niistä kymmenellä vauhtuu järjestelyistä otti AKK Motorsportin alainen autourheiluseura. Tämä vuonna Suomen MM-rallissa on 11 eri erikoiskoetta ja Rannankylän testipistä.

Vain kuuden erikoiskoekseen järjestelyistä vauhtuu kantaa autourheiluseura tai kyläyhdistys. Muista vastaan AKK Sports Oy.

Rallin MM-sarjan promootori ja Kansainvälinen autoliitto FIA ovat edelleen mielellään myöntämässä MM-sarjan osakilpailun Suomelle ja AKK Sports Oy edelleen sen isäntöön Jyväskylälle. Mutta jos tekijät vähenevät nykyisellä tahdilla, on MM-rallin järjestäminen Suomessa vaarassa.

Järjestysmiehiä ja toimitsijoita voi toki yrittää saada korottamalla korvausta, mutta se vaatii lisää raha ja sen puute on toinen Suomen MM-rallin ongelma. AKK Sports Oy teki kahdesta edellisestä MM-rallista tappioita yhteensä miljoona euroa.

Tänä vuonna on pakko purnertaa plussalle. Lippuja on myyty ennakkoon enemmän kuin ennen pandemiaa ja ne paremmat VIP-tilaisuudet on myyty loppuun. Kiinnostusta MM-rallia kohtaan on. Toivottavasti keli on poutainen elokun ensimmäisenä viikonloppuna, että myös viime hetken päättöksen tekevät katsojat lähtevät erikoiskoelle.

Suomen MM-ralli nimittää tarvitsee katsojansa. Kilpailun viiden miljoonan euron budjetista valtiosa katetaan lippituloilla. Suomen valtio tukee kilpailua tänä vuonna 150 000 eurolla, mutta se on vähän esimerkiksi Virossa MM-ralliin verrattuna. Virossa valtio kuittaa MM-rallin kuluista 2,5 miljoonaa euroa.

Jyväskylän kaupungin osuus MM-rallin kustannuksista on 500 000 euroa. Jämsä, Laukaa ja Toivakka ovat mukana pienemmillä silivuilla.

Suomen MM-ralli joutuu mak-

”

Moni urheiluseura on pulassa, koska tekijöitä ei ole riittävästi.



Jyväskylän MM-ralli tarvitsee tekijöitä. Jussi Kurikka toimi järjestysmiehenä Harjun erikoiskoella viime vuonna.

samaan pelkästään kansainvälistä kilpailumaksuista 800 000 euroa. Tämä on se summa, jota AKK Sports on pyytänyt valtioalta. AKK haluaa, että yhteiskunnalta saaduille rahoille annetaan vastinetta. Visit Finland tai muu matkailuun liittyvä taho voisi olla yhteisöykkömpänä MM-rallin järjestäjälle.

Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja sen aiheuttama taloudellinen taantuma heijastuu myös rallin MM-sarjaan. Tiukentuva taloustilanne iskee kilpailijoihin ja sponsoreihin. Jyväskylän MM-ralli ilmoittautuu tänä vuonna 45 kilpailijaa ja se on pieni pettymys. Onneksi Vetomieskisan löytyi 90 kisaparia.

AKK on omistajana KymiRing Oy:ssä, joka on taloudellisissa vai-

keuksissa. Uhmaako KymiRingin ahdinko Suomen MM-rallin järjestämistä?

Ei sentään, mutta se lähetää kielteisen viestin autourheilua tukkevalle liike-elämälle ja valtiolle, joka on tukenut 6,5 miljoonalla eurolla Kymenlaakson moottoriturheilukeskusta.

Suomella on edelleen hyvä maienne MM-rallien järjestäjänä. Rallin MM-sarjan promootori oli niin mielissään viime vuonna Rovaniemiellä järjestetyistä MM-rallista, että se tarjosi Lappiin EM-rallia ensi vuodeksi.

AKK on halukas järjestämään kaksi arvokisarallia Suomessa, mutta ensi vuosi tuli jo EM-rallille liian aikaisin. Nyt keskustellaan vuodesta 2024.

MM-rallin järjestäminen sekä Jyväskylässä että Rovaniemiellä voi jatkossa vaatia sitä, että kilpailu on samalla myös SM-ralli. Jyväskylän MM-rallin kohdalla näin oli käytäntö vielä 1990-luvulla.

Tuplakisasta luovuttiin aikanaan, koska SM-sarjaan osallistuvat kilpailijat pitivät yhteistä viikonloppua MM-rallin kanssa liian kalliina.

Koska MM-ralliin on pakko saada enemmän kuin 45 autoa, ajettaneen Jyväskylässä tulevaisuudessa sekä MM- että SM-pisteistä. Porkkanaksi SM-sarjalaisille voisi heittää valikka tuplapiistet. Suomen MM-rallin on saatava riittävästi kilpailijoita, toimitsijoita ja katsojia, että MM-ralli pystytään järjestämään Suomessa myös tulevin vuosina.

Lataa katsojaopas mobiiliin näin

Jos sinulla on asennettuna Keskisuomalaisen Päivän lehti-sovellus, löydät ralliopaan valikosta (vasemman yläkulman kolme viivaa). Lataa opas puhe limeesi kohdasta Ralliopas 2022. Näin asennat sovelluksen: mene puhelimesi selaimella osoitteeseen ksml.fi/nakoilehti1. Täppää linkkiä Lataa iOS sovellus (iPhone) tai Lataa Android-sovellus (Android puhelimet). Asenna sovellus. 2. Avaa sovellus. Täppää valikko vasemmassa yläkulmasta (kolme viivaa). Valitse valikosta Ralliopas 2022. Lataa liite puheimeesi avaamalla se.

MM-ralli 2022

VIRALLINEN KISAOPAS
OFFICIAL PROGRAM
JYVÄSKYLÄ 4.-7.8.

Päätoimittaja: Pekka Mervola

Tuottaja: Ari Mäntylä

Toimitussihteerit: Pasi Rahikainen, Timo Sillanpää

Kartat ja graafit: Tuja Tyriväinen, Minna Rosti,

Pekka Seppänen

Kannen kuva: Daniel Roeseler

Sivujen 12, 13, 14 ja 71 aineisto sekä karttojen

tiedot: AKK Sports Oy

Julkaisija: Keskisuomalainen, PL 159,

40101 Jyväskylä

Painopaikeita: Lehtisepät Oy, Jyväskylä

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

KUVITUS: PEKKA SEPPÄNEN, KUVAT: COLIN MCMASTER, DANIEL ROESLER

RALLIN SUPERMIES

Starring

Kalle Rovanperä



Miten hän voi olla niin nopea?

Miksi muut eivät mahda mitään?



Toyotan Kalle Rovanperä oli täysin pitelemätön Viron MM-rallissa. Hän voitti kilpailun yli minuutin erolla.

Kalle Rovanperä mellaata rallin MM-sarjassa kuin elokuvien supersankari. Hän voittaa lumella, jäällä, soralla ja asvaltilla.

Ari Mäntylä

Olisiko itse Christopher McQuarrie osannut käsikirjoitusta tällaista elokuvaan, jonka pääosassa Kalle Rovanperä, 21, mellaata vuonna 2022? McQuarrie tunneetaan *Vaarallinen tehtävä*-elokuvista, joissa Tom Cruise näyttelemä Ethan Hunt yrittää fysisyydellään ja taidoillaan ihmiseille kuvitellut rajoat. Ei niin vaarallista tehtävää, etteikö Hunt siltä suorituisi.

Myös Rovanperä on pannut käsityksivyn koetukselle rallin MM-sarjassa tänä vuonna. Hän on onnistunut voittamaan liki mahdottomista lähtökohdistaan ja sellaisilla suorituksilla, että superlatiivit alkavat menettää hohtonsa ja ylisanan loppua. Rovanperä on pistänyt ajotaidollaan vastustajat nippuun kuin Steve McQueen *Bulldit*-elokuvassa.

Hän on hallinnut mestarillisesti autonsa jäällä, lumella, soralla ja asvaltilla kuin James Bond Daniel Craigin näyttelemänä. Ja hermosta tämä nuori mies hallitsee kuin Jeremy Rennerin esittämä William James elokuvassa *The Hurt Locker*.

Jos Maverickin ohjannut Joseph Kosinski tekisi elokuvan ralliautoilusta ja lajin nuoresta supersankarista Kalle Rovan-

rästä, niin kuka näyttelisi pääosan ja kuka tekisi ajostuntit? Kalle Rovanperä, koska maailmassa ei ole toista yhtä taitavaa rallikuljettajaa.

Miksi Kalle Rovanperä on niin ylivertainen rallin MM-sarjassa? Rovanperällä on tiettyjä, erityisiä ominaisuuksia, joista osa on tullut veren perintöön hänien isälätilä, III MM-rallia ajaneelta Harri Rovanperältä. Osa Kalle Rovanperän vauhdista ja uskalluksesta on tulut geeneissä.

Sanoatan, että vauhti on synnymäistä ja sitä ei voi oppia. Ihminen saa perimässä joko nopeita tai hitaita lihassoluja. Nopeita lihassoluja vaaditaan kiihdytykseen ja vauhtiin, mutta ralliautoilijan vauhti tulee korvien välistä.

Pitää olla rohkeutta jarruttaa muita myöhemmmin, uskallusta leikata muita röyhkeämmin ja itseluoottamusta vetää isommalta vaihteella.

Kalle Rovanperällä on poikkeuksellisen hyvä käden ja silmän koordinaatio. Se näkyy nopeana reagointina yllättävissä tilanteissa. Hänellä on hyvä muisti. Teiden mutkat ja hypyt tallentuvat hänen mielessään kuin valokuvina. Ja hänellä on hillitön voitonantto. Rovanperä ei tydy hyvään, vaan

83

Kalle Rovanperä johtaa kuljettajien MM-sarjaa 83 pisteenä.

haluaa kehittyä kuljettajana erinomaiseksi.

Kalle Rovanperä on myös nopea oppimaan ja omaksumaan. Hän analysoi olosuhteita ja tilanteita rallien aikana.

Hän ei tee samaa virhettä kahta kertaa. Uuden omaksuminen on näkynyt siinä, että Rovanperä on tullut nopeasti sinuksi uuden Ralyl-auton kanssa.

Keskilukon puuttuminen, joustukseen ja aerodynamikan rajoitukset sekä uuden hybriditeknologian hyödyntäminen ovat olleet hänenle vain pieniä haasteita.

Rovanperä on tänä vuonna osoittanut olevansa myös erinomainen taktikko.

Hän hyökkää silloin, kun tilanne ja olosuhteet sen sallivat ja pudottaa vauhtia, kun keli tai tie sitä edellyttää.

Kun Rovanperä huomasi perjantain viimeisellä erikoiskokeella Viron MM-rallissa, että hän pääsee livatamaan pois pahimman kaatosateesta alta, näki hän iskun paikan.

Vauhdin nostaminen palkittiin 14,2 sekunnin pohja-ajalla.

Kovaa ajamisen vaatii luonnetta, mutta mallaan ajamisen vasta luonnetta vaatiikin.

– Kallelle on harvoin rengasrikkoja, koska hän uskaltaa kiertää kiviä. Yksi vahva tekijä hänen

voittojensa takana on se, että hän mataltaa niitä kiertää. En ole muita kuljettajia nähtyn, joilla olisi samanlaista maitta. Ehkä Sébastien Loeb ajoil samanlaisella maitilla, sanoo Toyotan rallitallin pääillikkö Jari-Matti Latvala, joka on itsekin ajanut 209 MM-rallia.

Kalle Rovanperä mukaan kyse on valinnasta.

– Ajattelen lopputulosta, enkä yksittäisen erikoiskokeen tulosta. Olen päättänyt mennä näistä ja välttää osumia renkaisiin. Lopputulos ratkaisee. Sébastien Ogier on pärjännyt sillä tyyllillä, Rovanperä viittaa kahdeksankertaiseen maailmanmestariin.

Kun Rovanperä verraataan 80 MM-rallia voittaneeseen Loebin ja 54 MM-rallia voittaneeseen Ogierin, unohtuu helposti, että hän on vasta 21-vuotias.

– Kalle hallitsi jo 15-vuotiaana asiaita kuin 30-vuotias. Hänen taktinen ajattelunsa on kypsynyt tänä vuonna ja hän pysty toimimaan ällistystävällä hyvin taktisesti ja strategisesti, toteaa Rovanperän manageri Timo Jouhki, joka on ollut nostamassa Juha Kankkusta ja Tommi Mäkilä maailmammeistareiksi sekä Latvalaa ja Mikko Hirvosta MM-rallien voittajiksi.

Jatkuu seuraavalla sivulla ➤

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

» Jatko edelliseltä sivulta

Henkiset ja fyysiset ominaisuudet, synnynnäinen lahjakkuus ja taaperosta asti kerätty kokemus autolla ajamisesta elivät kultenkaan riittä ralliautoliussa maailmanmestaruuteen. Siihen tarvitaan myös nopeaa ja kestävää auto, hyvin organisoitua ja riittävästi rahoitettu ralliliitti ja kartanlukija, johon luottaa niin, että hänen varaanvoi antaa henkensä.

Toyota GR Yaris Rally1 on auto, jossa on tehoa yli 500 hevosvoima ja väntöö yli 500 Nm. Kun Rovanperä liittyi Toyota Gazoo Racingin vahvuuteen vuonna 2020, kilpaili ralli MM-sarjassa WRC-autolla, joka otettiin käyttöön vuonna 2017.

Rovanperä ajoi ensimmäisen kilpailunsa WRC-Yariksella Tunturirallissa tammikuussa 2020 ja ensimmäisen MM-rallinsa Monte Carlosta viikkoa myöhemmin. Kolmannesta MM-rallista Ruotsista irtosio jo kolmas sija.

Kaudella 2020 ralliin MM-sarjassa oli koronapandemian takia puolen vuoden tauko ja MM-sarja tipistyi seitsemään osakilpailuun. Rovanperä jää saamatta kaivuttuja kilometrejä ja kokeusta MM-ralleista.

– MM-rallista pitää olla minissään yhden kerran kokemus, että sen pystyy voittamaan. Monesti tarvitaan 2–3 kertaa, Latvala huomauttaa.

Kaudella 2021 Rovanperä pystyi voittamaan Viron ja Kreikan MM-rallit. Viron MM-rallin hän valloitti toisella yritymällä ja Kreikan Akropolis-rallin ensimmäisellä. Virostä hän otti toisen voiton suorastaan yliivoimaisella esityksellä tänä vuonna.

Kausilla 2020 ja 2021 Rovanperän tallikavereina ajoivat Ogier ja Elfyn Evans. Toyotan rallitalissa oltti täpinöissään Ogierin saamisesta ja häntä kohdeliitti maailmanmestarina tavoin. Ogielin toiveita auton kehittämisestä kuunneltiin herkällä korvalla, mutta mahtoiko parikymppinen Rovanperä saada ääntänsä kuuluvan samalla painoarvolla?

Osa kauden 2021 huonoista tuloksista johti siitä, että Rovanperä ei ollut saanut autoa mieleisekseen. Esimerkiksi Jyväskylän MM-ral-

lissa sattunut ulosajo johtui osaksi siitä.

Tänä vuonna tilanne on toinen. Rovanperä on ollut kehittämässä Rallyl-autoa ja hän on saanut mielipiteilleen vastakaikua eri tavalla. Kauden 2021 menestys ja voiton ovat nostaneet hänen arvostustaan Toyotan rallitallissa.

– On selvä, että jos tallissa on moninkertainen maailmanmestari, niin hänen näkemyksiään on valkeia lähteä kyseenalaistamaan, sanoo Latvala ja muisteelee vuosiaan Ogierin tallikaverina Volkswagennilla.

Mutta asiaa ei pidä ymmärtää vähän. Ogier on ollut Rovanperälle ja Evansille hyvä tallikaveri. Toyotan rallitallissa on avoin ilmapiiri ja kuljettajat jakavat avoimesti tietojaan ja tuntemuksiaan autosta.

– Se on tärkeä asia, että tiimissä on hyvä henki ja tietoa jaetaan kuljettajien kesken, sanoo Harri Rovanperä, jolla on kokemusta Seatista, Peugeotista ja Mitsubishista tehdastaljeista.

Kalle Rovanperä oli tuskkin kypsynyt näin nopeasti voittajaksi ja mestariehdokkaaksi, jos hän olisi M-Sportilla tai Hyundailla. Kun Toyota voitti viime vuonna tallimestaruuden ja Ogier Toyotalta kuljettajien mestaruuden, voi Toyotan sanoa olevan paras talli MM-sarjassa tällä hetkellä.

Jyskässä tiedetään miten rakennetaan voittaja-auto ja miten kuljettajat pidetään tytyväisintä. Rovanperän menestyskelle tuskun on ollut haittia siitä, että tallipäällikkö Latvala, urheilupäällikkö Kaj Lindström ja tapahtumapäällikkö Jarmo Lehtinen puhuvat suomea.

– Ei sillä ole merkitystä, koska työkieli on englanti. Onhan se tietysti kiva, että tallissa on paljon suomalaisia. Se tuo filistä ja rentoutta, Rovanperä sanoo.

Toyota GR Yaris Rally1 ei ollut vielä ihan mieleinen Monte Carlon MM-rallissa tammikuussa 2022.

– Ei todellakaan. Me ei keskityt oikeisiin asioihin testeissä, eläkä me löydetty oikeaa suuntaa. Auto ei tuntunut hyväältä eikä meillä ollut vauhtia Montessa. Käänsimme tiettyjä asiat ihan päälaelleen ensimmäisenä päivänä ja auto tuli sillä paremmaksi, selvittää Rovanperä, joka sijoittui Montessa neljänneksi.

Auton pitää olla Rovanperälle prikulleen mieluinen, etttä tulosta tulee. Monten neljäs sija oli tulos, joka sillä autolla oli ajettavissa.

– Kalle on hyvä laskelmoimaa. Hän ottaa sen, mitä kulloinkin on saatavilla, Harri Rovanperä huomauttaa.

Myös Latvala arvostaa Monten neljästä sijasta.

– Minä olin varmasti vetänyt pihalle vastavaassa tilanteessa.

Montesta otettiin opiksi ja Ruotsin MM-rallin Rovanperä sai sellaisen auton kuin halusi. Tuloksena oli voitto. Voittooputki jatkui Kroatiassa ja Portugalissa. Kesäkuussa Rovanperä valloitti Kenian Safari-rallin ja heinäkuussa Viron rallin.

Rovanperän voitto Ruotsin tulmilla oli odotettu. Kroatiasta asvaltirallissa hän hyödynsi hyvin lähtöpaikkanse sadekelissä. Keli on kuitenkin valkeaa myös kärkiautolle, eikä voitto tullut helpolla. Tarkkaa ja fiksua ajamista vaadittiin myös Safari-rallissa, missä juoksuhiekkaa ja sateen pehmentämät tiet vaativat ajamista välillä uran sivussa ja tien ulkopuolella.

– Kallen tekeminen on aina ollut vahvan liukkaalla ja mudassa. Hän tietää, miten siellä kestäää ajaa ja se johtuu ehkä hänen drifting-harrastuksestaan, Latvala tuumaan.

Latvala uskoo, että sivuluisun hallinta auttaa Rovanperää myös aliohjautuvan Rally1-auton käsittelyssä.

Kun erot tulosten suhteen ovat olleet niin erilaiset tänä vuonna viime vuoteen verrattuna, niin onko Rovanperän ja hänen lähipiirin tekeminen ennen kilpailua ollut jotakin erilaista tänä vuonna? Rovanperän mukaan ralleihin valmistautuminen on samanlaista kuin ennenkin.

Rovanperän yhteistyö karttulijalla Jonne Haluttusen kanssa on erinomaisella tasolla. Taistelupari luottaa toisiinsa ja arvostuu toisen työtä kohtaan omia suuria. Nuottien aikana ajatuksia vaihdetaan runsaasti ja aletaan luoda sisataikiiksi tulevaan kilpailuun.

– Meille on muodostunut rutuli ja kaava, mikä toimii, Rovanperä toteaa.

Ennen kutakin rallia Rovanperä katsoo useita tunteja auton sisä-



Kalle Rovanperän vauhti Kroatian MM-rallissa ja varsinkin sen viimeisellä erikoiskoekella oli suorastaan mykistävä.



Kalle Rovanperä lähti monet voittamalla Portugalin rallin huonosta lähtöpaikasta huolimatta.

kameralla otettuja videoita edellisen vuoden kilpailusta. Hän kelailee videoita paitsi ormosta myös kilpukumppaneiden ajamisesta. Videoiden katseleminen jatkuu nuottitusten jälkeen ja nykyisin kärkikuljettajien tsekkaavat videolta seuraavien erikoiskoodeiden paikkoja kesken päivänkin huoltojen aikana.

Ennen MM-rallia Rovanperä istuu palaverissa rallitallin insinöörien kanssa. Insinööreistä tärkein on henkilökohdainen kisainsinööri Taavi Ellermaa, joka on ollut Rovanperän kisainsinöörinä kahden vuoden ajan.

– Oliaan opittu tekemään töitä yhdessä. Meillä on hyvä yhteinen

“

Kalle on hyvä laskelmoimaa. Hän ottaa sen, mitä kulloinkin on saatavilla.

Harri Rovanperä



Taavi Ellermaa on Kalle Rovanperän henkilökohtainen kisainsinööri.



Kalle Rovanperä selvitti Safari-rallissa niin juoksuhiekat kuin muutkin haasteet.

TOYOTA GAZOO RACING

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli

DANIEL ROESLER



ymmärrys autosta ja tekemisessä näkyy sama ideologia asiaista. Olemme melko samantyyppisiä ihmisiä. Tiedämme sanomattakin, mitkä ovat tärkeitä asiaita. Ei meidän tarvitse kokoa ajan juttela, jos ei ole mitään asiaa, Rovanperä kertoo.

Laaditaanko näissä insinöörien kanssa pidettävässä palavereissa strategia viikonloppua varten? Seläin, millä erikoiskeikkaa hyökkäään ja millä otetaan rauhallisemmin?

– Ei me sellaista tehdä, vaan ne asiat tulevat automaattisesti ja tiedostamatta. Tietysti Jonnen kanssa puhutaan muutilla asiaista, mutta kisassa mennään katsovana mukaan. Kisan aikana katsotaan aina lenkki kerrallaan ja tehdään rengasvalinnat, Rovanperä kertoo.

Rallin aikana rallitallin pääliiköllä on asiaa kuljettajille taktisia asiaista. Vaikka Toyotalla ei harrasteta tallimääriäksä, voidaan kuljettajille hienovaraisesti vähittä, että nyt olisi tärkeintä saada auton maaliin nykyisillä sijoituksilla, eikä otella riskiä viimeisellä erikoiskeikalla lisäpisteiden takia.

Rovanperällä on kova perusvauhtia. Tällä tarkoitetaan vauhtia, jota kuljettaja voi ajaa jatkuvasti ja ilman suurempia riskejä. Joskus perusvauhti riittää rallin voittoon, mutta joskus pitää venyä.

Kauden suurin venyminen Rovanperältä nähtiin Kroatiassa. Rallin bonuspäällä, kun Rovanperä ajoi 14 kilometrin erikoiskeelle 5,7 sekunnin pohja-ajan. Sen ansiosta Rovanperä nousi rallin voittoon 4,3 sekunnin erolla Ott Tänakista.

– Se pätökä on satavarmasti mun kovin suoritus ikinä. Varaa vauhdin nostamiseen ei jäänyt yhtään. Hirveän montaa erikoiskoetta ei pysty tuolla vauhdilla ajamaan, Rovanperä tunnustaa.

Rovanperän mukaan erikoiskeikko auto ei ollut ihan joka paikassa enää kuljettajan toivomassa suunnassa.

– Siinä oli kailki pelissä. Se oli vauhdillistesti kovin puristus.

Tallipäällikkö Latvala seurasi Rovanperän ja Tänakin kaksintaistelua syrjällään Toyotan koomentokeskuksessa.

– Kalle osaa yllättää. Meistä ei kukaan uskonut, että Kalle pystyisi voittamaan. Katsottiin ja ihmeteltiin, että miten se voi ajaa noin kovaa. Se oli valtava suoritus ja sen jälkeen oliihan uskomaton tunne.

Vaukkuttaa siltä, että Rovanperä on pystynyt nostamaan vauhtiaan tälle kaudelle.

– Ei mun vauhti ole muuttunut, mutta se on varmentunut. Pieniellä riskillä sitä voi sitten nostaa. On löytynyt venymistä ja puristusta.

Jouhkin mukaan Rovanperä on tällä hetkellä vauhdillisesti omassa kastiissaan.

– Kallen perusvauhti on niin kova, että kun siitä nostetaan, niin kukaan ei mahda mitään, Jouhki toteaa.

Tämä nähtiin Viron MM-rallissa. Rovanperä ajoil lauantaina perusvauhtiaan ja pystyi jättämään pahimpia kilpakumppaneitaan 3–5 sekuntia. Hän ajoil seitsemän erikoiskokeen pohja-aihakaan, vaikka ajoil normaalista eli nätisti ja virheitä välttellessä.

Vauhdin lisäksi Rovanperä valtti on varmuus. Hän on ajanut maaliin kauden jokaisessa MM-rallissa ja ilman suurempia ajovirheitä.

Sardinianassa Rovanperä ajoil lievästi ulos neljännellä erikoiskeikalla, hajottti auton takasiiven ja jääti sen takia seuraavalla pätökällä pohja-ajasta puoli minuuttia. Safa-

rissa Rovanperä oli kaataa ensimmäisellä pätökällä, mutta selvisi tilanteesta rengasrikolla ja kymmenen sekunnin aikataappiolla. Viron rallissa Rovanperä kolautti auton takapöyrän rajusti kiveen toisella erikoiskeellä, mutta selvisi vantereen vauriolla.

– Meillä oli tuuria. Osuttiin aika kova kiveen.

Rovanperällä ei ole ollut juuri teknisiä ongelmia auton kanssa kauden aikana. Montessa auton ajo-ominaisuudet olivat pielessä kilpailun alussa ja Ruotsissa auton sähkömoottori ei toiminut viimeisenä päivänä. Rengasrikkoja Rovanperällä on ollut vain Kroatiassa ja Safarisissa.

Kun Rovanperän vauhti on kovalla tasolla, ajamisessa on varmuutta ja auto on teknisesti kestävä, niin ei ole ihme, että hänen kilpakumppanit ovat pienessä panikissa. Se on näkynyt kilpakumppanien ajovirheinä ja huonoina taktisina ratkaisuina.

– Kallen tekeminen on niin

varmaa, että se pistää muille paineita. Ott ja Thierry ovat ajaneet MM-sarjassa monta vuotta ja siten tulee 20-vuotias kaveri, joka pääjää paremminkin. Kyllä sellainen itsenäkin olisi nakertanut, Latvala huomauttaa.

Tällä kaudella paniikki on iskeynyt myös tallikaveri Evansiin, joka omasta miehestään lähti kauteen Toyotan epävirallisempi ykköskuskuna ja mestaruusosikkina. Asetelma Toyotalla on nyt kääntynyt niin, että Evans on saanut huomata olevansa Rovanperän mestaruuden avitaja.

Kun Rovanperä johtaa kuljettajien MM-sarjaa 83 pistellä, niin voiko mikään enää estää häntä voittamasta kuljettajien maailmanmestaruutta? Tuskin. Rovanperä juhli MM-tittelilä ja ennen kauden päättöä, alkaisiintaan elokuussa Belgian MM-rallissa ja todennäköisesti Kreikan Akropolis-rallissa tai Uuden-Seelannin rallissa syyskuussa.

– Rallissa kaikki on tienetkin mahdollista, mutta jos tällä tavalla jatketaan, niin on siihen (mestaruuteen) hyvät mahdolisuudet, Latvala pyörittelee.

Latvala jos kuka tietää, että näissä oleva voitto tai mestaruus voi ligettä käsistä viime hetkillä.

– Aina on muistettava pitää jalkat maassa. Muuten voi kostautua, Latvala huomauttaa.

Jouhki on toiminut rallimanagerina 40 vuotta ja hän kertoo saman viisauden.

– Aina täytyy muistaa olla keskittynyt ja koko ajan on tehtävä töitä. Menestys ei tule itseiseen, Jouhki sanoo.

Kuljettajien MM-pisteet 2022 / World rally championship for drivers 2022

Sij. Kuljettaja Pos. Driver	Kans. Auto Nat. Car	Monte Carlo Monte Carlo	Ruotsi Sweden	Kroatia Croatia	Portugal Portugal	Sardinia Sardegna	Safari Safari	Eesti Estonia	Yhteensä Total
1. Kalle Rovanperä 1. Kalle Rovanperä	FIN Toyota	12+5	25+4	25+5	25+5	10+4	25+0	25+5	175
2. Thierry Neuville 2. Thierry Neuville	BEL Hyundai	8+3	18+3	15+0	10+3	0+5	10+5	12+0	92
3. Elfyn Evans 3. Elfyn Evans	GBR Toyota	0+4	0+0	10+3	18+1	0+3	18+0	18+4	79
4. Ott Tänak 4. Ott Tänak	EST Hyundai	0+0	0+5	18+4	8+2	25+0	0+0	15+0	77
5. Takamoto Katsuta 5. Takamoto Katsuta	JPN Toyota	4+0	12+2	8+0	12+0	8+1	15+0	10+1	73
6. Craig Breen 6. Craig Breen	IRL Ford	15+0	0+1	12+2	4+0	18+0	8+0	0+0	60
7. Sébastien Loeb 7. Sébastien Loeb	FRA Ford	25+2			0+0		4+4		35
8. Sébastien Ogier 8. Sébastien Ogier	FRA Toyota	18+1			0+0		12+3		34
9. Dani Sordo 9. Dani Sordo	ESP Hyundai				15+4	15+0			34
10. Gus Greensmith 10. Gus Greensmith	GBR Ford	10+0	10+0	0+0	0+0	6+0	0+2	0+0	28



IKH JA KALLE ROVANPERÄ

vauhdikasta yhteistyötä jo vuodesta 2011!

IKH on ollut mukana tukemassa Kallen matkaa huipulle aivan uran alkutaipaleelta saakka.

"Meillä IKH:lla on aina ollut vahva usko Kallen tekemiseen. Vauhti on ollut nähtävissä jo varhaisessa vaiheessa ja kaveri pitää pään kylmänä tiukoissakin paikoissa, keskittyminen on huippuluokkaa. Nuoresta iästään huolimatta Kalle on saavuttanut jo isoja meriittejä ja tämä on varmasti vasta alkua! Yhteistyö Kallen kanssa ilmentää osuvasti myös IKH:n mentaliteettia: korkeaa työnraalia,

laadukasta tekemistä sekä rentoa, ystävälistä kanssakäymistä. Samalla hän toimii myös esimerkillisenä esikuvana tulevaisuuden nuorille urheilijoille. IKH haluaa olla tukemassa tämän nuoren urheilijan kasvua aivan huipulle saakka ja kannustammekin koko IKH-ketjun voimin Kallea kotirallin voittoon!"

Ahto Kaari
Markkinointipäällikkö, IKH

IKH LAATUMERKIT

ammattimaiseen
tekemiseen!

PATRON[®]
SAFETY 1ST



PETZL[®]

Sievi

HiKOKI

Milwaukee[®]

MIRKA



wiha wiha

YUASA
by GS YUASA



IKH – Aidosti asiantuntevaa palvelua
Katso lähin jälleenmyyjäsi ikh.fi!

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Lapilla on lupa voittaa

Esapekka Lappi yrittää toistaa neljän vuoden takaisen yllätyksensä. Lappi uskoo, että hän saa ajaa voitosta myös tallikavereitaan Kalle Rovanperää ja Elfyn Evansia vastaan.

Ari Mäntylä

Esapekka Lappi, 31, voitti Jyväskylän MM-rallin Toyota Yarisella vuonna 2017. Viisi vuotta myöhemmin Lapin alla on taas tehdastallin Toyota ja tavoitteekin sarnat.

– Voitosta lähdetään ajamaan. Mutta niin ajavat Kalle, Ott ja Elfynkin. Yritetään laittaa lusikka siihen samaan sopaan, Lappi viittaa tallikaveriinsa **Kalle Rovanperään** ja **Elfyn Evansiin** sekä Hyvän dain **Ott Tänakkiin**.

Jyväskylän MM-rallin voittaja löytynee tästä nelikosta. Viisi voittoa tällä kaudella ottanut Kalle Rovanperä johtaa kuljettajien MM-sarjaa ja on suurin suosikki Jyskälän valtiaaksi. Ott Tänak voitti Jyväskylässä vuosina 2018 ja 2019, kun Elfyn Evans oli taitavan vuonna 2021.

– Jos keli on kuiva, niin mulla voi olla pieni hyöty lähtöpaikasta perjantaina. Ei siitä ainakaan haittaa ole, Lappi tuumaa.

Lappi starttaa Jyväskylän MM-rallin erikoiskeille kahdeksantena autona, sillä hän on kuljettajien MM-sarjassa vasta sijalla II. Lappi on kauden aikana osallistunut ainoastaan neljään MM-ralliin ja kerännyt niistä 27 pistettä. Pistemassi on laihahko, koska Kroatiassa ja Sardinialla kilpaili pääty keskeytykseen. Ruotsin rallissa Lappi sijoitti kolmanneksi ja Viron MM-rallissa kuudenneksi.

Lapin MM-startit ovat jääneet neljään, koska hän jakaa kolmannen Toyotan tehdasauton kahdeksankertaisen maailmanmestarintehtaan **Sébastien Ogierin** kanssa. Lappi lähti kauanteen tietoisena siitä, että osallistuu noin kahdeksaan MM-ralliin.

– Sehän on hyvin verrattuna viime vuoteen, eikä sitä edellisenä-kään vuonna montaa rallia ajettu.

Lappi ajoi viime vuonna kolme MM-rallia ja yhden SM-rallin. Hän voitti WRC2-luokan Volkswagen Pololin MM-ralleissa sekä sijoittui neljänneksi Jyväskylän MM-rallissa Toyotan rallitallilta vuokrattulla WRC-Yariksella. Koronan kriittämäna rallivuonna 2020 Lappi starttasi kahdeksaan ralliin.

– Nytän tuntuu vain hyvältä, että pääsee ajamaan, Toyotan teh-

daskuljettajaksi täksi kaudeksi pestattu Lappi tuumaa.

Kun Lappi ampasi Ruotsin rallin ensimmäiselle erikoiskeelle helmiikuussa, oli hänen edellisestä MM-rallista ehtinyt kulua lähes viisi kuukautta.

Seuraavan MM-rallin hän ajoi kahden kuukauden kuluttua Kroatiassa. Kauden kolmanteen MM-starttiin vierähti kuusi viikkoa ja sitä seuraavaan taas kuusi viikkoa. MM-rallien välillä hän ei ole ajanut kuin muutaman testipäivän.

– Tuntuu tosi oudolta, että olen ajanut niin vähän kilometrejä, Lappi sanoo.

Rallin MM-sarjassa tehdaskuljettajat saavat testata vain yhden päivän kutakin MM-rallia varten. Se on vähän varsinkin tämä vuonna, kun MM-sarjassa on otettu käyttöön uudet Rally1-autot, joissa ei ole keskilukkoja, joiden joustovaroja ja aerodynamikaan on rajoitettu ja joissa on hybridimoottori.

– Rally1-autoa ajetaan samalla tavalla kuin R5-autoa ja se on varmasti auttanut minua omaksumaan sen nopeasti. Keskilukon puuttuminen ei ole haitannut minua niin paljon, Lappi arvelee.

Se tuli todistettua Ruotsin rallissa, kun Lappi ajoi Toyotan palkintopallille.



– Se oli täydellinen kauden aloitus. Podium oli maksimitavoite ja se onnistui, Lappi toteaa.

Lappi kelotti erikoiskeen nopeimman ajan heti toiselle pikatapailelle Ruotsissa. Se oli melkoisen suoritus lähes viiden kuukauden kisatauon jälkeen. Lappi ylsi erikoiskeen pohja-aikoihin myös Kroatiassa, Sardinialla ja Virossa.

– Se on ollut yllätys, koska pohja-ajat ovat olleet mulle aika harvinainen herkkua. Kytti on ollut kohdallaan, Lappi virkoo.

Tilaston iloille tiedoksi, että Lappi on kelottanut kaikkiaan

“

Ralli oli kokemuslaji. Kokemuksella on valtava merkitys.

DANIEL ROESELER



Esapekka Lappi lennätti Toyotan kuudenneksi Viron MM-rallissa. Sijoitusta heikensi renkaan lähtemisen vanteelta. Lappi joutui vaihtamaan renkaan erikoiskeella.

52 erikoiskeen pohja-aikaa MM-ralleissa. WRC2-luokan pohja-ajat MM-ralleista on kertynyt ämpärillinen: 143.

Miten Lappi on pystynyt pitämään vauhdin korkealla, vaikka hän on joutunut pitämään niin pitkiä taukoja. MM-sarjan huipulla kun on aina korostettu ajotuntuman tärkeyttä.

– Ajofilis ei häviä kokonaan ja ruttiinilla pystyy paikkaamaan paljon. Ralli oli kokemuslaji. Kokemuksella on valtava merkitys, Lappi korostaa.

Lappi on uralaan osallistunut yhteensä 135 rallikilpailuun. Niistä 68 on ollut arvolaataan MM-ralleja.

– Taukojen pitämisen ei ole ollut mulle ongelma, koska mulla on aina niin kova kiire Suomessa. Voi olla, että ikäkin vaikuttaa.

Muutaman MM-rallin ohjelma oli varmasti vaikeammin sulatettavissa, jos Lappi olisi vasta aloittanut tehdaskuljettajan uransa. Mutta levollisuus lisääntyi iän ja kokemuksen myötä. Lappi teki enimmäisen sopimuksen autonvalmistajan tehdastallin kanssa kymmenen vuotta sitten, joten hänellä on monessa liemessä keitetty.

Mutta oli Lapilla sellainen ajatus kauteen lähdettäessä, että voisiko hyvällä menestyksellä ansaita lisää MM-startteja. Jos sijoitus kuljettajien MM-sarjassa olisi riittävä hyvä, niin antaisiko Toyota auton useampaan kuin kahdeksaan MM-ralliin?

TOYOTA GAZOO RACING



Esapekka Lappi johti Sardinian MM-rallia perjantain jälkeen.

– Se ajatus ei nyt sitten sattuneesta syystä toteutunut, Lappi tuhahdattaa.

Lappi aloitti kauden hyvin, mutta Kroatiassa hän sortui junnumoikkaan. Lappi otti liian aihana ajolinjan ensimmäisellä erikoiskoikeella, kolhaisi auton olkeaan etupyörän kiiveen ja seurauksena oli keskeytys.

– Huolimattomuusvirhe. Ihantymäh juttu. Olisi sen kiven voinut vähän kaempaava kiertää, Lappi myöntää virheensä.

Sardinian Lappi oli huonoa tauria. Hän ajoi maakiveen, joka oli kaivauduttu esille hiekkasta. Kiivi oli ajolinjalla, eikä sitä olisi voidu väistää.

– Eihän sitä ollut meillä edes nuottissa, kun sitä ei nuottitukseen aikana näkynyt. Kisassa auto pohjasi siihen kiveen ja linja siirtyi 30 senttiä. Se paikka oli todella ahdas, eikä se käräsynyt mennä edes sitä 30 senttiä leveäksi, Lappi kertaa.

Toyon kimmahti kallioon ja siitä toiseksi puolelle tietä puihin. Toyotan toinen takypyörä lähti kokonaan irti ja toinen taittui auton alle.

– Oli valkeaa ymmärtää, että miksi siinä niin kävi. Mutta olen antanut sittä synninpäätön itselle. Sille ei ollis voinut mitään, Lappi sanoo.

Viron MM-rallissa Lappi oli 11 erikoiskoeken jälkeen neljänteinen, kun auton olkean takypyörän rengas muljautti vanteelta hypyn alastollossa.

Lappi pysähtyi vaihtamaan renkaan ja menetti aikaa kaksi ja puoli minuuttia. Ilman rengasrikkoa

Lappi olisi taistellut kolmannesta sijasta.

Jyväskylän MM-rallin voittamisessa on jotain erityistä. Maailman nopeimman MM-rallin valloitamisen tuon tuoreen tyydytyksen tuntee niin suomalaiselle kuin ulkomaalaiselle kuljetettajalle. Jyskälän voitto tuo tavoitelevat kaikki tehdaskuljettajat, mutta vain harvoille se suodaan.

– Jyväskylään on aina ekstralaatuinen. Sitä kisaa odottaa, siihen syytä ja sininä kisassa haluua pärjätää, Lappi tuumaan.

Mutta saako Lappi voittaa Jyväskylässä, jos hän on johdattamassa Toyotia kaksois- tai kolmoisvoittoon? Saako hän sijoittua Kalle Rovanperää ja Elfyn Evansia paremminkin?

– Toyotalla ei anneta tallimääryksiä, vaan me saadaan ajaan voitosta. Loppukaudesta voi olla sitten eri tilanne. Näin Jari-Matti on sanoanut, Lappi välittää Toyotan ralitallin päällikön Jari-Matti Latvalan viestää.

Ja tässä asiassa Latvala on sannaantaja. Reilun kilpailun strategia tulee Toyotan pääjohtajalta Akio Toyodalta.

– Se nähtiin viime vuonna Jyväskylässä. Oltiin valmistauduttu päästämään Ogier ohitse, mutta sellaista käskeytä ei koskaan tullut.

Lappi sai pitää neljännen sijansa ja maailmanmestaruuutta tavoitellut Sébastien Ogier oli lopputuloksissa viides.

Pystyykö Suninen uusimaan voittonsa?

WRC2-luokan voitosta on luvassa Teemu Sunisen ja Emil Lindholmien välinen kaksintaistelu. Skodalla SM-sarjaa johtava Lindholm on kova vastus Suniselle ja Hyundaille.

Ari Mäntylä

Teemu Suninen voitti WRC2-luokan Jyväskylän MM-rallissa viime vuonna Volkswagen Polo R5-autolla. Pystyykö Suninen uusimaan WRC2-luokan voiton, kun alla on Hyundaiin Rally2-auto?

– Lähtökohdat ovat erilaiset tään vuonna. Viime vuonna oli pakko voittaa. No, pitäähän sitä täänkin vuonna voittaa. Mutta en ota voittoa paineita. Suninen toteaa.

Viime vuonna Suninen oli lähtynyt Fordiltä kesken kauden ja hän haki Jyväskylän MM-rallista utta alkuvuoden. Suninen tesi jo ajavansa Hyundain Rally2-autolla Katalonian rallin ennen kuin hän starttasi Keski-Suomen soratelle. Jyväskylän MM-rallista Suniselle haettiin jatkoja Hyundaille ja mahdollisuutta ajaa tehdastallin WRC-autolla.

Voitto Suomen MM-rallista nosti Sunisen asemia Hyundailla. Hän pääsi tuuraamaan Ott Tänakia kauden päättävässä Monzan rallissa, mutta lisäkeikkoja tendastallin autolla ei ole toiveista huimatka herutu.

– Ei ole ollut tarvetta turatura ketään, Suninen sanoo.

Suninen sijoitti Monzan rallissa kuudenneksi. Edelle ehtivät kaikki muut Hyundai WRC-kuljettajat eli Dani Sordo, Thierry Neuville ja Oliver Solberg.

– Pääsin testaamaan autoa vain yhden päivän. Eikä Monza muutenkaan ole paras kisa mulle, Suninen toteaa.

Suninen pääsi aloittamaan kauden 2022 vasta toukokuussa Portugalissa, koska Hyundain Rally2-auton valmistuminen viivästyti osien saatavuuden takia.

– Ei ajo Virossa samaa vau-



Teemu Suninen näytti Viron MM-rallissa, että Hyundai Rally2-autolla pystyy taistelemaan MM-rallin voitosta.

Suninen johti Portugalin rallia 57 sekunnilla ennen viimeistä erikoiskoetta, mutta ajo ulos päättösäätikällä ja keskeytti. Suniselle ei jäynyt Portugalista käteen muuta kuin 12 erikoiskeodeen pohja-aikaa.

Seuraavassa MM-rallissa Sardinian Suninen keskeytti kahdesti tekniseen viikan.

– Sardiniaa koettiin tulla kisa läpi rikkomaan autoa, mutta ei onnistu. Auto ei ollut riittävän kestävä, Suninen sanoo.

Viron MM-rallissa Suninen oli jälleen voittovauhdissa. Hän ajo pohja-ajan 12/21 erikoiskeelle ja lähti viimeiselle pikataipaleelle 3,2 sekunnin päässä Andreas Mikkelsenistä. Norjalainen ajo bonuspäätä yleiskilpailun kolmanneksi nopeimmin. Suninen taipui 25,3 sekunnilla kun Hyundai alko käydä vain kahdella sylinterillä pätikän puoliväliässä.

– Vaikaa sanoa, että miten olisi muuten käynyt. Ei ehkä oltaisi saatu Mikkelseniä kiinni muutenkaan, Suninen arvelee.

Suninen näytti Virossa, että Hyundain Rally2-autolla pystyy taistelemaan Skodaa vastaan myös vauhdikkaassa sorarallisissa. Jyväskylän MM-rallissa Suninen vääntää WRC2-luokan voitosta Emil Lindholmin kanssa, joka sijoittuu Virossa kolmanneksi WRC2-luokassa.

– Emil ajo Virossa samaa vau-

tia ellei kovempaa kuin Mikkelsen. Hän antaa Jyväskylässä kovemman vastuksen kuin Mikkelsen Virossa, Suninen puntaroi.

Lindholm johti WRC2-luokkaa Virossa, mutta kärsi rengasrikon ajettuaan betoniseen oikaisuteseeseen. Hän menetti sen takia minuutin. Maalissa miesten väillä oli eroa 1,35 minuuttia Sunisen hyväksi.

Lindholm johtaa rallin SM-sarja ja hänenlä on enemmän kokeusta Suomen teistä kuin Sunisella. Lindholmilla on myös enemmän kokemusta Skodan Rally2-autosta kuin Sunisella Hyundain Rally2-autosta.

– Ollaan testattu kolme päivää, mutta se ei ole mitään vastustajaan verrattuna. Suomen MM-rallissa haasteena on löytää autolle mahdollisimman hyvä pito ja että ei tee jousitusta liian pheimäksi, Suninen sanoo.

Viimeistään sunnuntaina 7. elokuuta tiedämme miten Suninen sekä Markko Märttinin ja Ott Tänakin omistama RedGrey -rallitali ovat siinä onnistuneet. Hyundain Rally2-auton huolosta vastaa Märttinin ja Tänakin RedGrey-talli Hyundain tehdastallin tukemana.

Millaiset ovat Sunisen mahdollisuudet päästää ajamaan Hyundain Rally1-autoa?

– Vaikaa sanoa. En ota siitä stressiä, vaan teen työni niin hyvin kuin pystyn ja keskitin kehitämään autoa, Suninen toteaa.

Tervetuloa Samsung-mobiililaitteiden ja palveluiden maailmaan!

Meiltä valtuutetut huolot ja palvelut

- Takuuhuolto aina veloituksetta
- Takuu säilyy aina huolton jälkeen!

Myymme uusia sekä kierrätyslaitteita

- Tule tutustummaan kierrätyslaitteiden ja uusien laitteiden valikoimaan!

Ostamme ja kierrätämme laitteesi tietoturvallisesti

- Tule kysymään paljonko saat vanhasta laitteestasi hyvitystä!

Meiltä uutena palveluna 3, vuoden takuu Aito Lisätakuu!



AITO SUPPORT

P. 030 636 3840 www.aitosupport.fi
Nilsaksenpolku 2, 01510 Vantaa
Lumpeenkatu 1, 33900 Tampere
Vasarakatu 29, 40320 Jyväskylä

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Suositut oheisohjelmat

Popular side events

Paviljongin alueella on runsaasti tekemistä ja katsomista MM-rallin yhteydessä.

There are various activities in Paviljonki area during the weekend.

Vetomies Ralli

Vetomiehet tulevat jälleen! Suomen MM-rallin eli Secto Rally Finlandin huippusuoritettu oheiskilpailu, Vetomies Ralli, koostuu tänä vuonna viidestä erikoiskeesta. Perjantaina ajetaan Harjulla ja lauantaina neljä päättää WRC-letkien jälkeen. Kaksivetoiset ajavat Vetomies-tittelistä pääosin F-ryhmän näytävällä kalustolla ja Nelivettomies-kisassa on puolestaan mukana pääosin SM2-luokan autoja. Lauantaina Vetomiehet ajavat reittilä WRC-letken jälkeen. Paljontojenjako pidetään Paviljongin huoltoparkissa lauantaina 6.8. kello 15.00.

Vetomies – The National Rally

One of the most popular side events of Secto Automotive Rally Finland, the "Vetomies" rally, will be run again this year, as per tradition. There are two classes in the Vetomies competition: "Nelivettomies", where competitors drive four-wheel drive cars, and the original "Vetomies" category with two-wheel-drive cars. This year the Vetomies route consists of five Secto Rally Finland special stages, starting from SS 6 Harju 2 on Friday afternoon and ending at SS 14 Vekkula 1 on Saturday afternoon. The Vetomies prize-giving celebrations will be held at Paviljonki Service Park at 15.00 on Saturday, 6th of August.

WRC-kuskienv simulaattorikisa

WRC1-, WRC2- ja WRC3-kuljetajat mitteleivät ajosimulaattoreilla torstaina 4.8. kello 14.00–15.30 hallissa Cl Jyväskylän Paviljongilla. Pelinä on WRC9 ja kuusi kuljetajaa aaja erikoiskoetta aina kerällaan.

WRC Drivers' simulator Race

The WRC1, WRC2 and WRC3 drivers are invited to have a Simulator race on Thursday, August 4 at 14.00–15.30 in hall Cl. They will drive the WRC9 game. There will be a group of six drivers starting to the stage at the same time.

Digitalaisen moottoriurheilun SM-finaali

Lauantaina 6.8. kello 12.00 hallissa Cl. Paviljongin ajosimulaattoreilla nähdään huima kamppailu SM-mitaleista digitaalisen moottoriurheilun SM-finaalin myötä. Tänä vuonna finaaliissa ajetaan rallirossia ja kisa striimataan myös Yle Areenassa.

Digital Motorsport Finnish Championship Finals

On Saturday, 6th of August at 12.00 in hall Cl. Paviljonki Service Park will host the Digital Motorsport Finnish Championship Finals. This year it will be a Rallycross Race and it will be streamed live at Yle Areena.

Kokeile itse digitaalista moottoriurheilua ralliikonkolla

Ajosimulaattorit ovat avoinna yleisölle koko viikonlopuksen ajan, joten myös sinä voit kokeilla vaikkapa pähiliitä WRC-kuskit. Ajosimulaattorit löytävät messuhalleista, WRC2-huoltoalueen vierestä.

Try Digital Motorsport yourself during the weekend

The simulators will be open to public the whole weekend so also the spectators can try to beat the fastest WRC driver on a simulator race during the weekend. The Game area can be found inside the Exhibition halls of Paviljonki, next to the WRC2 service area.

Karting ja pienoisautoilua huoltoparkin Flying Finn -alueella

Rallivikonlopuun aikana voit koolla niin kartingia kuin pienoisautoilua Paviljongin Flying Finn -alueella. Lyhyet testiradat on rakennettu juuri ralliyleisöä varten. Lisäksi aulleella on näyttillä muun muassa upea TCR-rata-auto sekä Koiranen GP-tallin LMP-rata-auto.

Karting and RC cars at the Service Park Flying Finn Area

During the rally weekend you can try your skills at karting or with RC cars at Paviljonki, there will be short test tracks built just for you to try.

Jyväskylä – Valon kaupunki

Jyväskylän perinteinen Valon kaupunki -tapahtuma nähdään tänäkin vuonna syksyllä 29.9.–8.10. Pääsemme jo kuitenkin rallivikonlopuun nauttimaan huikeista valoteoksista, sillä tämä hurmaava taidekuoto tuo daan Paviljongin petäjävaloille. Lisäksi teokset tarjoavat jännittäviä yllätyksiä Paviljongin huoltoparkin alueelle.

Jyväskylä – City of Lights

The traditional City of Lights will take place on September 29 until October 8 but they will offer us so-

me appetizers already during Secto Rally Finland. Considering the bright summer nights, this year the artwork can be found indoors, inside the Game area at Paviljonki. And you may meet some surprises offered by the City of Lights during the rally week in the Paviljonki Service Area.

Ilmavoimat esittätyy

Paviljongin huoltoalueella yleisöllä on mahdollisuus tutustua Ilmavoimien ja tarkemmin Ilmasotakoulun kuljetuskeskuksen ja sen kaluston. Taitojaan osastolla pääsee koillemaan esimerkiksi ilma-asemunnan parissa. Lisäksi Paviljongin huoltoalueella ralliyleisöä palvelee Luonetjärven Sotilaskodin myntipiste herkullisine munkkeineen torstaina lauantaina.

Torstaina kello 12.30 alkaen Paviljongin yleisöö viihdyttää Ilmavoimien BigBand solistinaan Souls of Women -trio, **Emilia Vihanto, Iina Mutikainen ja Klaara Kouvonen**. Esitystilissä on säävaraus ja varapäivänä on perjantai.

Perjantai-iltapäivänä rallin katsojille esittäytyy Ilmavoimien virallinen taitolento-osasto Midnight Hawks. Midnight Hawksin esityslento pääsee seuraamaan Paviljongin alueelta ja lennon toteutuksella on säävaraus. Taitolento jälkeen lentäjät ovat tavattavissa Paviljongin huoltoparkissa Ilmavoimien standilla, jossa on esillä myös kalusto. Ilmavoimien standi on avoinna yleisölle kolme viikonloput ajan.

Finnish Air Force – Midnight Hawks & Big Band

The Midnight Hawks air display team is the official aerobatic team

of the Finnish Air Force. This year, the Midnight Hawks will offer us an air show just before SS 6 Harju on Friday, 5th of August. After the show, the pilots have a meet and greet at Service Park Paviljonki where you find the Finnish Air Force stand with some equipment open to public. The stand is open for spectators the whole weekend. Also the Finnish Air Force Big Band playing concert at Paviljonki Service Park on Thursday, 4th of August at 12:30.

Kisatuotteita verkkokaupassa ja kisapaikoilla

AKK:n verkkokauppa osoitteessa shop.flyingfinn.fi tarjoaa Secto Rally Finlandin viralliset kisatuotteet. Tapahtuman aikana tuotteita myydään Jyväskylän keskustassa Crazy Townin tiloissa, Paviljongin huoltoparkissa Hyundaiin tiimiä vastapäätä sekä Ralliareenoilla Sahlionen-Mokssissa, Vekkulassa ja Ruuhimäessä. Viralliset kisatuotteet myy tapahtuman lisenssikumppani High Peak Oy.

Merchandise from the webshop and event sites

Shop the official merchandise at shop.flyingfinn.fi. The selection can also be found during Secto Rally Finland at Crazy Town Jyväskylä, Paviljonki Service Park opposite the Hyundai team and from the Rally Arenas at Sahlionen-Moksi, Vekkula and Ruuhimäki. The official merchandise are sold by the product license partner High Peak.

Rallimuseo

Rallimuseo on Secto Rally Finlandissa mukana niin Paviljongilla

Seuraa rallia myös radiosta ja televisiosta

Yle Ralliradio

- Taajuudet 99,3 MHz Jyväskylä & 97,0 MHz Pihlippudas
- Yle Areenassa: Radio Suomi Jyväskylä (yle.fi/jyvaskyla)
- Radiot.fi-soveltuksessa: Yle Radio Suomi Jyväskylä.
- Ralliradio löytyy myös yle.fi/mmralli -sivustolta, josta löytyy Ylen kaikki rallisiltautit
- **Tiistai 4.8.**
- 18.02–20.00 Ralli-iltta Yle Radio Suomessa ja Yle Jyväskylässä, puh. 014 444 4993, whatsapp 044 4216700, sähköposti mm-ralli@yle.fi
- **Torstai 4.8.**
- 08.32–10.00 Ralliradio: Rannankylän testi-EK
- 16.13–18.00 Ralliradiot etkot: Anu Rummukainen ja Ari Welling
- 18.00–21.00 RALLIRADIO: päävän kaikki erikoiskeet, puh. 014 444 4993,

- 014 444 4993, whatsapp 044 4216700
- 21.00–02.00 Bensaa suonissa – rallikansanradio, J-P Taskinen, puh. 014 444 4993, whatsapp 044 4211644
- **Perjantai 5.8.**
- 06.05–07.00 Rallihuomenta! Studiossa Ari Welling.
- 07.00–21.00 RALLIRADIO: päävän kaikki erikoiskeet, puh. 014 444 4993, whatsapp 044 4216700
- 21.00–02.00 Bensaa suonissa – rallikansanradio, J-P Taskinen, puh. 014 444 4993, whatsapp 044 4211644
- **Lauantai 6.8.**
- 06.02–07.30 Rallihuomenta! Studiossa Ari Welling.
- 07.30–20.00 RALLIRADIO, päävän kaikki erikoiskeet, puh. 014 444 4993,
- whatsapp 044 4216700
- Sähköposti: mm-ralli@yle.fi
- Facebook: Yle Ralliradio
- Instagram: ralliradio
- whatsapp 044 4216700
- 20.00–02.00 Bensaa suonissa – rallikansanradio, J-P Taskinen, puh. 014 444 4993, whatsapp 044 4211644
- **Sunnuntai 7.8.**
- 07.03–08.00 Rallihuomenta! Studiossa Ari Welling.
- 08.00–14.30 RALLIRADIO, päätospäivän kaikki erikoiskeet ja maailjuhla, puh. 014 444 4993, whatsapp 044 4216700
- **Ralliradioin yhteydet:**
- FM: 99,3 MHz (Jyväskylä) ja 97,0 MHz (Pihlippudas)
- Areenassa: yle.fi/jyvaskyla
- Verkossa: yle.fi/mmralli
- Puhelin: 014 444 4993
- Whatsapp: 044 4216700
- Sähköposti: mm-ralli@yle.fi
- Facebook: Yle Ralliradio
- Instagram: ralliradio

- Twitter: Yle Ralliradio
- **Yle Areena ja TV2**
- **Maanantai 1.8.**
- TV2: Flying Finns, osa 1 kello 21.00–21.30
- **Tiistai 2.8.**
- TV2: Flying Finns, osa 2 kello 21.00–21.30
- **Keskiviikko 3.8.**
- TV2: Flying Finns, osa 3, kello 21.00–21.30
- **Torstai 4.8.**
- Yle Areena: Shakedown kello 08.50–10.40
- Yle Areena: Ennakotunnelmat ja EK 1 kello 18.30–20.30
- TV2: Ennakotunnelmat ja EK1 kello 19.30–21.30
- TV2: Flying Finns, osa 4, kello 21.30–22.00
- **Perjantai 5.8.**
- Yle Areena: Koko perjantainen

- rallipäivä kello 07.50–21.45
- TV2: Päivän huippuhetket ja iltauholto kello 21.05–21.45
- **Lauantai 6.8.**
- Yle Areena: Koko lauantainen rallipäivä kello 08.00–21.30
- TV2: EK 12 Rapsula 1 kello 09.00–10.00
- TV2: EK 16 Rapsula 2 kello 16.30–17.38
- TV2: Päivän huippuhetket ja iltauholto kello 20.50–21.30
- **Sunnuntai 7.8.**
- Yle Areena: Koko sunnuntainen rallipäivä ja podiumjuhlat kello 08.15–16.30
- TV2: EK 20 Ruuhimäki 1 kello 09.30–10.30
- TV2: Rallin huippuhetket ja EK 22 (Power Stage) Ruuhimäki 2 kello 12.45–14.30
- Lähetyajat JMM-rallisillassa löydet osoitteesta yle.fi/mmralli

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli ●



kuin reitin varrella. Paviljongissa on esillä tänä vuonna Rally Hall of Fameen nimettävien neljän uuden ralliritarin uraan esittelevät tarinat koko rallin ajan 4.–7.8. Uudet nimet julistetaan rallin virallisessa kisapaikassa 29.7. Tämän lisäksi Rallimuseo jalkauttuu rallin reitille. Rallimuseon osasto löytyy perjantaina 5.8. Sahloinen-Moksins, lauantaina 6.8. Vekkulan ja sunnuntaina 7.8. Ruuhimäen ralliareenoilla.

Rally Hall of Fame

The Rally Museum is involved in Secto Rally Finland both at the Rally HQ in Paviljonki and along the route. The Rally HQ will feature the career stories of the four new rally knights to be nominated for

the Rally Hall of Fame this year throughout the rally from 4 to 7 August 2022. The new inductees will be announced in the Official Programme on 29 July 2022. In addition to this, the Rally Museum will be on the rally route. The Rally Museum will be present on Friday 5 August at the Sahloinen-Moksi, Saturday 6 August at the Vekkula and Sunday 7 August at the Ruuhimäki Rally Arenas.

Toivakan kokoomatauko 7.8.

Tervetuloa Toivakkatalolle (Iltaruskontie 2, 41660 Toivakka) rallisunnuntaina, kun Secto Rally Finlandin kokoomatauko täyttää pihan. Pihalla järjestetään markkinat kello 10–14. Ralliautot kuljettajineen

saapuvat paikalle noin kello 11.55.
Tule nauttimaan rallitunnelmasta
Toivakan keskustaan!

Finnmasterin venenäyttely

Tervetuloa tutustumaan Suomen johtavan venehermerkin, Finnmasterin, laadukkaaseen mallistoon MM-rallin huoltoparkin läheisyydessä sijaitsevaan Jyväskylän vierasvenesatamaan torstaista lauantaihin 4.–6.8. kello 10–18. Alueella mukana myös malliston jälleenmyyjät Yamaha sekä Lahden Bike Marine. Esillä suosituut Day Cruiserit Finnmaster T6 ja T9 sekä upeet Cabin-malliston Finnmaster Pilot 8. Lisäksi maaosastolta löydät käytännöllisen Husky R5 -alumiiniveen.

C More

- **Torstai 4.8.**
 - Kello 9.00 MM-ralli: Suomi, Shakedown
 - Kello 19.00 MM-ralli: Suomi, Pre Show
 - Kello 19.45 MM-rallistudio
 - Kello 20.00 MM-ralli: Suomi, Erikoiskeokee1
 - Kello 21.00 MM-rallistudio
 - **Perjantai 5.8.2022**
 - Kello 7.50 MM-ralli: Suomi, Erikoiskeokeet 2-3
 - Kello 12.05 MM-ralli: Suomi, Erikoiskeokeet 4-5
 - Kello 14.25 MM-ralli: Suomi, Erikoiskeok 6
 - Kello 16.50 MM-ralli: Suomi, Erikoiskeokeet 7-8
 - Kello 18.50 MM-rallistudio
 - Kello 19.10 MM-ralli: Suomi Erikoiskeoe 9
 - Kello 19.55 MM-rallistudio
 - Kello 20.05 MM-ralli: Suomi Erikoiskeoe 10
 - Kello 20.450 MM-rallistudio
 - **Lauantai 6.8.**
 - Kello 8.00 MM-ralli: Suomi, Erikoiskeokeet 11-14

- Kello 12.15 MM-ralli: Suomi, service park
 - Kello 15.15 MM-rallistudio
 - Kello 15.35 MM-ralli: Suomi, Erikoiskoe 15
 - Kello 16.20 MM-rallistudio
 - Kello 16.30 MM-ralli: Suomi, Erikoiskokeet 16-17
 - Kello 18.20 MM-rallistudio
 - Kello 18.35 MM-ralli: Suomi, Erikoiskoe 18
 - Kello 19.25 MM-rallistudio
 - Kello 20.00 MM-ralli: Suomi, service park
 - **Sunnuntai 7.8.**
 - Kello 7.15 MM-ralli: Good Morning Rally Fans
 - Kello 8.00 MM-ralli: Suomi, Erikoiskoe 19
 - Kello 9.30 MM-ralli: Suomi, Erikoiskoe 20
 - Kello 10.50 MM-ralli: Suomi, Erikoiskoe 21
 - Kello 12.30 MM-rallistudio
 - Kello 13.00 MM-ralli: Suomi, Erikoiskoe 22
 - Kello 14.30 MM-rallistudio

Muista nämä!

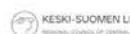
Katselualueiden yhteydessä oleville pysäköintialueille johtavat tiet ovat useimmiten pieniä soraateitä ja niillä voi esiintyä maakiviä tai muita haasteita. Harkinta ja vastuu on kuljettajalla.

Ota huomioon, että ruuhkät tai siirtyminen P-alueelta katselupaiikoille voi viedä ennakoitua enemmän aikaa. Seuraa opasteita ja toimitsijoiden ohjeita maastossa.

Kaikenlaisten teliniden tuonti ja pystytäminen erikois-kokeilla on kielletty. / All kinds of racks and scaffolding on the stages are prohibited.

Muista varata käteistä pääsy- ja parkkilippuja varten. / Please reserve cash for entrance and parking tickets.

Muista ladata / ottaa esille digitaiset liput valmiiksi esille ennen lipuntarkastusta. Please download or have your digital tickets ready when arriving to the stages.

 sectorallyfinland.fi	
TITLE SPONSOR	EVENT SUPPLIERS
secto automotive	JUBILEE  KATAJA EVENT 
OFFICIAL PARTNERS	  
JYVÄSKYLÄ   	RAMIRENT  MATERIAL HANDLING
MEDIA PARTNERS	 
OFFICIAL SUPPLIERS	LOCAL SUPPLIERS
         	         

20
22
4-78.

ORGANISER OF SECTO RALLY FINLAND



● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Ralliareenat

Yhteistyökumppaneiden opeoimmat ohjelmalliset katselualueet, Ralliareenat, tarjoavat muun muassa juontajien, tulos- ja ravintolapalveluita sekä muuta viihdykettä. Itse MM-rallia unohtamatta! Ralliareenoille pääset kätevästi Pohjolan Matkan busseilla (sectorallyfinland.fi/ralliareenat).



Pe 5.8. Sahloinen-Moksi, Kalle Rovanperä Areena

Kalle Rovanperä Areena on kaikille rallikatsojille auki oleva, täyden palvelun katselupaikka. Red Bullin opeoimalta areenalta käsin voit seurata kaksikin perjantai-ilta-päivän erikoiskoetta. Paikan päällä voit nauttia ruoka- ja juomatarjoilusta. Areena avautuu kello 15.00.

Aikataulu:

EK 8 Sahloinen-Moksi 1, kello 17.53
EK 10 Sahloinen-Moksi 2, kello 20.06

HIMOS ♥ JÄMSÄ

La 6.8. Vekkula, Himos-Jämsä Areena

Jämsän kaupunki on mukana Secto Rally Finlandin Vekkulalla vauhtisuoralla, ja mahdollistaa upean katseluelämyn lauantaille. Himos-Jämsä katseluareena nousee kauniisiin peltoamaiseen, josta näkymät rallibaanalle on huikeat puoli kilometriä. Lisäksi voit seurata rallia isolta screeniltä. Tun-

nelmia rallin parista selostaa ja alueen juontajana toimii Timo Pulkkinen. Himos-Jämsä ralliareena on avoinna koko päivän ja Vekkulassa viihdyt varmasti, sillä alueella on ruokaa, juomaa ja ralihuumaan lisäksi myös tekemistäkin, kuten Himos Safareiden sähköavusteiset Fatbiket sekä Himoksen uusi padel-kenttä. Alue auki koko päivän.

Aikataulu:

EK 14 Vekkula 1, kello 11.08.
EK 18 Vekkula 2, kello 18.38



Su 7.8. Ruuhimäki Power Stage, Laukka Areena

Koe Ruuhimäen erikoiskokeet Laukaan Ralliareenalta! Legendaarinen Ruuhimäen erikoiskoe kaikkine hyppyineen ei jätä kylmäksi. Laukaan kunnan järjestämä Ralliareena tarjoaa näkymän jännittäviin viimeisiin mutkiin ja maaliintulialueelle. Maalin tuntemassa olevalla Laukaa Areenalla löytyy lasten puuhamaa, jossa pomppulinna, kepparirata, puuhatelta ja liikuntarasteja sekä lasten vanhemmille vauvojen huolipiste. Lasten puuhamaan tarjoaa Laukaan kunta. Lisäksi alueelta löytyy kahvilapalvelut.. Alue avautuu kello 08.00.

Aikataulu:

EK 20 Ruuhimäki 1, kello 9.38
EK 22 Ruuhimäki 2, kello 13.18 (Power Stage)

Valon kaupunki tänäkin vuonna

Valon kaupunki on paljon muutakin, kuin huippusuosittu valoteemainen kaupunkikulttuuripahtuma syyskuun lopulla, joka vuodesta vuoteen kerää reilusti yli 100 000 kävijän yleisön nauttimaan valosta.

Tänä vuonna Valon kaupunki toteuttaa Harjulla Neron portaiden ympäristöön Flowers of life -kollektiivin kanssa Prismatic -päivävaloteokseen.

Auringonvalon väriskaala malaan kesäisen Harjun näkymää eri tavoin säästää ja auringon asennosta riippuen. Flowers of life -taidekollektiivi toteuttaa myös niin ikään Paviljonin CI-hallin ypeät UV-dekoraatiot, jotka ovat nähtävissä teemasalissa myös koille rallitapahtuman ajan kaikelle yleisölle.



Prismatic -päivävaloteos loistaa Neron portailla Harjulla.

Valoa ralleihin tuovat myös Belenos Group of Arts -ryhmän loistavat lillja-aiheiset fantasia-asut, joita tuovat valon liikkuvan taiteen muodossa yleisön koettavaksi. Illan hämärtystessä näyttävät asut

muuntautuvat maagisista keijuista aina yön pimeydessä hehkuihin liiloihin.

Valon kaupunki Jyväskylä toivottaa kaikille viihtyisää rallitahtumaa.

Huomio! Bussikuljetusta käytettäessä on bussiin noustessa oltava hankittuna rallipassi tai kyseisen erikoiskokeen ek-lippu. Bussiliput ennakkoon: sectoryfinland.fi/yleisokuljetukset.

Erikoiskokeille pääsee tietysti myös taksilla. Keski-Suomen Aluetaksilta saa tilattua taksi-kyydit numerosta 010 086 644 tai lataamalla Taksinappi, se taksin oma appi: keskisuomenaluetak.si.fi/taksinappi.

VR lisäänyt lisävuorion (IC 680) torstaina 4.8. kello 23.08–02.45, jolla pääsee Harjun jälkeen Helsingin suuntaan. Varaukset VR:n kanavasta.

Bussilla kätevästi perille

Rallia pääset katsomaan kätevästi ja ympäristöystävällisesti Pohjolan Matkan busseilla. Makullisia kuljetuksia järjestetään maastraerikoikokeille ja niille sijaitseville Ralliareenoille seuraavasti:

Perjantaina 5.8. EK 8/10 Sahloinen-Moksi (Kalle Rovanperä Areena). Lähtö Jyväskylän Matkakeskuksesta kello 15.45. Lähdö paluumatkalle kello 21.30.

Lauantaina 6.8. EK 14/18 Vekkula (Himos-Jämsä Areena). Lähtö Jyväskylän Matkakeskuksesta kello 9.00, lähdö paluumatkalle kello 12.45. Lähdö Jyväskylän Matkakeskuksesta kello

16.15, lähdö paluumatkalle kello 20.30.

Sunnuntaina 7.8. EK 20/22 Ruuhimäki (Laukka Areena, Power Stage). Lähdö Jyväskylän Matkakeskuksesta kello 8.00, lähdö paluumatkalle kello 14.45.

Busseihin myydään meno-palulipuja. Ennakkoon lipun saa edullisemmin. Lippuja myydään myös bussissa, mutta kalliimalla. Bussien lähtöpaikka on Jyväskylän Matkakeskus ja sen tilausajolaituri. EK:ta bussit lähtevät samolta paikalta milloin saapuvat. Menopaluulipun hinta ennakkoon 22 euroa, kateisella bussista ostettuna 30 euroa.

PÄÄSYLIPUT / TICKETS

Fyysiset passit

Physical passes

Rally Pass "Collectors Edition" 90 €. Pääsy huoltoparkkiin sekä kaikille erikoiskoille, myös testi-ek. / Access to Service Park and all stages, incl. Shakedown.

Bikers Pass "Collectors Edition" 95 €. Kuin Rallipassi, sis. lisäksi pysäköinnin EK-tiedoissa mainitulla MP-pysäköintialueella. / Similar to Rally Pass. Includes also parking sticker for motorcycles in official MC-parking areas.

Myyntipaikat/Sales locations: Shell and St1 stations, Sokos Hotel Alexandra Jyväskylä, sectorallyfinland.fi/myyntipaikat.

Sähköiset liput

Digital tickets

Rally Pass 85 €. Pääsy huoltoparkkiin sekä kaikille erikoiskoille, myös testi-ek. / Access to Service Park and all stages, incl. Shakedown.

Bikers Pass 90 €. Pääsy huoltoparkkiin sekä kaikille erikoiskoille, myös testi-ek. / Access to Service Park and all stages, incl. Shakedown.

Rookie Pass 55 € (Ikäryhmä/Age group: 12-17). Pääsy huoltoparkkiin sekä kaikille erikoiskoille, myös testi-ek. / Access to Service Park and all stages, incl. Shakedown.

Sähköiset EK-liput / Digital special stage tickets: Shakedown Rannankylä 20 €, Harju 25 €, EK-liput / ss tickets 20/30 €.

Huoltoparkin kertalipputarjous 15 €

Service park single visit 15 €

Verkkokauppa / Webshop: <https://tickets.sectorallyfinland.fi>

Huomi! Ostaessasi sähköisen erikoiskoleipun, niin muistathan ladata sähköpostilaatikosi saapuvan lipun mobiililaitteesi ennen erikoiskokeelle saatua.

Note! Please download your digital ticket to your mobile device before entering the special stage.

Fyysiset liput

Physical tickets

Shakedown Rannankylä 20 €. Harju 25 €. EK-liput / Special stage tickets 20/30 €.

Huoltoparkin kertalipputarjous (to-la) / Service park wristband (Thu-Sat) 20 €.

Myyntipaikat / Sales locations: Sokos Hotel Alexandra Jyväskylä, Huoltoparkki Jyväskylä Paviljonki / Service park Jyväskylä Paviljonki (vain huoltoparkin kertalipputarjous ja ranneke/only service park single visit ticket and wristband).

Huomi! Note!

Allie 12-vuotiaat aikuisen seurassa veloituksetta. Sisäänpääsyliipun ostaneiden näkö- ja liikuntarajoitteisten mukana saapuva henkilökohtainen avustaja veloituksetta. Under 12-year-old children for free with parents. The personal assistants of a ticket holding person with physical or visual disabilities is allowed free access.

Sisäänkäyntit erikoiskokeille Entrances to Special Stages

Erikoiskokeiden/yleisöalueiden sisäänkäyntileilä myydään kyseiselle erikoiskokeelle oikeuttavia yksittäisiä lipuja. Special stage tickets for each special stage will be available for sale at entrances to the special stage / event areas.

Maksuvaielineet erikoiskokeilla Payment methods at special stages

Maastrossa käyvät yleisimmit makukortit. Varaa myös käteistä niin lippuja kuin pysäköintiä varten, koska kaikissa myyntipisteissä nettityyppitä ei voida taitaa. Suurin hyväksytävä seteli on 50 €. Varataan tasaran.

This year most common pay-

ment cards are accepted. However, please also reserve cash for tickets and parking as the internet connections might not be working properly in all places. Notes over 50 € are not accepted.

Viralliset VIP-paketit

Official VIP Packages

Hinnat/Prices: 299 € 489 € (+ alv/ vat 24 %). Myynti/Sales: AKK Sports Oy, teija.makinen@autour-heili.fi (+358 40 358 6609).

Huomi!

Note!

Huomi! Itahan ystäväisesti, että Harjulla tullaan suorittamaan laukku- ja turvallisuustarkastuksia. Lainsäädännön nojalla avattujen juomapakkauksien, alkoholi- ja muurauksien, eläinten aseiden ja rajaheteiden yms. tuonti on kielletty. Lisäksi turvallisuuden vuoksi esim. polkupyörillä ja eläinten kanssa ei ko. alueille pääse. Varaathan turvatarkastuksia aikaa.

Please note that in Harju special stage entrances security checks are performed for spectators. These safety checks might take some time, so please reserve some additional time for the entry to Harju area. According to Finnish legislation it is forbidden to bring to

the event any kind of weaponry, ammunition, explosives, opened liquid containers, alcohol, drugs etc. Also due to spectator safety, bicycles and animals are not allowed to Harju area.

Digitaalisten lippuotteiden rekisteröinti ja virallinen applikaatio

Registering digital tickets and Official Application

Sähköissä lippuotteissa saat tilausvahvistuksen yhteydessä yksilöllisen aktivoointikoodin, joka aktivoidaan Secto Rally Finlandin virallisessa sovelluksessa. Aktivoinnin jälkeen kyseessä olevaan, ennakko ostettuun lippuutuettu ei voi siirtää enää toiselle käyttäjälle.

The webshop order confirmation includes an activation code that can be used for the activation of your purchased ticket in the Official Secto Rally Finland Application. Please note, that after activating the ticket in the official app, the ticket cannot be transferred to anybody else.

Kaikki hinnat sisältävät 10 prosentin ALV:n, ellei toisin mainita. Kaikki oikeudet muutoksiin pidätetään. All prices include VAT of 10 %, unless otherwise stated. All rights to changes reserved.



Rakentavaa kunnossapitoa helpinghands.fi

- Rakennus- ja remonttipalvelut
- Tilamuutokset ja liiketilaremontit
- Vahinkosaneeraukset
- Kattohuolto- ja korjauspalvelut
- Kattohuoltosopimukset
- Pellitykset ja kattoturvatuotteet
- Vuotokorjaukset
- Kaikki kiinteistösi kunnossapitoon

Kaikki yhdeltä ovelta. Portilta piipunhattuun – paikallisin voimin, vuosien kokemuksella!

www.helpinghands.fi

040 218 0030




Suomen parhaat olosuhteet liikkua, harrastaa ja urheilla. Meillä tieto, taito ja liike yhdistyvät maailmanluokan taidonnäytteiksi. Kuten loistaviksi urheilutapahtumiksi.

Liikuntapääkaupunki
JYVÄSKYLÄ 

jyvaskyla.fi/liikuntapaakaupunki

KUVA: HANNA-KAISA HÄMÄLÄINEN, KUVASSA VILJAMI KAASALAINEN JYU

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Rannankylä

Torstai 4.8. / Thursday 4.8.

Testierikoiskoe/Shakedown Rannankylä



Stage info

Sulkuaika Road closed

Keskiviikosta torstaihin
Wednesday to Thursday

15.00-13.30

Ensimmäinen auto First car
09.01

Järjestävä seura
Organised by
AKK Sports Oy

Katselualueet Spectator areas

A 0,30 km
Oikea mutka, korkeuseroja.
Right-hand curve, section with uphill and downhill.

B 1,90 - 2,05 km
Mutkia ja korkeuseroja, hyvä ja pitkä näkemä.
Curves with uphill and downhill sections. Long view.

C 3,35 - 3,40 km
Takavino vasen risteys, jota ennen oikea kaarre.
Right-hand bend and over 90-degree junction to the left.

D 4,20 - 4,40 km
Nopea oikea ja vasen mutka juuri ennen maalia.
Fast curves to the right and left just before the finish.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskeesta/
recce video

ksml.fi/ek



wrc+

MORE RALLY THAN EVER!

Watch the FIA World Championship and FIA European Championship
live and on-demand.



SCAN ME



WWW.WRCPLUS.COM



● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

MM-ralleja halutaan myös Lähi-itään ja Amerikkaan

Rallin MM-sarjan promoottori haluaa lisää ralleja, mutta maitillisesta Euroopan ulkopuolelle. Tavoitteena on ajaa MM-ralleja kaikissa maanosissa.

Ari Mäntylä

Rallin MM-sarjan promoottori WRC Promoter GmbH luuli saavuttaneensa yhden tavoitteensa, kun vuodelle 2020 oli laadittu kalenteri, joka sisälsi ensimmäistä kertaa MM-sarjan osakilpailun kuudella maanosalla. Neljätoista MM-rallin kalenterissa Chile ja Argentiina edustivat Etelä-Amerikkaa, Meksiko Pohjois-Amerikkaa, Kenian Safari-ralli Afrikkaa, Uuden-Seelannin ralli Australiaa, Turkin ralli Lounais-Aasiaa ja Japanin ralli Itä-Aasia. Euroopassa oli tarkoitus aja seitsemän MM-rallia.

Chilen ralli peruttiin poliittisista syistä jo marraskuussa 2019. Koronapandemian takia peruttiin Argentiinan, Portugalin, Kenian, Suomen, Uuden-Seelannin, Saksan, Britannian ja Japanin rallit. Kaudella 2020 pystytettiin järjestämään vain seitsemän MM-rallia.

Olemme minkö luottavaisia,

että ensi vuonna meillä on MM-ralli jokaisessa maanosassa, vakuuttaa rallin MM-sarjan promoottorin tapahtumapäällikkö Simon Larkin, joka luonnollisesti jättää maanosista pois Etelämantereet.

“

Olemme keskustelleet AKK:n kanssa, että Rovaniemi voisi saada EM-arvon. Se on lähivuosien suunnitelma.

Simon Larkin

Lähes kaksi vuotta kestnyt koronapandemia aiheutti tappioita niin promoottorille, MM-rallien järjestäjille kuin MM-sarjan osallistuville rallitailleille. Korona ei ole vieläkään hävinnyt maapallosta ja viruksella on yhä vaikuttuksensa MM-rallien järjestämiseen sekä järjestäjien ja rallitallien talouteen.

– Sovimme tehdastallien kanssa, että säästäväksemme aikaa ja kuluja sekä uusien Rally1-auton kehitystyöstä johtuen vuoden 2021 kalenterissa olivat 12 MM-rallia ja vuoden 2022 kalenterissa 13. Sovimme, että lisäämme kalenterin enintään yhden MM-rallin vuosittain, joten ensi vuonna MM-sarjassa on 14 osakilpailua. Siitä on ole vielä varma, että onko vuoden 2024 kalenterissa 15 MM-rallia, Larkin toteaa.

Suomen MM-rallin järjestäjällä AKK Sports Oylla on sopimus MM-sarjan promoottorin kanssa, että Suomessa järjestetään MM-ralli vuosina 2022 ja 2023. Jyväskylällä on paikka vuoden 2023 MM-kalenterissa, jos kilpailun järjestelyt sujuvat suunnitellusti ja turvallisesti.

Kansainvälinen autoliitto FIA päättää MM-rallin kelpoisudesta, vaikka MM-arvon myöntää promoottori. Siksi MM-sarjan rallikalenteri vahvistetaan vain vuodeksi kerrallaan.

– Haluamme myös säilyttää mahdollisuudet muutoksiin. Silti kalenteri julkaistaan vuodeksi kerrallaan. Tavoitteemme on, että vuoden 2023 kalenteri julkistetaan elokuussa, Larkin sanoo.

Koska MM-rallin haluavia maita on enemmän kuin MM-kalenterissa paikkoja, käydään kilpailujen järjestämisen kova väntöä. Suomi on säilyttänyt MM-arvonsa vuodesta 1973 ja viime vuonna Suomessa järjestettiin poikkeuksellisesti kaksi MM-rallia, kun Rovaniemi korvasi koronan takia peruumuneen Ruotsin rallin.

Promoottori haluaisi MM-kalenteriin kaksi talvirallia. Rovaniemi on yksi ehdokas, mutta kaksi

MM-rallia samassa maassa voi olla mahdoton yhtälö. AKK kun haluaa pitää MM-arvon myös Jyväskylällä, koska Rovaniemen MM-ralli on taloudellisesti valkeaa järjestää.

AKK Sports Oy teki viime vuonna tappiota 800 000 euroa Jyväskylän MM-rallin järjestelyistä, koska lokakuun viikonloppu houkutteili vain puolet normaalista yleisömäärästä. Rovaniemen rallista ei aiheutunut tappiota, mutta ei voittoaakaan.

– En minä ole välttämättä sitä vastaan, että Suomessa järjestetään kaksi MM-rallia. Esimerkiksi Ranskassa ajettiin useana vuonna Monte Carlon ja Ranskana osakilpailut, Larkin huomauttaa.

Ranskassa todellakin järjestettiin pitkään sekä Monte Carlon että Korsikan MM-rallit ja vuosina 2012–14 Monte Carlon ja Alsacen MM-rallit. Italiana on kahtena viime vuonna ajettu MM-ralli sekä Sardiniaassa että Monzassa.

– Olemme keskustelleet AKK:n kanssa, että Rovaniemi voisi saada EM-arvon. Se on lähivuosien suunnitelma, Larkin kertoo.

Sellainenkin ajatus on kerrottu, että Jyväskylä ja Rovaniemi voivisivat vuorovuosin järjestää MM-rallin.

– Kahden kilpailun välinen rotaatio on hyvä ajatus varsinkin, jos ne ovat luonteeltaan erilaisia. Mutta on täysin AKK:n asia päättää rotaatiosta. He tietävät mikä on parasta heidän liiketoimilleen ja

– Haluamme myös säilyttää mahdollisuudet muutoksiin. Silti kalenteri julkaistaan vuodeksi kerrallaan. Tavoitteemme on, että vuoden 2023 kalenteri julkistetaan elokuussa, Larkin sanoo.

FIA:n presidenttinä on nykyisin Mohammed bin Sulayem, joka valloitti 14 kertaa Lähi-idän rallimestaruuden.

14

14



MM-sarjalle ja me luotamme siinhen, Larkin sanoo.

Promoottorille MM-rallien isäntäkaupunkien välinen kilpailu on vain eduksi. Sen voisi olettavan pitää järjestelyjen laadun ja kynnyrahan korkeilla tasolla.

– Arvostako Jyväskylä riittävästi MM-rallin tuoma vaikuttusta? On AKK:n asia, jos he haluavat nostaa sen esille neuvotteluissa, Larkin sanoo.

MM-rallien isäntäkaupungit ja MM-rallit isäntöivät valtioi vastaavat monessa maassa valtaosasta kilpailun kustannuksista. Esimerkiksi Virossa valtio, MM-rallin reitin maakunta ja Tartton kaupunki rahoittavat Viron MM-rallia yhteensä 2,5 miljoonalla eurolla vuodessa.

Kreikan valtio tukee Akropo-

lis-rallia suunnilleen samalla summalla.

Ruotsissa Uumajan kaupunki ja alueen yritykset rahoittavat Ruotsin MM-rallia yhteensä 3,4 miljoonalla eurolla vuodessa 2022–24. Suomen MM-ralli saa taloudellista tukea Jyväskylältä 500 000 euroa vuodessa.

Tänä vuonna valtio myönsi ensimmäistä kertaa taloudellista tukea Jyväskylän MM-rallille, kun OKM tukee järjestelyjä 150 000 eurolla. Tuki on korvamerkitty kilpailun kansainvälisiin lupamaksuihin, jotka ovat yhteensä noin 800 000 euroa. Kokonaisuutena Jyväskylän MM-rallin budjetti on noin viisi miljoonaa euroa.

Onneksi MM-sarjan promoottori ei valikoi isäntämaita pelkästään rahan perusteella. Valinnassa pai-



Rallin MM-sarjan promoottori haluaa, että Afrikassa järjestetään MM-ralli. Safari-rallin järjestäjillä on promoottorin kanssa viiden vuoden sopimus MM-rallista

navat myös perinteet, järjestelyjen taso ja urheilullinen puoli. Suomessa järjestetään MM-ralli, koska täällä on erinomaiset erikoiskeet, järjestelyt korkealla tasolla ja kuvauskelliset maisemat.

Suomi tuskis saa kahta MM-rallia lähivuosina, sillä promoottori haluaa, että MM-ralleja ajetaan myös Lähi-idässä ja Pohjois-Amerikassa, jotta MM-sarja levittäytyisi kuudelle maanosalle.

– Olemme päättäväisesti meissa Lähi-itään ensi vuonna ja olemme käyneet hyviä keskusteluita MM-rallin järjestämisestä Pohjois-Amerikassa ensi vuonna tai vuonna 2024. Tavoitteena on, että MM-sarja ajetaan sekä Pohjois-Amerikassa että Etelä-Amerikassa, Larkin linjaa.

Saudi-Arabia on yksi mahdollisen isäntämaa MM-rallille.



Rallin MM-sarjan promoottorin tapahtumapäällikkö Simon Larkin keskusteli Fordin rallitallin omistajan M-Sportin omistajan Malcolm Wilsonin kanssa Sardinian rallissa kesäkuussa.

– Meillä on mahtava lumiralli Ruotsissa, raastavat sorarallit Sardinialla ja Kreikassa, fantastinen asvaltralli Kroatiassa ja nopea sorakisa Suomessa. Mutta meiltä puuttuu MM-sarjasta aavikkorallin tyypipinen kilpailu, Larkin toteaa.

MM-ralli nähtäisiin mielellään Lähi-idässä myös sen takia, että FIA:n presidenttinä on nykyisin **Mohamed bin Sulayem**, joka valloitti 14 kertaa Lähi-idän rallimestaruuden.

Yhdysvaltojen Tennesseeen Bristolissa järjestettävä ARA-ralliseen kuuluva kilpailu on puolestaan vahva ehdokas Pohjois-Amerikan osakilpaluksi. Meksikon ralli on niin ikään tarjolla takaisin MM-kalenteriin.

– Rallin pitää saada lisää jalansjaa Euroopan ulkopuolella. Pidän hyvin epätodennäköisenä, että li-

säisimme Euroopassa ajettavien MM-rallien määrää, Larkin kertoo.

Se on huono uutinen Britannialle ja Saksalle, jotka molemmat haluaisivat järjestää MM-rallin. Euroopassa ajetaan tänä vuonna kymmenen MM-rallia: Monte Carlo (Ranska), Ruotsi, Kroatia, Portugal, Sardinia (Italia), Viro, Suomi, Belgia, Kreikka ja Katalonia (Espanja). Jos MM-kalenteriin halutaan rallit Lähi-idästä sekä Pohjois- ja Etelä-Amerikasta, eikä osakilpalujen määrää haluta kasvattaa yli 14:n tai 15:n, joutuu joku Euroopan isäntämaa luopumaan MM-rallistaan.

Keskisuomalaisen tietojen mukaan Portugalin ja Katalonian rallit olisivat vaarassa menettää MM-arvonsa, kun vastaavasti Kypros ja Latvia olisivat nousemassa MM-sarjaan.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022



Skoda nosti rimaa ylöspäin WRC2-luokassa

WRC2-luokan voittaja-autosta on tehty uusi versio, joka tuodaan MM-ralleihin syksyllä. Emil Lindholmin, Kris Meeken ja Andreas Mikkelsenin mielestä uusi Fabia on paljon nykyistä parempi.

Ari Mäntylä

Skodalla ajavat kuljettajat ovat viime vuosina pärjänneet mainiosti rallin MM-sarjan WRC2-luokassa. Norjan **Andreas Mikkelsen** voitti viime vuonna sekä WRC2-luokan maailmanmestaruuden että rallin Euroopan mestaruuden Skoda Fabia Rally2-autolla. **Kalle Rovanperä** valloitti tehdastallien välisen WRC2 Pro-luokan mestaruuden vuonna 2019 niin ikään Skodan ratissa ja **Pierre-Louis Loubet** otti samana vuonna WRC2-luokan mestaruuden Skoda Fabialla.

Tshekkiläisellä automerkillä ajettuja WRC2-mestaruuksia voidaan jatkaa vuoteen 2018 (**Jan Kopecky**), 2017 (**Pontus Tidemand**) ja 2016 (**Esapekka Lappi**).

Skoda Fabia R5 julkistettiin vuonna 2015. Siitä lähtien R5-Fabialla tai sen Rally2- ja Rally2 evo-versioilla on voitettu kuusi kuljettajan WRC2- tai WRC2 Pro-luokan maailmanmestaruutta ja yhteensä 1710 rallikilpailua. Nyt voittoja on kosolti enemmän, sillä 1710 voittoa on laskettu tämän vuoden huhtikuuhun mennessä.

Skodalla kilpailleet kuljeta-



Emil Lindholm oli halunnut ajaa uudella Skodalla jo Jyväskylän MM-rallissa, mutta auton neitsytralli on vasta syksyllä.

jat lienevät olleet tytyväisiä autoonsa. Skoda on myynyt 450 rally-Fabiaa yksityiskuljettajille. Nykyisin kaikki Skoda Motorsportin autot menevät yksityistalleille, sillä Skoda lopetti tehdastallina kauden 2019 jälkeen. Turkkilais-saksalainen Toksportin rallitalli on nykyisin vahvimmin Skodan telttaan tukema rallitalli. Mikkelsen ajoi tuplamestariksi juuri Toksportin autolla viime vuonna.

Tämä juttu aloitettiin listauksella Skodan meriteistä, koska tshek-

SKODA MOTORSPORT

Testipäivä Ouninpohjassa oli Meeken testivuoden kohokohta

Ari Mäntylä

Kris Meeke, 43, päätti 104 MM-rallia käsittäneen uransa Kataloniassa lokakuussa 2019. Meeken jäähyväiset Toyotan tehdastallin kuljettajana olivat karut ja koruttomat. Hän ajo ulos ja keskeytti, eikä miehen palveluksia enää tarvittu Toyon rallitallissa.

Meekestä tuli tytön rallikuljettaja. Niinpä hän otti mielellään vastaan testikuljettajan pesin Skodalla.

– Rakastan ralliautolla ajamista. Olen ollut testaamassa 3–4 viikon välein ja olen viimeisen vuoden aikana ajanut ralliautoa enemmän kuin koskaan aikaisemmin, Meeke hehkuttaa.

Skoda kiinnitti Meeken testikuljettajaksi, koska hänen on kokemusta Toyotan ja Citroenin WRC-autoista. Skoda halusi erilaisen mielipiteen.

– Eihän minulla totta puhuen ole aikaisempaa kokemusta

R5-autosta, mutta minulla on ai-ka paljon kokemusta erilaisista autoista ja yksityistäillien käytä-östä. Minun tehtäväni oli tulla ajamaan ja kertoa näkemykseni autosta, Meeke sanoo.

Meeke kertoo olevansa vai-kuuttunut WRC2-luokan autoja rakentavasta Skoda Motorsportin toiminnasta.

– He operoivat todella isostia ja ammattimaisesti. Heidän testi-tiiminsä on ihan yhtä iso kuin milloin tahansa tehdastallilla ja mekaanikot tekevät testeissä 16–17 tunnin päivä. Minusta heidän testitiiminsä on yksi parhaista ja Skodan toiminta on organisointi parhaiten niistä talleista, joissa olen työskennellyt, Meeke ylis-tää.

Jä hän todella ylistää tshekkiläisiä.

– Jokainen mekaanikosta lähtien suhtautuu työhönsä niin intiimiinästi. He ovat todella ylpeitä Skodasta ja heidän työs-tään. Olen todella nauttinut siitä, että olen saanut tehdä töitä heidän kanssaan, Meeke heh-kuttaa.

Meeke on nauttinut uudesta tulemisestaan ralliympyröihin.

– Tykkääni työskennellä kulis-seissa ja auton kehitystyöstä.

Meeken mukaan testipäivät voivat olla työsläkin. Yksi testiru-peama Keski-Suomessa viime kesänä on jäänyt Meekelle erityisesti mieleen.

– Ouninpohja on yksi par-haista ralliteistä. Se on minun ehdon suosikkini. Testeissä sain ajoa Ouninpohjassa 5–6 kilo-metrin pituista osuutta koko päivän. Se oli todella erityistä ja



Kris Meeke on vaikuttunut sekä uudesta RS Fabiasta että Skoda Motorsportin toiminnasta.

koko tämän työn huippuhetki, Meeke innostuu.

Kun Meeke voitti Jyväskylän MM-rallin vuonna 2016, teki hän ratkaisevan eron juuri Ounin-pohjan erikoiskokeella. Meeke jätti toiseksi sijoittunutta Jari-Matti Latvalaa kahteen ker-taan ajettuissa Ouninpohjassa yh-teensä 19,2 sekuntia. Maalissa miesten välistä eroa oli 29 se-kuntia Citroenilla kilpailleen Meeken hyväksi.

Meeke sai lennättää utta Skoda-a useissa eri maissa ja useilla eri alustoilla 7 000 kilometrin edestä.

– Olen vaikuttunut tämän uuden auton suorituskyvystä. Mi-nusta se vauhti on samaa kuin vanhemmillä WRC-autoilla, kuten Citroen DS 3:lla, ellei jopa

parempaa. Ehkä olen tulossa vanhaksi, mutta olen todella hämmästynyt siitä miten kova tällä autolla pystyy ajamaan. Hemmetti miten nopeaa se on, Meeke innostuu.

Kun Meeke on nähtävästi uu-den Skodan paolioissa, niin eikö hän haluaisi ajaa sillä MM-rallin?

– No sellaisista puhetta on kiel-tämättä ollut. Saas nähdä, Mee-ke aloittaa.

– Mutta en ole ajanut MM-rallia kohta kolmeen vuoteen, jo-tten minua voisi odottaa siellä ikävä yllätyks. Nämä nuoret kul-jettajat ovat niin nopeita ja mää-rätieltoisia, Meeke viittaa muun muassa Kalle Rovanperään.

– Mutta jos palaan takaisin MM-sarjaan niin teen sen silkka-siuteliaisuudesta, Meeke korostaa.

„
Mutta jos palaan takaisin MM-sarjaan niin teen sen silkka-siuteliaisuudesta.
„

Skodan uutta ralliautoa on testattu yli vuosi ym-päri maailmaa.

kililäinen autonvalmistaja aikoo jatkaa kulkulun kuninkaana rallin MM-sarjan WRC2-luokassa. Skodaan uusin ralliauto Skoda Fabia RS Rally2 luokitellaan 1. elokuuta ja testikuljettajien mukaan se on merkittävästi nykyistä Fabiaa parempi. Se enteilee Skodan dominoivin jatkumista WRC2-luo-kkassa.

– Tämä uusi auto on kehittynyt eniten edelliseen verrattuna mitä minä olen kokenut Skodalla, 16 MM-rallia Skoda Fabialla vuosina 2017–22 ajanut Mikkelsen toteaa.

– Auton moottorissa on enem-män väentöä ja sitä on helppo ajaa. Autossa on parempi aerodynamiikka kovissa nopeuksis-sa, norjalainen jatkaa.

Mikkelsenin lisäksi utta Skoda-daa ovat testanneet **Emil Lindholm**, **Kris Meeke** ja **Jan Kopecky**.

Emil Lindholm on kilpailut Skodalla vuodesta 2020 lähtien ja hänen on kokemusta Rally2 evo Fabian ratista yli 30 kilpailusta. Utta RS Fabiaa Lindholm on testannut noin 5 000 kilometriä.

– Usi moottori ja sen käyttäy-tyminen sävytti eniten testeissä.

Hitaammat mutkat voi ajaa isom-malla vaihteella ja se auttaa vete-pidon kanssa, Lindholm toteaa.

RS Fabiassa on 1,6-litrainen moottori, joka perustuu sarja-tuotannossa olevaan Fabian kahden litran TS1-moottoriin. Uudesta mylystä irtooa tehoa 289 hevos-viimaa 430 newtonmetrin mak-simiväännöllä.

TSI-moottorissa on sylinteri-rikanteen integroitu pakosarja. Uuden ralliauton moottorissa on mykyiseen Fabiaan verrattuna erilaiset imu- ja pakonventtiilit, paremat mänänät ja niiden palotilat, sää-tvyy venttiilinajoitus ja voitelu-löysä.

– Mielestäni suurin kehitys on tapahtunut auton korissa. Minulla ei tietenkään ole kovin paljon ko-keskusta R5-luokan autoilla kilpal-lemisesta, mutta tällaisen vaikutel-man sain, kun ajoin testeissä sekä nykyistä Fabiaa että utta Fabiaa, Meeke toteaa.

Uuden RS Fabian korin on nykyistä Fabiaa leveämpi ja auton akseliivon pidempi. Siksi uusi auto tuntuu vakaammalta ja jä-mäkkämältä, koska sen paino-jakauma on parempi.

– Tämä kori parantaa suori-tuskkyynä nopeissa ralleissa, kuten Jyväskylässä ja Kataloniassa, Meeke uskoo.

Uuden Fabian jousitukseissa is-kaan joustovarat ovat entistä pi-demmat ja pyörrien ripustukset on vahvistettu.

Michal Hrabanek

„
Autosta teh-dään kilpailu-kykyinen tes-taamalla.
„

jykin kiertää moottorissa entistä paremmin.

Viisi MM-rallia voittanut ja viimeksi Toyotan tehdastallin WRC-Yarik-sella kilpailut Kris Meeke kertoo vaikuttuneensa uuden RS Fabian korista ja jousituksesta. Meeke on testannut Skodan uutta ralliautota 7 000 kilometriä.

– Mielestäni suurin kehitys on tapahtunut auton korissa. Minulla ei tietenkään ole kovin paljon ko-keskusta R5-luokan autoilla kilpal-lemisesta, mutta tällaisen vaikutel-man sain, kun ajoin testeissä sekä nykyistä Fabiaa että utta Fabiaa, Meeke toteaa.

Uuden RS Fabian korin on nykyistä Fabiaa leveämpi ja auton akseliivon pidempi. Siksi uusi auto tuntuu vakaammalta ja jä-mäkkämältä, koska sen paino-jakauma on parempi.

– Tämä kori parantaa suori-tuskkyynä nopeissa ralleissa, kuten Jyväskylässä ja Kataloniassa, Meeke uskoo.

Uuden Fabian jousitukseissa is-kaan joustovarat ovat entistä pi-demmat ja pyörrien ripustukset on vahvistettu.

– Ajojime testiä todella hirveil-lä teillä ja auto osoittautui usko-mattomaan kestäväksi. Auton vah-vuus ja kestävyys on hämmästyttänyt minua ihmisenä ensimmäisestä testistä lähtien, Meeke ylistää.

Samaa vaukkuutta Lindholm.

– Testasin autoa kolme kertaa rankalla testitieillä Ranskassa, el-kä ollut mitään ongelmia pyörän-tuennassa tai muutenkaan, Lindholm sanoo.

Lindholm kehui auton jämäk-kää koria kestäväksi.

Auton pohjalevy ja kori on tehty korkealuvuista teräksistä. Turva-kehikkoon on käytetty 36 metriä teräspuikkoja. Käytännössä autossa on putkirunko.

Skoda Motorsportin päällikön **Michal Hrabanekin** mukaan uuden Fabian kehitystyö aloitettiin vuonna 2020. Auton on testattu 12 kuukauden ajan soralla, lumella ja asvaltilla muun muassa Tshekissä, Ranskassa, Italiassa, Kroatiassa, Espanjassa ja Suomessa.

– Autosta tehdään kilpailu-kykyinen testaamalla, Hrabanek toteaa.

– Mutta miksi rakentaa uusi ral-

liauto, kun nykyinen on kilpailu-kykyinen?

– Paikallaan pysyminen tietää taaksepäin menemistä. Halusimme parantaa parasta ralliautoa, Hra-banek painottaa.

Hrabanekin mukaan uusi Fabia RS nähdään MM-ralleissa vuoden kolmannella neljänneksellä.

– Ehkä kesän lopulla, hän täs-mentää.

Tämä voisi tarkoittaa syksyus-aa järjestettävää Kreikan Akropoli-s-rallia. Lokakuussa ajettavaa Katalonian rallia on ounasteltu toiseksi debyyttikisaksi.

– Harmi, että utta autoa ei saatu Jyväskylään. Nykyinen auto on kilpailu-kykyinen, mutta mielu-min min olisin lähtenyt kisaan tällä uudella, Lindholm sanoo.

Lindholm kilpaillee MM-sarjas-a Toksportin autoilla, joten hän on listassa ensimmäisten jouko-sa, kun uusia RS Fabioita aletaan lähettää kuljettajille. Suomeen uusia Fabioita on odotettavissa vuoden lopulla.

– Yritetään laittaa neljä tilaukseen, Printsportin rallitallia Lau-kaan Lievestuoreella pyörittävä **Eero Räikkönen** toteaa.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Harju

Torstai 4.8. / Thursday 4.8. Perjantai 5.8. / Friday 5.8.

EK/SS 1/6 Harju



Stage info

Sulkuaika Road closed

Torstai klo 10.00–01.00

Thursday 10.00–01.00

Perjantai klo 6.00–23.59

Friday 6.00–23.59

Ensimmäinen auto First car

4.8. EK/SS 1: 5.8. EK/SS 6:

19.08 | 14.30

Vetomiehet 5.8.

17.00

Uusi ek

New stage in this format

Järjestävä seura

Organised by

AKK Sports Oy

Pituus Length

3,48 km / 2,01 km

Torstai 4.8. / Thursday 4.8. Perjantai 5.8. / Friday 5.8.

Ensimmäinen auto First Car

EK/SS 1: 19.08 | EK/SS 6: 14.30

Torstai 4.8. / Thursday 4.8. Perjantai 5.8. / Friday 5.8.

HUOM! Note!

Harju EK:n alue aukearaa torstaina 4.8. kello 16.00 ja perjantaina 5.8. klo 12.00. Vetomiehet ajavat perjantaina kello 17.00 Harju 2 jälkeen. Oheistapahtumat alkavat torstaina kello 16.00. Katso lisää sivulta 12.

Huomioi poikkeavat liikenneyrjetyt Jyväskylän keskustassa ja käytä pysäköintialueita sekä -taljoja. Omien alkoholijuomien ja muiden pähdyttävienaineiden tuominen on kiellettyä. Lisäksi kaikki avatut juomapakkaukset voidaan ottaa pois turvatarkastuksessa.

The Harju area opens on Thursday 4.8. at 16.00 and on Friday 5.8. at 12.00. Events start on Thursday at 16.00 See more on page 12.

Please notice the exceptional traffic arrangements in the city centre of Jyväskylä. Please use public parking areas.

It's forbidden to bring any alcohol beverages or drugs into the area. Opened liquid containers can be taken away by security.

Keskusta

Katselualueet Spectator areas

A

Lähtö ja 180 asteen neulansilmämäutka.
After the start 180 degree hairpin.

B

Tiukka kaistan vaihto, yli 90 asteen
käännös ylämäkeen oikealle ja asvaltilta
soralle.
Tight change of the lane, over 90 degree
junction with a right turn onto gravel road
and uphill.

C

Soralta asvaltille ja S-mutkaan, jonka
jälkeen vasuri alamäkeen.
From gravel to asphalt with S-curve
followed by left-hand turn to downhill.

D

Alamäen jälkeen jarrutus ja tiukka mutka oikealle
soralle. Tuplavasuri. Hyvä näkymä.
After downhill a heavy braking and a right hand curve
to gravel road. Double left-hand curve. Good view.

E

Pitkän suoran jälkeen shikaani ja
siirtyminen kapealle sorapolulle.
A chicane after the long straight
followed by narrow gravel section.

F

Tiukan vasurin jälkeen alamäki.
Tight turn to the left to downhill
section.

G

Torstaina tiukka käännös vasemmalta.
Torstaina ja perjantaina
käännös oikealle maaliin.
On Thursday tight turn to the left.
On Thursday and Friday right-hand
turn to the finish.

Katso video Watch the video

• Video erikoiskokeesta /
recce video

ksml.fi/ek

OPEN
sun-thu 11-02,
fri-sat 11-03

EXPLOSIVE
EST 1995
Puistokatu 1 • www.explosivebar.com

K-18

K-18

OPEN:
THURSDAY 16-22
FRIDAY 12-20

SS HARJU

RENGAS CENTER

MENOSSA MUKANA!

PIRELLI RALLITARJOUS!

Cinturato P1 205/55R16 419€	Cinturato P7 205/60R16 489€
---------------------------------------	---------------------------------------

Rajoitettu ERÄ!

RENGAS CENTER
Rengasnuora Oy

Seppäläntie 1, JYVÄSKYLÄ
Soita 020 740 1460 www.rengasnuora.fi

OISPA GRILLI JA KYLMÄLAUKKU...

KAIKKI tera^{vi}e GRILLIT

-30%

SÄÄSTÄ 10€
ERÄ!

MAKE KYLMÄLAUKKU 12V/230V 20L

49.95

Toinni 12V jätäpakkasytytysteknologialla ja 230V verkkosivulla. Toinni sekä kylym- että lämpölaukkuna.

NORM. 59.95

-49%
ERÄ!

HEI, HALVALLA HYVÄ TULEE.

LED-VALOSARJA

LAMPPU VALOSARJA 10 LED

10€

Hehkulampuvalosarja sisä- ja ulkokäytölle. 10 kirkasta muovista hehkulampua, joita voidaan sijoittaa lämmön vahvuuden mukaan. Vain osuvien pituis 4,5m. Jono 10 metriä mukaan. Lampujen väliin 50cm.

HalpaHalli

SAARIJÄRVI · MUURAME · ÄÄNEKOSKI
MA-LA 8-21 · SU 10-21

HALPAHALLI.FI
24/7

GJOMALAINEN

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Laukaa

Perjantai 5.8. / Friday 5.8.

EK/SS 2/4 Laukaa

Katselualue Spectator area

P Tienvarsipysäköinti Road side parking

P Peltopyrysäköinti



Stage info

Sulkuaika Road closed
05.00-15.30

Ensimmäinen auto First car
EK/SS 2: 8.00 | EK/SS 4: 12.15

Pohja-aika 2021
Fastest time 2021
5.18,0 (Elfyn Evans)

Järjestävä seura
Organised by
KonnMK/UA

Katselualueet Spectator areas

A

0,55-0,70 km
Oikea-vasen mutkayhdistelmä ja oikealle käännyvä etuviistoristeys. Right curve and left curve and junction with a right turn.

B

5,45-6,10 km
Vasemmalle käännyvä risteys ja oikealle käännyvä risteys. Junction with a left turn and junction with a right turn.

C

7,35-8,00 km
Erikoiskoe ylittää risteävän asvalttitien. Stage goes over a tarmac road.

8,00-8,75 km

Tiukka oikea mutka ylämäkeen ja vasemmalle käännyvä risteys. Tight right hander to uphill and junction with a left turn.

D

8,95-9,60 km
Peltomutkia pitkällä näkemällä. Curves with a long view.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskeesta / recce video

ksml.fi/ek



Löydä tiesi Secto Rally Finlandiin

**Tilaa rallikyydit puhelimitse
tai applikaatiolla:**

0100 866 44

Lataa TaksiNappi-sovellus:



**KESKI-SUOMEN
ALUETAKSI OY**
www.keskisuomenalueaksi.fi

www.keskisuomenalueaksi.fi

NESTE	K	
Kirri		
PALVELEMME	KEITTIÖ	KOTIPIZZA
Arkisin 6-22	Arkisin 10-21	Arkisin 10-21
La 7-21	La 11-21	La 11-21
Su 8-21	Su 11-21	Su 11-21
Kirrintie 2, 40270 PALOKKA		
 KEITTIÖ	 PIZZA	
NESTE	K	
Savela		
PALVELEMME	SUBWAY	
Arkisin 6-22	Arkisin 10-22	
La 7-21	La 11-21	
Su 8-21	Su 11-21	
Vehkakatu 2, 40700 Jyväskylä		
NESPRESSO	QUICK WASH	
NESTE	SUBWAY	



Täyssin uusi IONIQ 5 siirtää sähköautoilun kellot uuteen aikaan. Malli on saavuttanut jo 25 alan voittoa eri puolilla Eurooppaa. Sähköinen uutuus on ehtinyt voittaa lukuisia arvostettuja alan palkintoja ja se on kruunattu useissa maissa Vuoden Autoksi.

IONIQ 5 alkaen 50 590 € | Toimintamatka 507 km | hyundai.fi



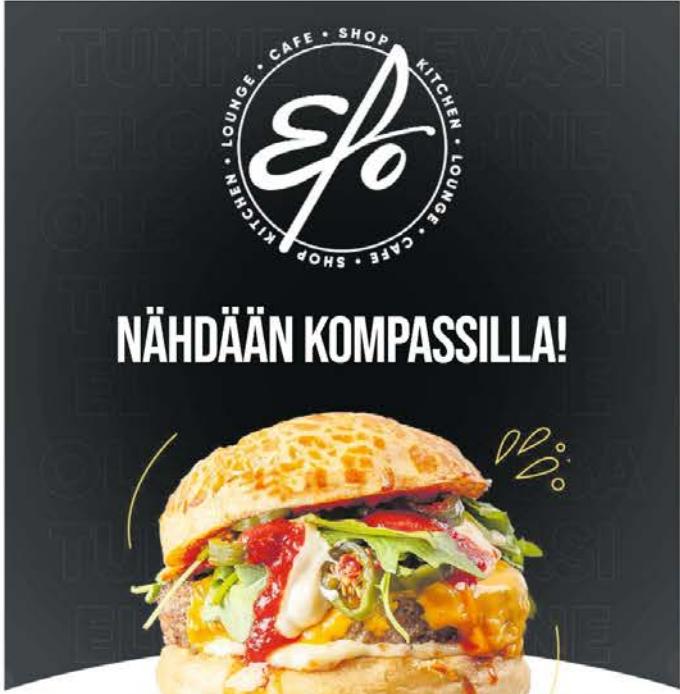
5 VISITAA Takuu ilman km-rajoa
8 VISITAA Korkeajännite-akun takuu

Hinta sisältää toimituskulut 600 €. Korkeajänniteakun takuu on 8 vuotta tai 160 000 km, kumpi ensin täytyy. Uusi IONIQ 5 -mallin tuotannossa siirtyään mallivuoden 2023 autojen valmistukseen. Uusi IONIQ 5 saa uuden 74 kWh:n korkeajänniteakun, jonka ansiosta myös mallin yhdellistä WLTP-mittaustavan mukaisen toimintatarkkuuden kasvaa 507 kilometriin ja kaupunkialkiossa 710 kilometriin. Kysy lisää edullisesta rahoituksesta tai Hyundai Go! -yksityisleasingista.



Jyväskylän
Auto TARVIKE

Hyundai-myynti Jyväskylässä
Sorastajantie 2, Jyväskylä p. 044-4015696
Avoinna ark. 8-17, la 11-15



KEITTIÖMME SUOSITTELEE

**BURGER & RANSKALAISET + DIPPI 22€
HÄRKÄVARRAS 25€ VUOHENJUUSTO-CAESAR 16€**

P.020 7070 267 - ELOJKL.FI - KAUPPAKATU 22, JYVÄSKYLÄ

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

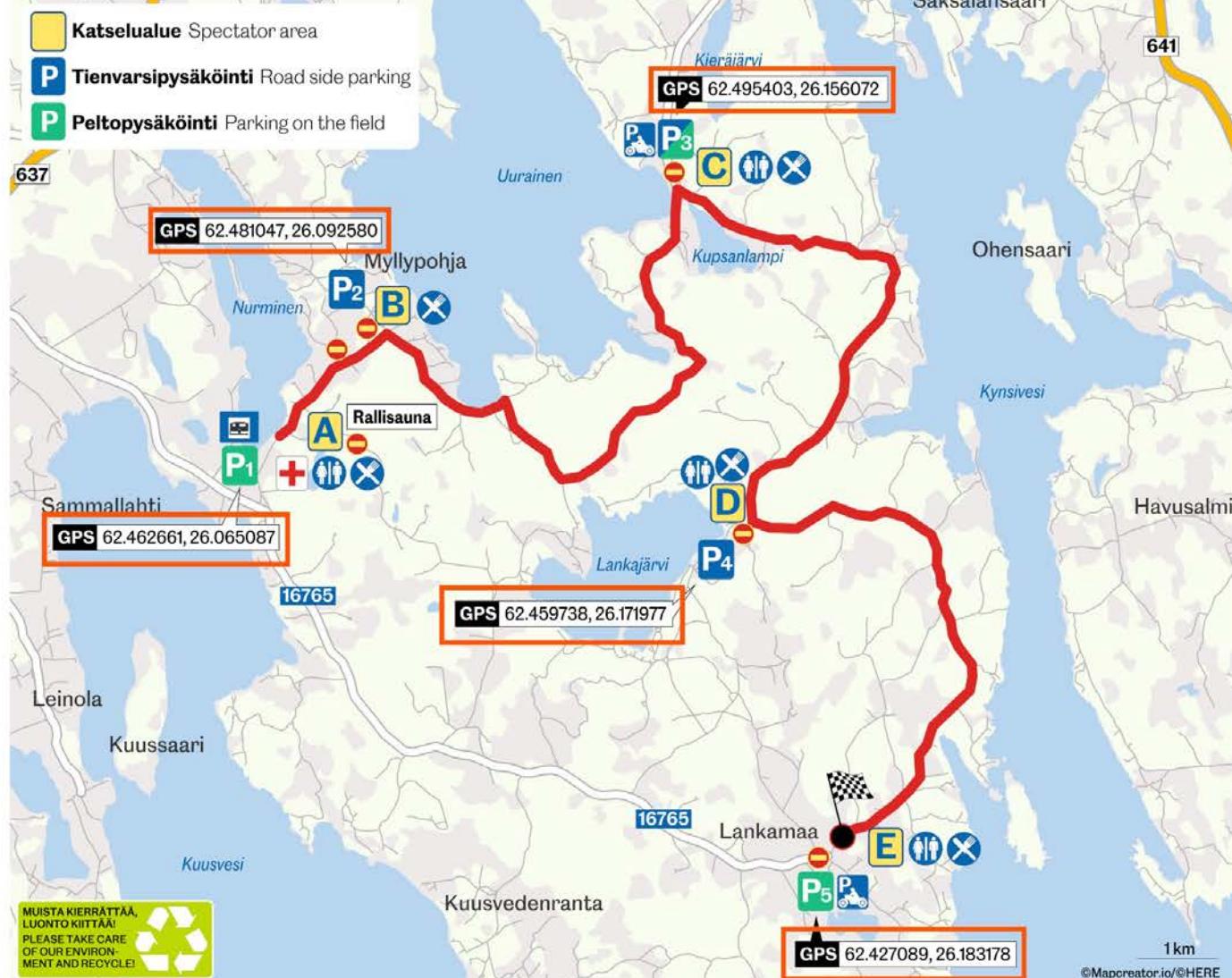
Lankamaa

Pituus Length
21,69 km

Ensimmäinen auto First Car
EK/SS 3: 8.55 EK/SS 5: 13.10

Perjantai 5.8. / Friday 5.8.

EK/SS 3/5 Lankamaa



Stage info

Sulkuaika Road closed
6.00–16.30

Ensimmäinen auto First car
EK / SS 3: EK / SS 5:
8.55 | 13.10

Uusi ek tässä muodossa
New stage in this format

Järjestävä seura
Organised by
Äänekosken UA

Katselalueet Spectator areas

A 0,10 – 0,45 km
Hyppy lähdön jälkeen ja nopeita mutkia.
Just after the start there is a jump and fast curves.

B 1,95 – 2,55 km
Risteys oikealle, kapea paikka.
Katselualeita tien molemmilla puolin talon pihapiirissä.
Very narrow junction to the right. Spectator area on both sides of the road on the yard of the house.

C 9,35 – 10,20 km
Kovasta vauhdista jarrutus tiukkaan risteys oikeaan. Alue jatkuu nopeassa vasissa.
Fast section ends to the tight right-hand junction then fast left-hand curve.

D 15,45 – 15,60 km
Nopean osuuden jälkeen risteys vasemmalle alamäkeen. Katselualue tien molemmissa puolilla.
Fast section ends to the left-hand junction downhill. Spectator area on both sides of the road.

E 21,55 – 21,60 km
Vauhdikkaita mutkia lähellä maalia.
Fast curves near the finish.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskeesta /
recce video

ksml.fi/ek

Ilmainen vianselvitys.
Aina.

Multitronicissa aina ilmainen vianselvitys! Me Multitronicilla tarjoamme aina ilmaisen vianselvityksen. Melleen tarkoitus, ettei voimme yhdessä löytää ratkaisuja tietolainan tai puhelinongelmien.

Ei kustannuksia
Voit tuoda tietokoneesi, puhelimestasi tai tabletistasi myymälämme, etsimme laitteesta ongelman ja annamme neuvoja mitä voimme tehdä asialle – tämä kaikatilman – minkäkinlaista kustannusta.

multitronic

www.multitronic.fi



Käytetty puhelimet

Laatutarkastetut käytetyt puhelimet edullisesti nopealla toimituksella. Katso laaja valikoima: Multitronic.fi



Gummeruksenkatu 6
40100 Jyväskylä
Ma - Pe: 10 - 17

SUOMEN PARAS JA SUURIN

POLARIS MYYJÄ TARJOAA!!

NYT UDESTA JÄTTIVIYMÄLÄSTÄMME HUIPPULÄATUISET PIENKONEET JA TIETYSTI MEIDÄN TAATTUUN SUPER TARJOUSHINTAAN!!! ELÄ OSTA HALPAKAUPASTA KUN MEILÄ SAAT SAMAAN RAHAAN AIDON HUSQVARNA, HONDAN, STIHLIN TAI STIGAN KONEEN!!!!

STIHL

STIGA

Husqvarna

HONDA

POWER EQUIPMENT

WWW.PARASPIENKONETARJOUS.FI

MELTA SUOMEN HÖÖVIN RAHOITUS, KOTIINTOIMITUS, SUPERVAIKUTTARJOUS, LEASING RAHOITUS

JÄTTIVIYKÖIMÄ
KÄYTETYJÄ
4-VETOMÖKIJÄTÄ
SUPEREDUIN

JÄTTIERÄ TAPANTUMAKÄYTÖSSÄ OLLEITA 60KM/H POLARIS TRAKTORIMÖKIJÄTÄ
NYT SUPER TARJOUSSELLA!!!
MYÖS LÄMPÖKÖPILLISIA MALLEJA!!!

HINNAT ALKAEN

9490€

KELJON
Haapanieme 1
40800 Jyväskylä

KONEHUOLTO.FI

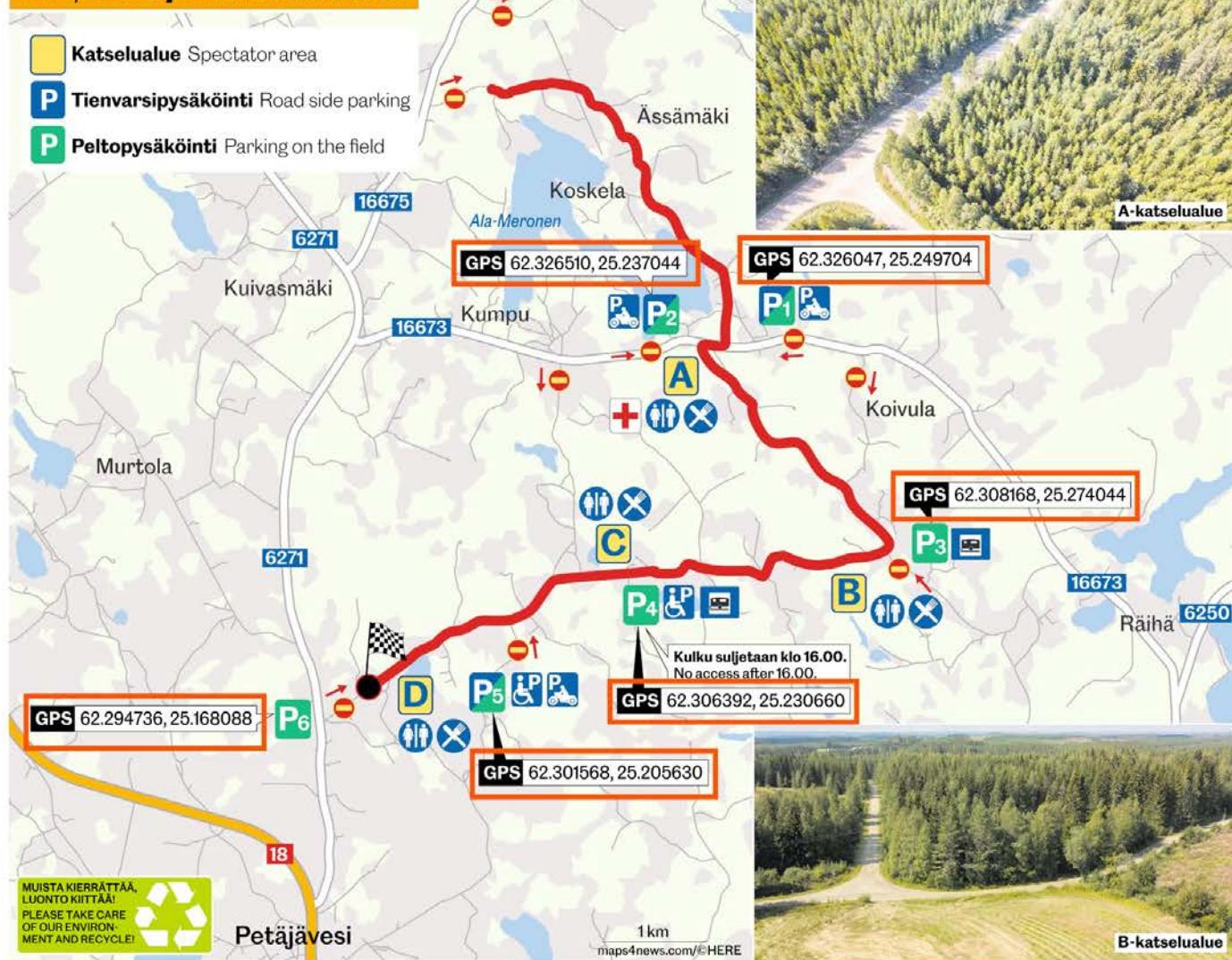
Ma-pe: 9-17 Myynti: 040 098 1914
Huolto: 040 351 5354

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Ässämäki

Perjantai 5.8. / Friday 5.8.

EK/SS 7/9 Ässämäki



Stage info

Sulkuaika Road closed
14.00-22.30

Ensimmäinen auto First car
EK/SS 7: EK/SS 9:
17.00 | 19.13

Pohja-aika 2021/
Fastest time 2021
5.35,9 (Ott Tänak)

Järjestävä seura
Organised by
Saarijärven UA

Katselualueet Spectator areas

A 3,80-4,00 km
Pitkän suoran jälkeen risteys oikealle
heti perään vasemmalle.
After a long straight, junction right
followed by junction left.

4,85-5,15 km
Pitkä katselualue, mutkia yli nyppylöiden.
Long spectator's zone with couple of fast
turning crest.

B 6,65-7,20 km
Nopea kiristyvä 90-asteen risteys oikealle.
Fast right junction which tightens.

7,90-8,00 km
Tiukka vasemmalle kääntyvä mutka.
Left-hand tight curve.

C 9,05-9,20 km
Nopea osuuus, laaja katselualue.
Fast section in an open area.

9,75-9,90 km
Nopea osuuus, iso hyppy.
Fast section and a big jump.

10,70-11,00 km
Nopea oikea, pudottava
vasen.
Fast right. Dropping left.

D 12,05-12,35 km
Nopea osuuus ennen maalia,
kolme hyppyä.
Last 200 metres before
flying finish. Fast section with
3 jumps.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskokeesta /
recce video

ksml.fi/ek

**ALUSTA
ALKUPERÄISEEN
KUNTOON**

Alkuperäiset Ford-iskunvalmentimet **-25 %**
Eslmerikilki Focus 2018 >
Etuliskunvalmentimet 112€ /kpl
(2403052, 2403056)
*elisällä asennusta eikä mahdollista
avauskulmien tarkastusta

**AUTOKORJAAMO
LIIMATAINEN OY**
Keuruu 014 720399

Mäntymäentie 8, 42700 Keuruu
autokorjaamoliimatainen.fi

Kaikki automaalisävyt spray- tai pensselipulloon.

innokem⁺
autokemikaalit



SP-AUTOMAALIT OY

Ahjokatu 15, Jyväskylä p. 014 676 123

Avainkierto 23, Hyvinkää p. 019 454 611

www.sp-automaali.fi

MYÖS TOIMITUSMYYNTINÄ



**Kesä
on
täällä!
Ji
risteilylle!**

Lounasristeilyt, Ilmaristeilyt
Laivamatka Keitele-kanavalla
Nostalgiamatka Jyväskylä-Lahti

**PÄIJÄNNE RISTEILY
HILDEN OY**

www.paijanne-risteilyhilden.fi
p. 010 320 8820
info@paijanne-risteilyhilden.fi
Lippuja verkkokaupastamme

#RAKENNAMMEKUNNOLLA

Rallin jälkeen turvallisesti kotiin



Katso kunnolla rakennetut
uudet kodit Jyväskylässä: peabkoti.fi

PEAB
POHJOISMAINEN YHTEISKUNTARAKENTAJA

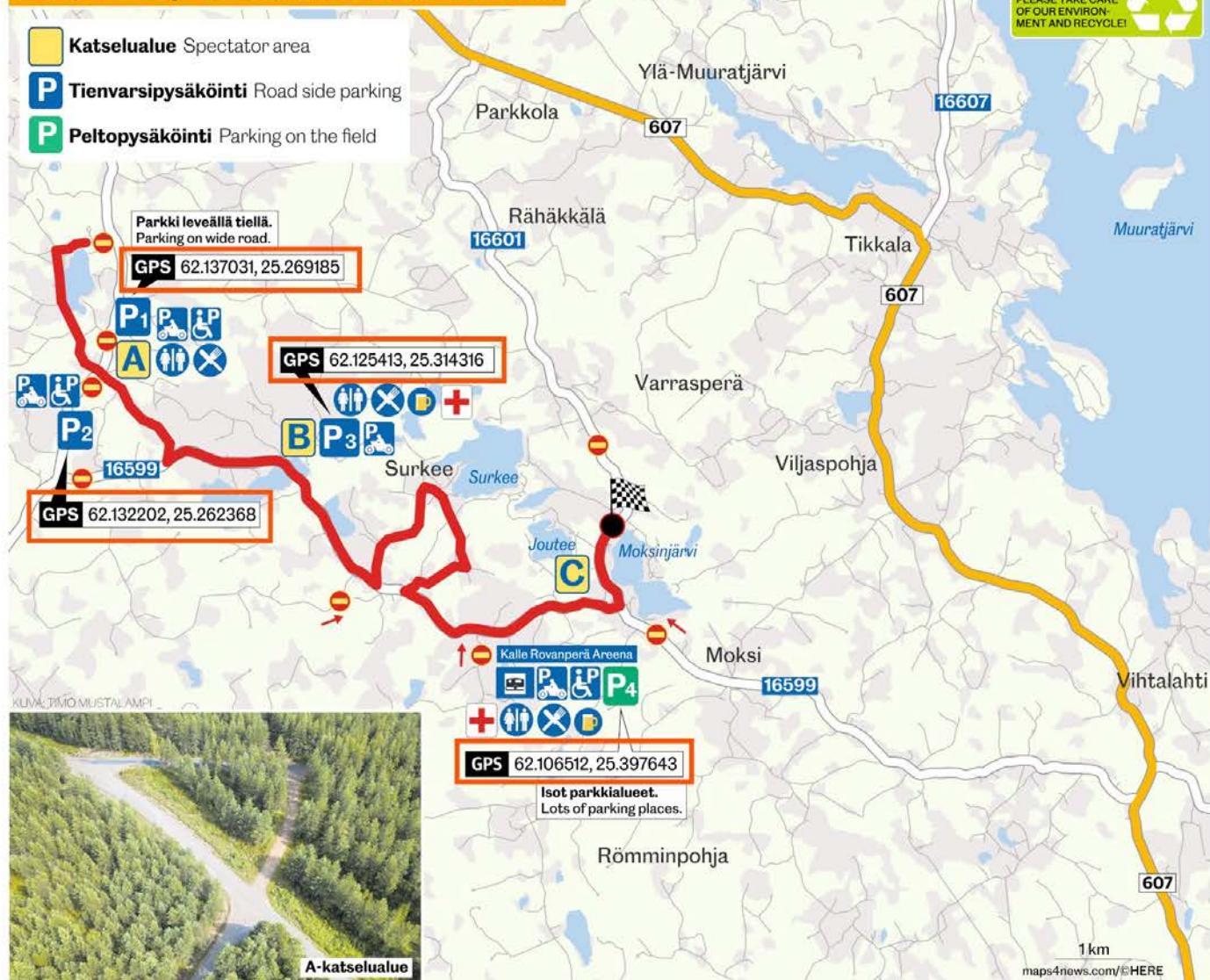
● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Sahloinen-Moksi

Pituus Length	Ensimmäinen auto First Car
15,70 km EK/SS 8:	17.53 EK/SS 10: 20.06

Perjantai 5.8. / Friday 5.8.

EK/SS 8/10 Sahloinen-Moksi



Stage info

Sulkuaika Road closed
14.45–23.15

Ensimmäinen auto First car
EK/ SS 8: EK/ SS 10:
17.53 | 20.06

Uusi ek tässä muodossa
New stage in this length

Järjestävä seura
Organised by

Petäjäveden UA

Katselualueet Spectator areas

A

2,20–2,40 km
Risteys vasemmalle, neulan-silmämukutka oikealle. Junction to the left followed by a hairpin to the right.

C

14,05–14,65 km
Kuuluisa Moksin risteys. Nopea alamäki ja vasen risteys. Laaja alue, mahtava tunnelma. Famous Moksi junction. Fast downhill and junction to the left. Open area. Great atmosphere.

B

5,50–5,60 km
Nopea etuvuisto oikealle. Järvenranta-maisema. Fast 45-degree bend to the right. View with a lake.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskeesta /
recce video
ksml.fi/ek

HUIPPUMERKIT JYVÄSKYLÄSSÄ MYY JA HUOLTAAN **LAAKKONEN.**

MIIHIN OLETKIN MATKALLA.

UUSI BMW 2 ACTIVE TOURER PLUG-IN HYBRID ENNAKKOMYNNISSÄ.



Uusi BMW 2-sarjan Active Tourer on pion täällä. Ladattava hybridti jopa 92 km:n sähköisellä toimintamatkalla sekä innovatiivisella teknologialla. Tilaa nyt BMW 2-sarjan Active Tourer Bavaria Laakkoselta tai lue lisää bavarialaakonen.fi

BMW 225e xDrive alk. 44.428,35 €, sis. toimituskulut. EU-yhd. kulutus 1,2 l/100 km, CO₂-päästöt 25 g/km. Sähköinen toimintamatko jopa 92 km. Kulutukset jo päästöt määritellyt WLTP-testimenetelmän mukaisesti. Auton kulutukseen ja toimintamatkaan vaikuttavat muun muassa kuljettajan ajotapa, ojoneopeus, lämpötila, keli- ja ajo-olosuhteet sekä auton kuormaus. Kuvan auto erikoisvarustein.



TÄYSIN UUSI ŠKODA ENYAQ COUPÉ iV

NYT ENNAKKOMYNNISSÄ!

Sähkössä sen voima - ŠKODA ENYAQ COUPÉ iV alk. 51.720 €

ŠKODA ENYAQ COUPÉ RS iV -mallisto alk. 51.720 € (sis. toimituskulut 600 €), CO₂-päästöllä 0 g/km ja yhdistetty WLTP-kulutuksella 16,1 kWh/100 km. Vapaa autoetu alk. 640 €/kk, käyttöetu alk. 595 €/kk.

TULOSSA UUSI TÄYSSÄHKÖINEN SUBARU SOLTERRA



VAKIONA JATKUVA NELIVETO
Etu- ja taka-akseleilla on kummallakin 80 kW sähkömoottori. Toimintamatka on jopa 465 km. Subarun kaikki edistykselliset turvallisuus-järjestelmät ja avustimet ovat Solterrassa vakiovarusteina. Solterra on myös varustettu Subaru X-Mode-järjestelmällä, joka optimoi auton pitoa tiehen.



UUSI PLUG-IN HYBRIDI OPEL ASTRA PHEV MALLISTO ALKAEN 35 990 €

Mahtavaa tyylilä ja luokkansa johtavaa teknologiaa. Uuden sukupolven Pure Panel®-teknologia tarjoaa täysin digitaalisen ohjaamokokemuksen leveine näytöinä ja intuitiivisilla säätimillä.



Opel Astra 5-ov. -malliston kokonaishinta alk. 26 990,55 € (sis. toimituskulut 600 €). Yhdistetyt kulutus 4,6–5,9 l/100km ja CO₂-päästöt 118–127 g/km (WLTP). Opel Astra PHEV -mallisto alk. 35 990,77 € (sis. toim.kulut 600 €), PHEV-malliston yhdistetty energiankulutus sähköllä 14,2–15,1 kWh ja 1,0–1,1 l/100km sekä CO₂-päästöt 24 g/km (WLTP). Kuvan auto erikoisvarustein.

 **LAAKKONEN**

Laakkonen JYVÄSKYLÄ
Bavaria Laakkonen / Veljekset Laakkonen
Palokankaantie 20, 40320 Jyväskylä
Avoinna ma-pe 9-17, la 10-15

Puheluhinnat 010 –yritysnumeroon: 8,35 snt / puhelu + 16,69 snt/minuutti (sis. alv. 24 %)

BMW-myyni 010 214 8484
ŠKODA-myyni 010 214 8486
Subaru-myyni 010 214 8488
Opel-myyni 010 214 8487

BMW-huolto 010 214 9002
ŠKODA-huolto 010 214 9073
Subaru-huolto 010 214 9075
Opel-huolto 010 214 9071
Varaa huolto laakkonen.fi/huolto

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022



© DANIEL ROESELER

Jari Huttunen tunnetaan kuljettajana, joka ei juuri näytä tunteitaan. WRC2-luokan kolmas sija Sardinian MM-rallissa sai aikaan pienen hymynkareen.

Puma-kortti on pelattava oikein

Jari Huttusen unelma huippuluokan autos- ta Suomen MM-ralliin toteutuu tänä vuonna. Testit osoittivat, että Ford Puma on paras auto, jolla hän on koskaan ajanut.

Ari Mäntylä

Täitä tilaisuutta kiuruvetinen **Jari Huttunen**, 28, on odottanut vuosikausia. Päästää ajamaan Suomen MM-ralli ykkösluokan autolla ja yhtä kilpailukykyisellä kuin millä maailman parhaimmat rallikuljettajat kilpaillevat.

Kun Huttunen aloitti haaveilun kaikkein korkeimmalle kurottamisesta, ajettiin rallin MM-sarjan hui- pulla WRC-autolla. Kun haave toteutuu, ovat pääluokan autot vaihtuneet hybridiksi, joista läheste teho yli 500 hevosvoimaa ja vääntö yli 500 Nm. Sellaisen pedon Huttunen pitäisi hallita Keski-Suomen soraleillä elokuun alussa.

Jotta haaveet toteutuvat, tarvittiin työtä, sinnikyyttä, uskoa, itseluottamusta, hitutus tuuria ja ralliautoilun ollessa kyseessä rukasti rahaan. Huttunen manageri **Marcus Grönholm** sai vuokrattua Huttuselle Ford Puma Rally1-auton Jyväskylän MM-rallin M-Sportin rallitallilta. Rahat muhkeaan vuokraan kerättiin sponsoriteilta, joita nykyisin kutsutaan yhteistyökumppaneiksi.

Budjetin kerääminen ei ole koskaan helppoa ja tämä aika vai- kuttaa vaikalta. Kiitos taustapu- rukolle, että tämä onnistuu. Huttunen kiihtelee.

Perinteisen nyrkisäännön mukaan Suomen MM-rallin aja-

minen huippuluokan autolla mak- saa omakotitalon verran. Kun Jyväskylän MM-rallin ilmoittautuminen päättyi 4. heinäkuuta, oli Kiurivedellä myynnissä 18 oma- kotitaloja Etuovi.com -palvelussa. Niistä yksikään ei maksanut yhtä paljon kuin Ford Puma Rally1-auton vuokraaminen Jyväskylän MM-rallille. Puman vuokralla sainsi Kiurivedeltä ostettua kaksi oma- kotitaloja.

Monelle jo Puman vuokrahinnan kasaan saaminen oli syvästi tydytystä tuova projektti. Mutta ralliautoilussa siitä projektia vasta alkaa. Ehkä Grönholm on suurimman osuutensa tehnyt, mutta Huttunen urakka on vasta edessä. Hänen pitää ajaa Jyväskylän MM-rallissa sellaista vauhtia, että yhteis-

työkumppanit kokevat saaneensa rahoilleen vastinetta.

Ralliautoilu on raaka laji huipulta. Huttunen saa mahdollisuuden näyttää taitonsa maailman huippuja vastaan, mutta tämä voi olla hänien ainoaa tilaisuutensa. Jos hän ajaa ulos tai menestyy huonosti, ei toista tilaisuutta vältämättä tule. Jos hän menestyy hyvin, voi hän saada uuden tilaisuuden. Mutta nyt kaikki on yhden kortin varassa ja sen Huttunen tiedää.

– Taso MM-sarjassa on nyt en- tistä kovempi. Eikä Jyväskylä ole niitä helpoimpia ralleja aloitta- Rally1-autolla, Huttunen tuuma-

Kalle Rovanperä on tällä het- kellä rallin MM-sarjassa kulje- taja, joka määritää tahdin ja tason. El Huttunen tarvitsee Rovanperää Jyväskylän MM-rallissa lyödä, mutta paikka palkintopallille oli kai- kia tyydystävä suoritus. M-Sportin tallikaverien lyöminen on suora- taan edellytys. No, ehkä Suomen MM-rallissa viime vuonna kolmannen sijoitunut **Craig Breen** saa olla Huttunen edellä, jos molem- pien sijoitukset ovat 3–5 sakissa. Mutta **Gus Greensmith** ja **Adrien Fourmaux** on jättävä taakse.

Huttunen joutuu antamaan ta- soitusta muille tehdaskuljettajille. Hän ei ole koskaan kilpailut Ral- ly1-autolla ja ainoat kilometrit ky- seisellä autolla rajoittuvat yhteen testipäivään Virossa.

– Testistä jälj hyvä filis. En ole koskaan ajanut yhtä hyvällä autolle. Testiä ajoin 170 kilometriä. Au- to tuntui heti älyttömän hyvältä ja sitä oli helppo lähteä ajamaan.

Huttunen sai testivuoronsa **Pierre-Louis Loubetin** jälkeen.

– Autoa tarvitsi säästävä vain vä- hän. Kaikki kuskit olivat päätyneet aika lailla samoihin sää töihin.

Tuntuiko, että testissä jää joitain asiaita kokeilematta?

– Ei varmaan. Ehkä olisi ollut hyvä, jos olisi pääsyistä ajamaan toisenlaisellakin tiellä, Huttunen kertoo.

Säväytikö Rally1-autossa jo- ku asia?

– Pito säväytti, kun hybrid oli mukana, Huttunen sanoi.

Huttunen on osallistunut 29 MM-ralliin. Niistä 27 hän on ajanut R5- tai Rally2-luokan autolla. Huttunen ei ole kokemusta WRC-autosta kuin kahdesta SM-rallista kolme vuotta sitten. Jos MM-sarjassa kilpailtaisiin edelleen WRC-autoil- la, sillä olisi paljonkin merkitystä. Mutta nyt autona on Rally1.

– Se helpottaa minun ajamista. Rally1-auto on lähempää R5-autoa, Huttunen toteaa.

Helpotusta tuo myös tuttu talli. Grönholm ja Huttunen vahioivat viime syksynä hevosta Hyundaiasta Fordilta. Huttunen on ajanut Fordin rallitallin Rally2-luokan Ford Fiestaalla viisi MM-rallia.

– Kun vahdoimme tiimiä, niin haaveena oli, että saisin Rally1-auton MM-rallin tänä vuonna. Se ta- voite on täyttynyt, Huttunen sanoo.

Ford Puma Rally1 on kilpailuky- kyinen ralliauto. **Sebastien Loeb** todisti sen kauden avanneessa Monte Carlon rallissa, kun hän voinut voittoon, vaikka oli testan- nut autoa vain – yhden päivän!

Huttusta vertaamisen yhdeksänkertaiseen maailman mestariin huvittaa. Loebilla on niin paljon kokemusta MM-ralleista, että hän pärjäisi millä tahansa autolla. Mutta Loeb näytti, että Puma on voit- taja-auto. Breen osoitti Puman po- tentiaalin yltämällä toiseksi Sardi- nian MM-rallissa.

– Auton suhteeseen voi olla luottavainen, Huttunen myöntää.

Huttunen on kerännyt mainetta vauhdillaan ja stoolaisella ty- neydyllään. Hänen kasvoiltaan ei juuri pysty lukemaan, että onko ralli päätynyt voittoon vai kes- keytykseen.

Tämän kauden neljästä MM-ral- lista voittoja ei ole tullut yhtään, keskeytyksiä yksi ja kaksi kertaa Huttunen on seissyt WRC2-luo- kan palkintopallin alimmallalla as- kelmallalla.

– Ruotsissa ja Sardinialla vauhti oli paikka paikoin oikein hyvä, Huttunen tuuma.

Ford Fiesta Rally2 ei ole WRC2-luokan kilpailukykyisin auto. Kun on altavastaja, joutuu paikkaamaan ajohankkijalla ja ot- tamaan enemmän riskejä. Joskus onnistuu, joskus ei.

Huttunen on altavastaja myös Jyväskylän MM-rallin erikoisko- keilla, mutta hän ei aio jahdata hy- västä tulosta kovalta riskillä.

– Sellaista puhetta on Marcuk- sen kanssa ollut, että paineita ei saa ottaa, mutta hyvin pitää olla valmistautunut, Huttunen sanoo.

Ja Marcus Grönholm jos kuitä milläkin on mieli, kun näyt- töpaikka on yhden kortin varassa. Grönholm käytti niitä korteja useita urallaan, mutta lopulta kädessä oli voittokoristi. Grönholm kruunattiin kaksi kertaa kulje- jien maailman mestariksi.

– Toivottavasti saisim Rally1-auton useampaan MM-ralliin tänä vuonna, Huttunen tuuma.

Se ei ole täysin Huttusen kä- sisissä ja päättäväissä. Mutta voi hän siihen merkittävästi vaikuttaa elokuun ensimmäisenä viikonloppuna.

“

Auto tuntui heti älyttömän hyvältä ja sitä oli helppo läheä ajamaan.

Official WRC Merchandising Store



WRC Glow T-shirt



WRC Polo - Blue



WRC T-shirt - Black



WRC 2022 Championship Hoodie



WRC 2022 Pacenotes Hoodie



WRC Cars T-shirt



WRC 2022 Tour T-shirt



WRC Gravel T-shirt



WRC Legends Hoodie



WRC FIA Championship Hoodie



WRC Rev Cap



WRC Stripe Cap



WRC Shards Cap



WRC Noir Cap



WRC 2022 Championship Cap

Find our full range at:

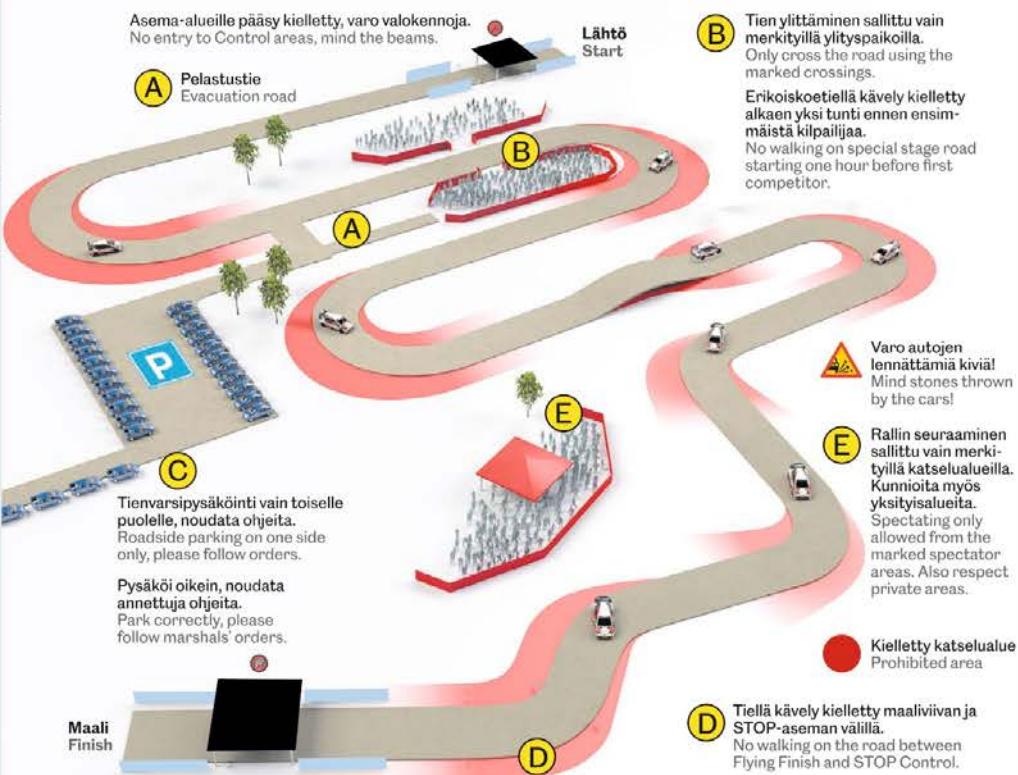
shop.wrc.com

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Seuraa rallia turvallisesti / Spectator Safety

MM-rallin johtokeskus seuraa tapahtumia erikoiskokeilla reaalialkaisesti, joten ethän liiku erikoiskokeelle kesken kilpailun, ettei erikoiskoetta jouduta keskeyttää mään.

You will be watched. The organiser has a live coverage from the special stages. Please don't walk on the stage during the rally. The stage might be stopped if that kind of movement is noticed.

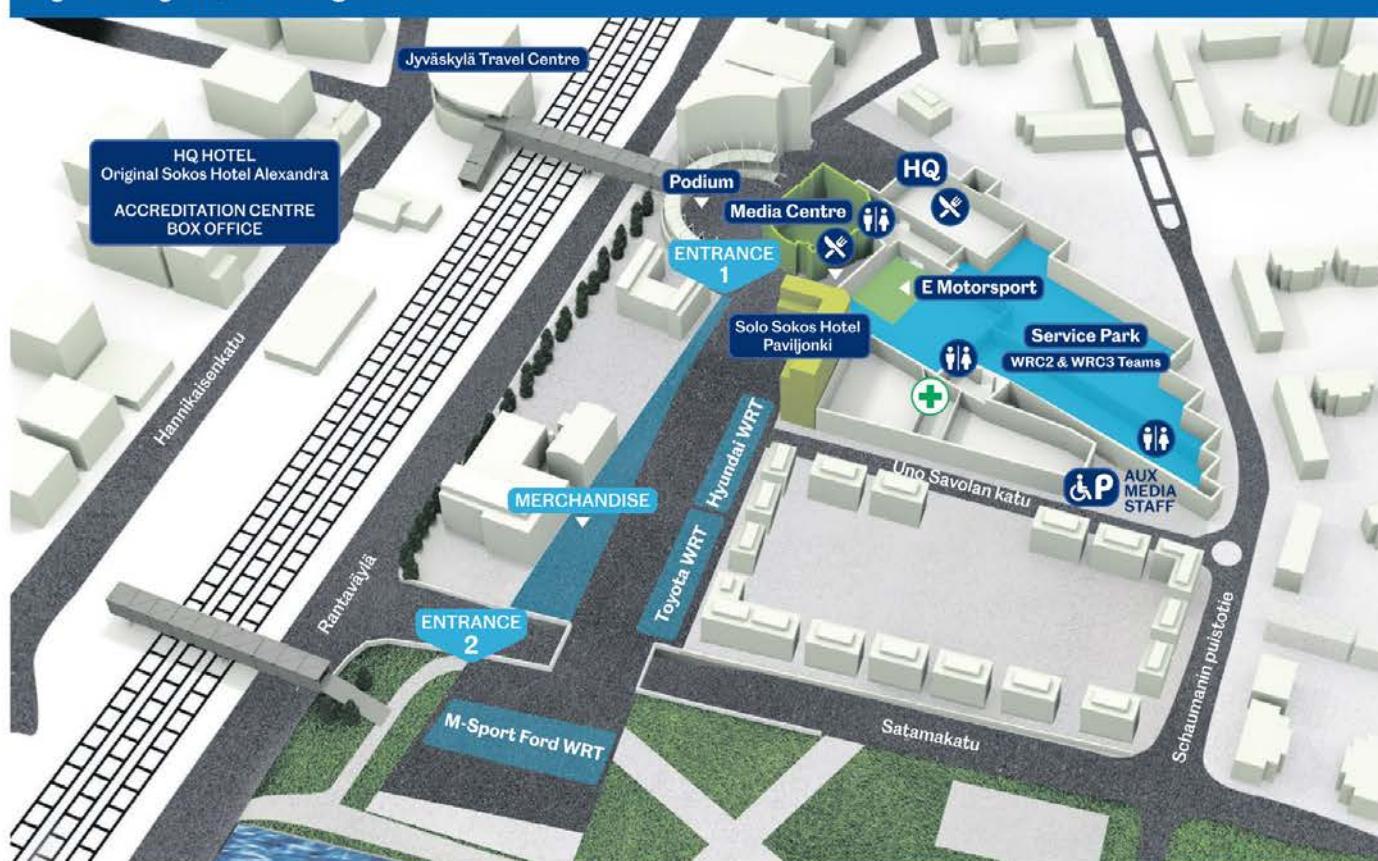


Turva-autot / Safety cars
Turva-autot tarkastavat reitin turvallisuusjärjestelyt ja katsojien oikean sijoittumisen 90–30 min. ennen kilpailijoita.
Safety cars control safety measures on stages and correct positioning of spectators 90 to 30 minutes before the first competitor.

OO-auto / OO-car
OO-auto tarkstaa reitin kilpailijoiden näkökulmasta ja valvoo katsojien sijoittumista 30–25 min. ennen kilpailijoita.
OO-car controls the route from competitors' point of view and reports on spectator positioning 30 to 25 minutes before the first competitor.

O-auto / O-car
O-auto on viimeinen varoitus kilpailijoiden lähestymisestä. Se tarkastaa katsojien sijoittumisen 15-min. ennen kilpailijoita.
O-car is the last warning for spectators. O-car controls spectator positioning 15 to 10 minutes before the first competitor.

Jyväskylä / Paviljonki



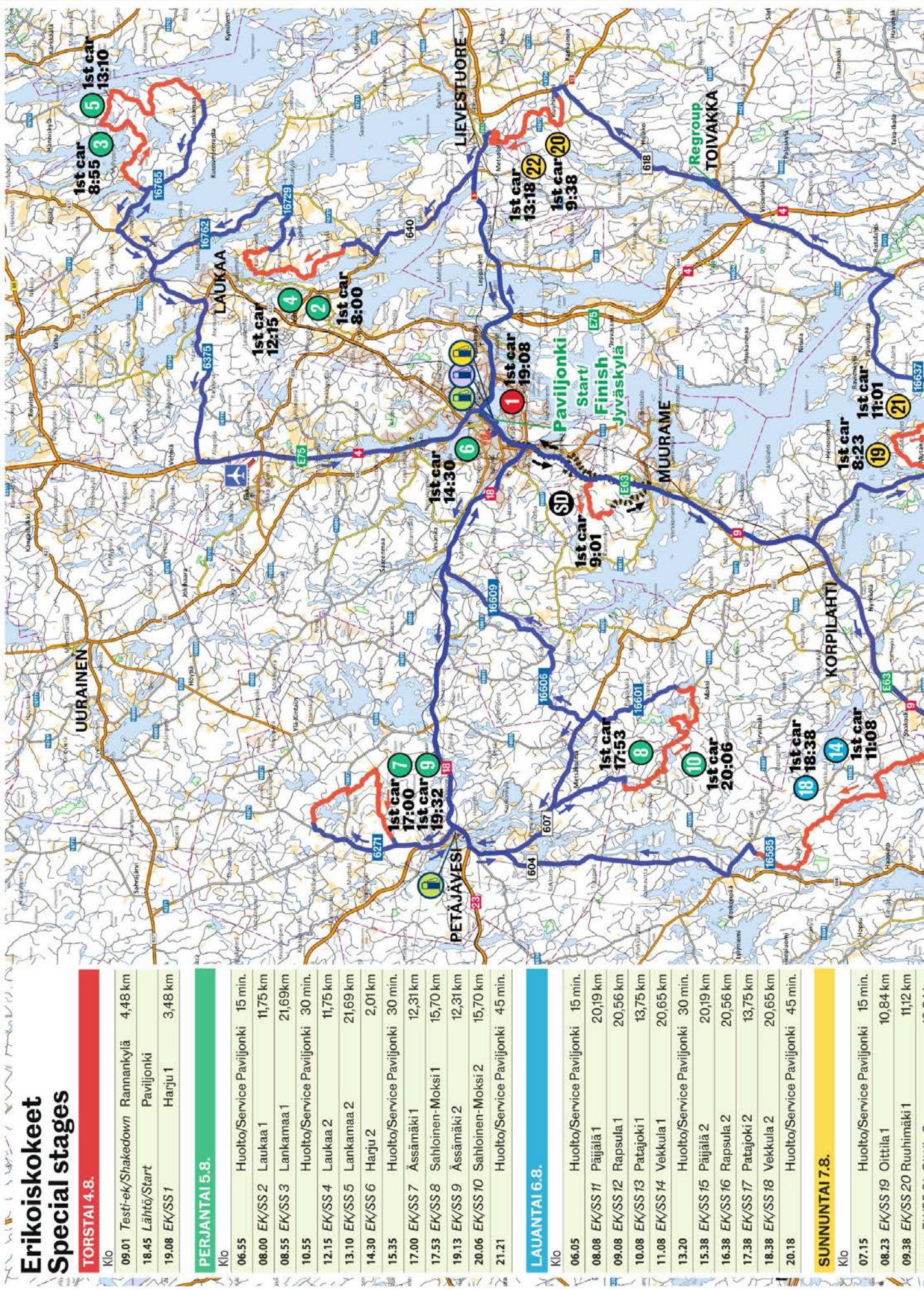
Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli

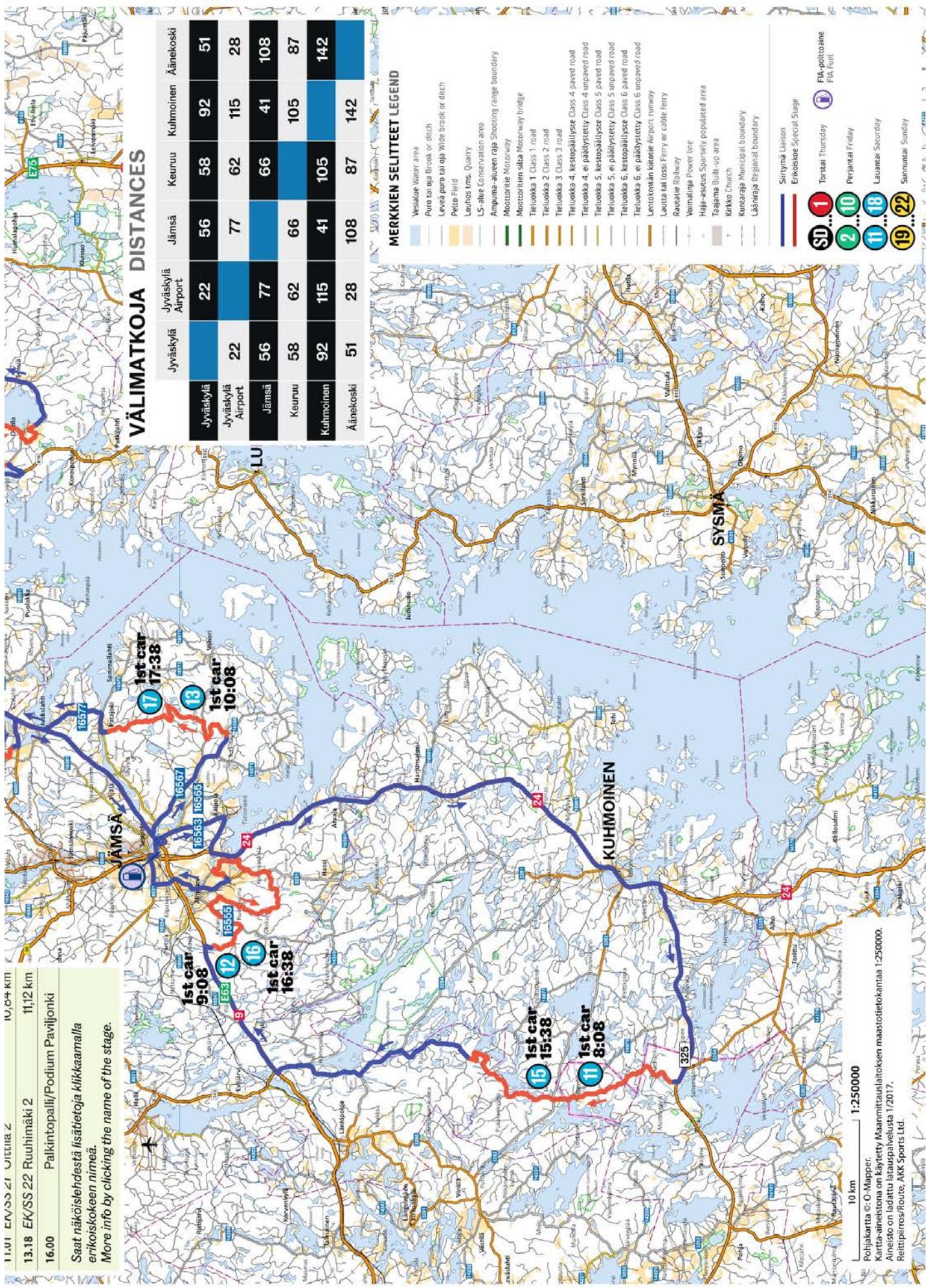
Ilmoittautuneet / Entry list

Nro	Kuljettajat	Kans.	Auto	Ilmoittaja	Luokka/Ryhmä	Sarja	Nro	Kuljettajat	Kans.	Auto	Ilmoittaja	Luokka/Ryhmä	Sarja
No	Drivers	Nat.	Car	Entrant	Class/Group	Eligibility	No	Drivers	Nat.	Car	Entrant	Class/Group	Eligibility
69	Kalle Rovanperä	FIN	TOYOTA	TOYOTA GAZOO RACING WRT	RC1	P1M	31	Martin Prokop	CZE	FORD	MARTIN PROKOP	RC2	P2
	Jonna Halttunen	FIN	GR Yaris Rally1		Rally1			Michal Ernst	CZE	Fiesta MkII		Rally2	WRC2
11	Thierry Neuville	BEL	HYUNDAI	HYUNDAI SHELL MOBIS	RC1	P1	32	Gaurav Gill	IND	SKODA	GAURAV GILL	RC2	P2
	Martijn Wydaeghe	BEL	i20 N Rally1	WORLD RALLY TEAM	Rally1	M		Gabriel Morales	BRA	Fabia		Rally2	WRC2
8	Ott Tänak	EST	HYUNDAI	HYUNDAI SHELL MOBIS	RC1	P1 M	34	Fabrizio Zaldívar	PRY	HYUNDAI i20 N	HYUNDAI MOTORSPORT N	RC2	P2
	Martin Järveoja	EST	i20 N Rally1	WORLD RALLY TEAM	Rally1			Marcelo Del Ohannesian	ITA			Rally2	WRC2
18	Takamoto Katsuta	JPN	TOYOTA	TOYOTA GAZOO RACING WRT	RC1	P1	35	Joshua McRaelean	IRL	HYUNDAI i20 N	JOSHUA MCERLEAN	RC2	P2
	Aaron Johnston	IRL	GR Yaris Rally1		Rally1	M/T		James Fulton	IRL			Rally2	WRC2
42	Craig Breen	IRL	FORD	M-SPORT FORD WORLD	RC1	P1 M	36	Riku Tahko	FIN	HYUNDAI i20 N	RIKU TAHKO	RC2	P2
	Paul Nagle	IRL	Puma Rally1	RALLY TEAM	Rally1			Sami Rynnänen	FIN			Rally2	WRC2
33	Elfyn Evans	GBR	TOYOTA	TOYOTA GAZOO RACING WRT	RC1	P1 M	37	Freddy Loix	BEL	SKODA	FREDDY LOIX	RC2	P2
	Scott Martin	GBR	GR Yaris Rally1		Rally1			Pieter Tsjoen	BEL	Fabia Evo		Rally2	WRC2
44	Gus Greensmith	GBR	FORD	M-SPORT FORD WORLD	RC1	P1 M	38	Lauri Joona	FIN	FORD	LAURI JOONA	RC3	P3
	Jonas Andersson	SWE	Puma Rally1	RALLY TEAM	Rally1			Tuukka Shemeikka	FIN	Fiesta Rally3		Rally3	WRC3
7	Pierre-Louis Loubet	FRA	FORD	M-SPORT FORD WORLD	RC1	P1	39	Jan Černý	CZE	Fiesta Rally3	JAN ČERNÝ	RC3	P3
	Vincent Landais	FRA	Puma Rally1	RALLY TEAM	Rally1			Jan Tománek	CZE	Fiesta Rally3		Rally3	WRC3
4	Esaapekka Lappi	FIN	TOYOTA	TOYOTA GAZOO RACING WRT	RC1	P1 M	40	Toni Herranen	FIN	FORD	TONI HERRANEN	RC3	P3
	Janne Ferm	FIN	GR Yaris Rally1		Rally1			Sebastian Virtanen	FIN	Fiesta Rally3		Rally3	WRC3
2	Oliver Solberg	SWE	HYUNDAI	HYUNDAI SHELL MOBIS	RC1	P1 M	41	Tommi Heino	FIN	FORD	TOMMI HEINO	RC3	P3
	Elliott Edmondson	GBR	i20 N Rally1	WORLD RALLY TEAM	Rally1			Patric O'hman	FIN	Fiesta Rally3		Rally3	WRC3
68	Jari Huttunen	FIN	FORD	M-SPORT FORD WORLD	RC1	P1	43	Henri Timonen	FIN	FORD	HENRI TIMONEN	RC3	P3
	Mikko Lukka	FIN	Puma Rally1	RALLY TEAM	Rally1			Jussi Kärppiöki	FIN	Fiesta Rally3		Rally3	WRC3
16	Adrien Fourmaux	FRA	FORD	M-SPORT FORD WORLD	RC1	P1 M	45	Anssi Rytkönen	FIN	SKODA	ANSSI RYTKÖNEN	RC2	
	Alexandre Coria	FRA	Puma Rally1	RALLY TEAM	Rally1			Juho-Ville Koskela	FIN	Fabia		Rally2	
20	Elli Lindholm	FIN	SKODA	TOKSPORT WRT 2	RC2	P2	46	Kees Burger	NLD	SKODA	KEES BURGER	RC2	
	Reeta Hämäläinen	FIN	Fabia Evo		Rally2	WRC2		Teemu Arminen	FIN	Fabia Evo		Rally2	
21	Teemu Suninen	FIN	HYUNDAI i20 N	HYUNDAI MOTORSPORT N	RC2	P2	47	Jari Tuuri	FIN	SKODA	JARI TUURI	RC2	
	Mikko Markkula	FIN			Rally2	WRC2		Arto Kapanen	FIN	Fabia		Rally2	
22	Egon Kaur	EST	VOLKSWAGEN	EGON KAUR	RC2	P2	48	Enda McCormack	IRL	HYUNDAI	ENDA MCCORMACK	RC2	
	Silver Simm	EST	Polo GTI		Rally2	WRC2		Liam McCormack	USA	NG i20		Rally2	
23	Teemu Asunmaa	FIN	SKODA	TEEMU ASUNMAA	RC2	P2	49	Fabio Frisiero	ITA	SKODA	FABIO FRISIERO	RC2	
	Villa Mannisenmäki	FIN	Fabia Evo		Rally2	WRC2		Giovanni Agnese	ITA	Fabia Evo		Rally2	
24	Mikko Heikkilä	FIN	SKODA	MIKKO HEIKKILÄ	RC2	P2	50	Thierry Colney	FRA	SKODA	THIERRY COLNEY	RC2	
	Samu Vaaleri	FIN	Fabia Evo		Rally2	WRC2		Florian Zingle	FRA	Fabia		Rally2	
25	Hayden Paddon	NZL	HYUNDAI	HAYDEN PADDON	RC2	P2	51	Peter Thomson	CAN	SKODA	PETER THOMSON	RC2	
	John Kennard	NZL	i20 N		Rally2	WRC2		Antti Haapala	FIN	Fabia		Rally2	
26	Nikolay Gryazin	ANA	SKODA	TOKSPORT WRT 2	RC2	P2	52	Justus Räkkönen	FIN	PEUGEOT	JUSTUS RÄKKÖNEN	RC4	
	Konstantin Aleksandrov	ANA	Fabia Evo		Rally2	WRC2		Mikael Korhonen	FIN	208 Rally4		Rally4	
27	Sami Pajari	FIN	SKODA	SAMI PAJARI	RC2	P2	53	Kari Hytönen	FIN	FORD	KARI HYTÖNEN	RC4	
	Enni Mälkönen	FIN	Fabia Evo		Rally2	WRC2		Suvi Niisula	FIN	Fiesta		Rally4	
28	Eerik Pietarinen	FIN	VOLKSWAGEN	EERIK PIETARINEN	RC2	P2	54	Raimo Kaisanlahti	FIN	FORD	RAIMO KAI SANLAHTI	RC4	
	Antti Linnaketo	FIN	Polo GTI		Rally2	WRC2		Kristian Temonen	FIN	Fiesta Rally4		Rally4	
29	Miko Marczyk	POL	SKODA	MIKO MARCZYK	RC2	P2	55	Vitalii Antonov	ANA	RENAULT	VITALII ANTONOV	RC5	
	Szymon Gospodarczyk	POL	Fabia Evo		Rally2	WRC2		Christiaan Van Der Rijzen	NLD	Clio RS Line		Rally5	
30	Georg Linnamäe	EST	VOLKSWAGEN	ALM MOTORSPORT	RC2	P2							
	James Morgan	GBR	Polo GTI		Rally2	WRC2							

Vetomiesten ilmoittautuneet / Vetomies entry list

Nro 1-Ohjaaja / Driver	Seura / Club	2-Ohjaaja / Co-driver	Seura / Club	Auto / Car	Luokka / Class	Nro 1-Ohjaaja / Driver	Seura / Club	2-Ohjaaja / Co-driver	Seura / Club	Auto / Car	Luokka / Class	
201	Nuutti Korhonen	MäntsMK	Teppo Söderström	MäntsMK	Ford Focus	2	247	Edgar Wirtanen	E-TMK/JA	Jonas Lundén	Opel Astra GS1 16V	2
202	Raoul Dahlqvist	E-TMK/JA	Matias Peippo	KySUA	Ford Fiesta 1.6	2	248	Henri Tuomisto	KeurUA	Jukka Rasi	Opel Astra GS1 16V	2
203	Joonas Ojala	MhMK	Kari Kallio	UuUA	Ford Fiesta 1.6	2	249	Kimmo Väistämö	AnkUA	Sami Brofors	Honda Integra Type-R (DC2)	2
204	Tomi Tikkinen	LMM	Jani Latinen	LMM	Renault Megane	2	250	Joni Korhonen	K-KUA	Ari-Pekka Hautanen	JärvisUA	2
205	Juha Mertanen	K-KUA	Eemeli Mertanen	JoeUA	BMW M3 (E36)	2	251	Mika Krouvi	MhMK	Pasi Kurko	Toyota Altezza RS200	2
206	Jeff David	AUS	Grant Geelan	AUS	BMW 325i	2	252	Juha Säilinen	KongUA	Simo Säilinen	BMW M3	2
207	Philip Thomas	AUS	Cody Richards	AUS	BMW 325i	2	253	Teemu Kuusinen	UuUA	Teemu Neuvonen	Toyota Starlet	2
208	Darryn Snooks	AUS	Tracy Dewhurst	AUS	BMW 325i	2	254	Jani Lahtinen	K-KUA	Matti Hämäläinen	Honda Civic Type R (FN2)	2
209	Tomi Jutila	AUK J-äijät	Tuukka Uivila	AUK J-äijät	Volkswagen Polo 16V 1.4	2	255	Juha Paavilainen	MHJ-RT	Matti Jukarainen	BMW M3 - 3.2 (E36)	2
210	Helikki Saarinen	LamUA	Kari Saarinen	HyUA	Opel Astra GS1 16V	2	256	Ilmo Lario	HyUA	Tatu Hämäläinen	Honda Civic Type R	2
211	Sami Virolainen	MäntsMK	Tero Wahlman	UAU	BMW 325i	2	257	Mika Rampainen	KorUA	Jooa Iivaril	BMW M3	2
212	Jarno Puuponen	LMM	Jani Hakanen	LMM	Mercedes Benz 190 E 2.3-16 (W201)	2	258	Reijo Matilainen	SomUA	Mikko Lappalainen	Volkswagen Golf GTI 16V 2.0	2
213	Olli Räimänen	SaaUA	Juha Arponen	AL/AJK-UJK	Opel Kadett GS1 16V	2	259	Max Karhupää	LakUA	Jaakko Jäntti	Honda Civic Type R	2
214	Petri Koli	VihUA	Kaj Nordin	SalouUA	Opel Astra F GS1 16V	2	260	Ari-Pekka Koivisto	YUA	Matias Toppine	BMW M3	2
215	Heikki Honsiohimo	NivUA	Jan Pousi	RoiUA	BMW M3 (E36)	2	261	Nico Valkonen	LMM	Juho-Erik Järvinen	LamUA	2
216	Risto Lejon	AL-Härmä	Petri Hanhila	AL-Härmä	BMW 325i	2	262	Jaakko Ollikkala	PolyUA	Kari Luoma	EPUA	2
217	Pauli Sinkkonen	JoeUA	Virpi Sinkkonen	JoeUA	BMW M3	2	263	Juho Koski-Lammi	JaMoKE/JA	Arttu Vastamäki	HuiUA	2
218	Aki Laakkio	MäntsMK	Ville Andergård	PoSUUA	Toyota Corolla GT	2	264	Kalle Asikainen	JuanUA	Sari Asikainen	JuvUA	2
219	Ville Karjalainen	JyuUA	Pekka Kelander	JyuUA	BMW 325i (E36)	2	265	Heikki Koski-Lammi	JaMoKE/JA	Teemu Sillanpää	EPUA	2
220	Petri Lehtinen	K-KUA	Mikko Härkönen	K-KUA	BMW 328i Coupe	2	266	Mika Lemmetti	LaihUA	Terija Ottman	Ford Escort RS 2000	2
221	Anssi Hytinen	JoeUA	Samuel Soikelle	JoeUA	Volvo 240	2	267	Seppo Kopra	MHJ-RT	Jouni Lampinen	TerUA	2
222	Jukka Kankunen	HuuUA	Pasi Honkalista	JyuUA	Ford Fiesta ST	2	268	Markus Hellström	SalouUA	Tapio Järvi	BMW M3	2
223	Tomi Janger	THU-TEAM	Pasi Hiekka	THU-TEAM	Opel Astra F GS1 16V	2	269	Joni Viitala	AUK J-äijät	Hannu Lamminen	JoeUA	1
224	Tommi Kankaanpää	EPUA	Antti Vilimä	JärvisUA	Volkswagen Golf GTI 16V	2	270	Mikko Lehti	THU-TEAM	Tero Hanninen	LohUA	1
225	Mikko Lauhamoja	EPUA	Atte Nieminen	SaaUA	Ford Escort MK1	2	271	Miikka Vuokila	TorUA	Mika Pyyny	TerUA	1
226	Harri Korkkakoski	IlsUA	Hannu Hartikainen	NilUA	Honda Civic Type R	2	272	Juha Koljonen	TerUA	Mikko Tuukanen	Subaru Impreza 555	1
227	Tero Pellinen	EPUA	Jarmo Mursula	EPUA	BMW M3	2	273	Seppo Kopra	MHJ-RT	Matti Jussi Partanen	Mitsubishi Lancer Evolution IX	1
228	Antti-Jussi Keinänen	NiuUA	Pasi Jestö	NilUA	BMW M3	2	274	Anssi Puntanen	HankUA	Riikka Holmberg	Mitsubishi Lancer Evolution IX	1
229	Mika Orbinski	KUA	Jukka Herranen	LMM	BMW 125i Coupe	2	275	Jarmo Honkanen	MäntsMK	Aki Sparre	VMF	1
230	Jari Nurminen	TullUA	Kari Laukanen	TullUA	BMW M3	2	276	Kari Peura	OUA	Jari Jaakola	OUA	1
231	Lauri Suokas	AUK J-äijät	Eetu Suokas	AUK J-äijät	Toyota Starlet	2	277	Jarmo Leppänen	LMM	Jarmo Puttonen	AUK J-äijät	1
232	Kai Hukkanen	LMM	Toni Tamminen	JyuUA	BMW M3	2	278	Juha Salminen	LopUA	Mikko Laakso	Subaru Impreza WRX Sti	1
233	Matteo Fontana	IT	Alessandro Arnaboldi	IT	Peugeot 208	2	279	Sami Valme	RaisUA	Tuomas Töyrä	Volkswagen Polo	1
234	Jarkko Sihve	TullUA	Mika Makkonen	NokUA	Toyota Starlet	2	280	Jari Puntanen	HankUA	Tomi Puntanen	Mitsubishi Lancer E5	1
235	Jarmo Vesterinen	ImUA	Tomi Minkkinen	HamUA	BMW M3	2	281	Jarmo Honkanen	MäntsMK	Aki Sparre	Subaru Impreza WRX Sti	1
236	Mika Hautaniemi	KuortUA	Juuso Hautaniemi	KuortUA	Toyota Starlet	2	282	Kari Peura	OUA	Jari Jaakola	OUA	1
237	Marko Ristola	AlavUA	Kai Ristola	AlavUA	BMW 325i (E36)	2	283	Jarmo Leppänen	LMM	Jarmo Puttonen	Mitsubishi Lancer E4	1
238	Tommy Björn	RauUA	Teemu Bragge	LakUA	BMW 125i Coupe	2	284	Yrjö Martti	OUA	Mikko Kaitikone	Mitsubishi Lancer E9	1
239	Juho Muurainen	KannMK/UA	Olli-Pekka Hirvonen	UuUA	Honda Civic Type R (EP3)	2	285	Timo Pökkönen	HRCF	Kirsil Holmberg	Subaru Impreza WRX Sti	1
240	Teemu Kiiski	V-SUA	Tero Rönنمäe	RaisUA	Ford Fiesta 1.6	2	286	Mika Pulju	OUA	Pasi Karppinen	Mitsubishi Lancer E7	1
241	Janni Prusti	KuortUA	Arto Ala- Kokkila	KuortUA	BMW 328i	2	287	Mikka Saari	LapUA	Veijo Järvi	Mitsubishi Lancer E6	1
242	Petri Poussi	TullUA	Janni Peltikäinen	TullUA	BMW 325i	2	288	Petri Ylinen	EPUA	Mika Malaska	Subaru Impreza WRX Sti	1
243	Timo Tasanko	KrsSUA	Petri Patoranta	KrsSUA	BMW M3	2	289	Markku Rainamo	JyuUA	Jukka Vihtalahti	Toyota Yaris	1
244	Henrik Salo	OUA	Tuomo Appel	OUA	BMW 125i Coupe	2	290	Arttu Karhumäki	EPUA	Sampo Haapaniemi	TamUA	1
245	Pauli Junttila	NivUA										





● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022



WRC E-SAFETY GUIDE

VARMISTA ETTÄ VIHREÄ VALO PALAA

Vuodesta 2022 eteenpäin kaikki FIA:n rallin MM-sarjan pääluokan autot ovat **sähköhybridet**.

Tämä tuo mukanaan uusia varotoimia katsojille ja turvallisuushenkilöille ulosajoissa korkeajännitteisen sähkövirran vuoksi.

Tästä syystä aina auton ollessa paikallaan, on varmistettava, että **vihreä valo** palaa. Vain se tarkoittaa, että auto on turvallinen.

LOOK FOR THE GREEN LIGHT

From 2022 onwards, all cars at the top level of the FIA World Rally Championship feature hybrid **electric** powertrains.

With this comes new precautions for spectators and safety crews in the event of a crash due to the **high-voltage** electrical current they can generate.

This is why you must always look for the **green** light whenever a car is stationary before touching it, as only this means the car is **safe**.

2 Turvalovalot löytyvät tuulilasista ja molemmista sivupilarista. Vihreä valo onnettomuuden jälkeen tarkoittaa, että autoon on turvallista koskea.

2 Safety lights are on the windscreen and both side pillars of the cars. Following an accident, a solid green light means it is safe to touch.

1 HY-symboli merkitsee hybridiauton. Vuodesta 2022 eteenpäin kaikissa Rally1-autoissa on hybridimoottori.

3 The HY symbol shows that this is a hybrid car. From 2022 onwards, all Rally1 cars have hybrid engines.

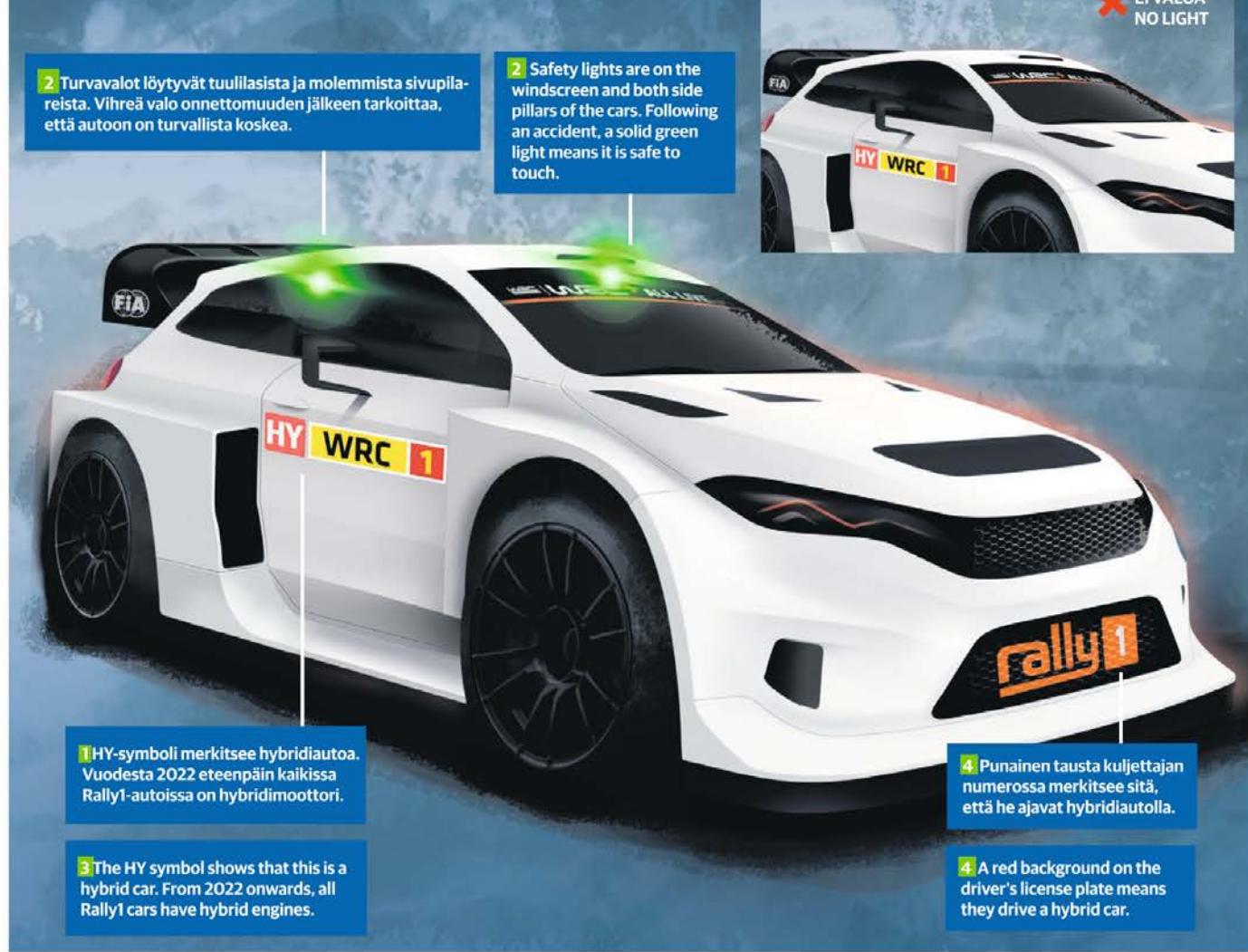
1 Välikyvä punainen valo ja hälytysääni kertovat, että auto on vaarallinen. Mikäli valo ei pala, on auto potentiaalisesti vaarallinen. Koske autoon vain, jos vihreä valo palaa.

1 A flashing red light, along with an alarm sound, means the car is unsafe. No light means it is potentially unsafe. Only touch the car if there is a green light.



4 Punainen tausta kuljettajan numerossa merkitsee sitä, että he ajavat hybridiautolla.

4 A red background on the driver's license plate means they drive a hybrid car.





Craig Breen sijoittui Ford Pumalla toiseksi Sardinian MM-rallissa kesäkuussa.

Miljoonan euron ralliauto

Kansainvälinen autoliitto FIA yritti suitsia tehdastallien kustannuksia tiukemmillä säännöillä, mutta kävkin niin, että Rally1-auto maksaa 300 000 euroa enemmän kuin aiempi WRC-auto. Myös Rally1-auton käyttökustannukset ovat kalliimmat.

Reiner Kuhn

Koska uusi hybriditeknologia on osoittautunut pelättävä paremmaksi ja Fordin rallitallilla M-Sport on jo myynyt yhden yhdeksästä Rally1-autostaan **Jordan Serideridisille**, voidaan Fordin kolmen sukupolven huippuautoja verrata sekä teknisesti että kustannusten osalta.

Vuoden 2009 Ford Focus WRC oli viimeinen WRC AUTO, jossa oli kaksilitrainen, turboahdettu moottori ja hiilikuitinen kytkin. Focus perustui varsin kookkaaseen C-luokan mallistoon ja sen moottori oli perua vuodelta 1999. Auton oli vaka löytää täydellisiä säätöjä eri tellille. Se lisäsi auton käyttökustannuksia. Mikä tärkeintä: vasta kaudella 2011 tehdastallien käytössä olevien moottorien lukumäärää alettiin merkittävästi rajoittaa.

M-Sport on myynyt noin 30 näitä vuoden 2009 mallin Ford Focus WRC-autuja 530 000 euroon kappalehintaan. Auton käyttökustan-

nus ek-kilometriä kohden on noin 250 euroa.

Focuksen seuraaja Ford Fiesta perustui B-luokan mallistoon ja vuonna 2011 käytöön otetussa autossa oli 1,6-litrainen turboahdettu moottori.

Kuusi vuotta myöhemmin WRC-autot päivitetiin todellisiksi huippuautoiksi. Turbon kuristinta suurennettiin 33 millimetristä 36 millimetriin, jolla moottorin tehoa saatiin nostetuksi 60 hevosvoimalla 390 hevosvoimaan. Autot kevenivät 25 kilolla 1175 kiloon ja niissä oli elektronisesti säädetettävä tasauspyörästö myös auton keskellä.

Vuoden 2017 Ford Fiesta oli myös kasvanut leveyttä 55 millimetriä 1875 millimetriin. Kun etuspoilerien, lokasuojien ja takasiipien muotoilulle annettiin enemmän vapauksia, tarkoitti se näyttävämpää ulkonäköä, mutta myös lisääntyneitä vierailuautoon kiellettyi ja se säästää kustannuksia.

– Kuljettajat olivat innoissaan näistä autoista, mutta niiden aerodynamika ja sen saaminen haluttuun tasapainoon oli meille suuri haaste, sanoo M-Sportin pääsiipiöri **Chris Williams**.

Huippuna viritytetty WRC-autot villitsivät kilpailijat ja yleisön, mutta ne olivat kalliita, koska niissä oli runsasta hiilikuidusta tehtyjä osia. Vuoden 2017 mallin Ford Fiesta maksoi 680 000 euroa, Hyundain ja Toyotan sen kauden WRC-autot vielä enemmän.

Auton käyttökustannukset olivat omassa sarjassaan: 300 euroa / ek-kilometri. Ehkä se oli syy, että näitä autoja valmistettiin vildeessä vuodessa vain 12 kappaletta.

Niistä puolet on yksityisten kuljettajien hallussa. Yksi näistä 2017 mallin Ford Focus WRC-autosta vaihtoi omistajaa heinäkuussa, kun M-Sportin omistaja **Malcolm Wilson** luovutti auton unkarilaiselle **Istvan Schubertille**.

Kaudelle 2022 tuli suuri muutos: hybriditeknologista huolimatta Rally1-autosta haluttiin halvempia. Tällä haluttiin houkutella uusia tehdastalleja mukaan MM-sarjaan.

Rally-autossa moni asia pohjautuu Rally2-auton sääntöihin, kuten se, että Rally1-autossa ei ole aktiivista keskimmäistä tasauspyörästöä. Ahtopaineen kierrätystä on yksinkertaistettu ja aerodynamikaan rajoitettu. Etuspoilerin lisäläpät on kielletty ja se säästää kustannuksia.

FOCUS, FIESTA JA PUMA

Colme Fordin huippuautoa

- **2009, Ford Focus WRC:** Hinta noin 530 000 euroa. Neliveto, aktiivinen tasauspyörästö keskellä, kahden litran turbomoottori, teho noin 330 hevosvoimaa, väänntö noin 550 Nm.

Kantava korin turvakaarella, minimipaino 1190 kiloa.

- **2017, Ford Fiesta WRC:** Hinta noin 675 000 euroa. Neliveto, aktiivinen tasauspyörästö keskellä, 1,6 litran turbomoottori,

teho noin 390 hevosvoimaa, väänntö 500 Nm. Kantava korin turvakaarella, minimipaino 1190 kiloa.

- **2022, Ford Puma Rally1:** Hinta noin 980 000 euroa. Neliveto ilman keskimmäistä tasauspyörästöä, 1,6 litran turbomoottori ja 100 kilowatin sähkömoottori, teho noin 540 hevosvoimaa. Putkirunko, vähimmäispaino 1260 kiloa.

Mutta FIA:n aikomus painaa auton hinta alle 600 000 euron huolimatta 145 000 euron hybridilykkiöstä ei toteutunut.

M-Sport myy Ford Puma Rally1-auton 980 000 euron hinnalla – luonnonlisestä ilman arvonlisäveroa. Se on melko suolaisesta hinta, johon myös inflaatiolla on ollut vaikutukseensa. Ja mikä on merkittävä: rajoittavista säännöistä huolimatta myös auton käyttökustannukset ovat kasvaneet.

Se johtuu osaksi hybridilykkiöstä ja sähkömoottorin latauksen järjestämisestä. Myös ahderitu turbomoottori on edeltäjäänsä kalliimpi, vaikka tällä kaudella auton kohden voi käyttää vain kahta moottoria ja yhtä varamoottoria.

Uusi fossiliivapaa polttoaine vaatii enemmän moottorien huol-

tamista, koska kone käy sen takia kuumempaan. Osaltaan siihen vaikuttaa myös se, että ahtopaineen kierrätysventtiili on tälle kaudelle kielletty.

Putkirunko on yksi kustannuksia kohottava tekijä, koska sen korjaaminen esimerkiksi uloajon jäljiltä on merkittävästi kalliimpaa. Pelkästään sen takia M-Sportin tallipäällikkö **Richard Millener** ei pysty eikä halua arvioida auton kilometrikohtaisia käyttökustannuksia. Se on ymmärrettävää.

– Tällä kaudella vain meidän omat insinöörit ottavat vastuun Rally1-autosta. Tämä ei niinkään joudu hybridityksiköstä tai turvatekijöistä, vaan sitä, ettei emme halua paljastaa mitään Pumasta ulkopuolisille ensimmäisen vuoden aikana, Millener sanoo.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Päijälä

Lauantai 6.8. / Saturday 6.8.

EK/SS 11/15 Päijälä



Stage info

Sulkuaika Road closed

5.15–18.45

Ensimmäinen auto First car
EK / SS 11: EK / SS 15:

8.08 | 15.38

Vetomiehet:
10.03

Uusi ek tässä muodossa
New stage in this length

Järjestävä seura
Organised by

Päijälän kyläyhdistys/
OrSUA

Katselalueet Spectator areas

A 0,00–0,40 km
Lähön jälkeen hyppy ja mutka oikealle.
After the start jump and curve to the right.

B 5,40–6,05 km
Vauhdikkaita kurveja ja hyviä hyppijä.
Hieno paikka hyvällä näkemällä.
High speed curves and good jumps.
Good view and nice place to watch the rally.

C 7,75–8,55 km
Yksi rallin isoimista hypystä ja oikealle käännyvä mutka.
One of the biggest jump of the rally and a right hand curve.

D 8,75–9,55 km
Risteys vasemmalle ja yllättävä mutka oikealle.
Junction to the left and unexpected right hand curve.

E 9,7–10,25 km
Vasemmalle käännyvä mutka ja sen jälkeen hyppy.
Risteys vasemmalle, silta ja mutka oikealle.
Junction to the left, jump, bridge and a right hand curve.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskokeesta / recce video

ksml.fi/ek



Mutkaton autoarki.®

Mutkattomasti sähköautoilijaksi

Uusin tekniiikka, vähäpäästöisyys ja kustannustehokkuus ovat erinomaisia syitä vaihtaa sähköautoon tai ladattavaan hybridtiin. Sähköauton hankintatuki, poistettu autovero ja työsuhdeautoilijoille suunnattu autoedun verotuki tuovat käyttökuluiltaan edullisen sähköautoilun yhä useamman autoilijan ulottuville. Sectolla on yli kymmenen vuoden kokemus sähköautoleasingistä. Valikoimaamme kuuluvat kaikki automerkit ja -mallit, sekä latauslaiteratkaisut.

Autamme sinut tai yrityksesi sähköisen liikenteen äärelle. Jos edulliset ja ympäristöystävälliset kilometrit kiinnostavat lue lisää secto.fi/sahkoautot.



secto.fi | sectovaihtoautot.fi

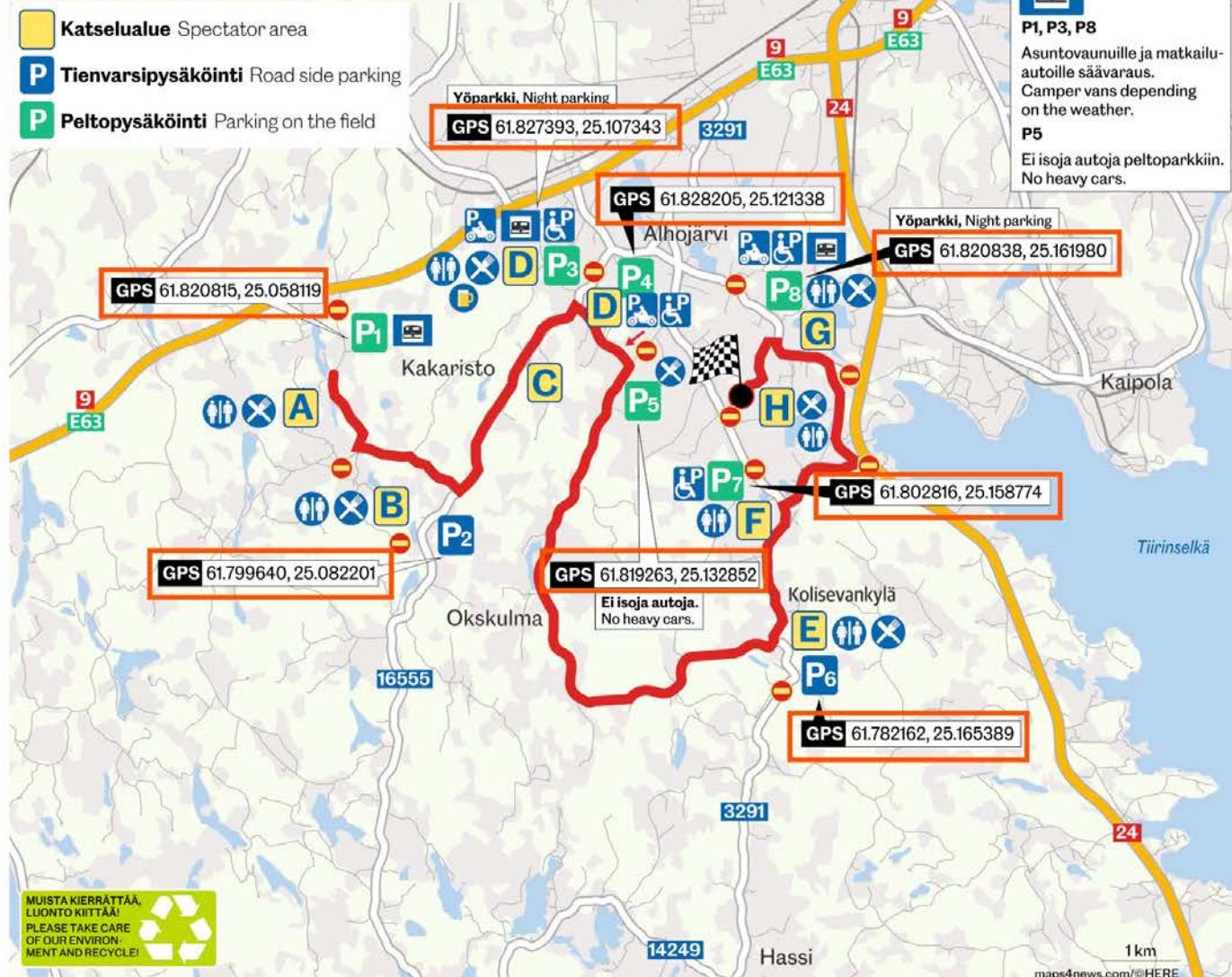
secto
automotive

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Rapsula

Lauantai 6.8. / Saturday 6.8.

EK/SS 12/16 Rapsula



Stage info

Sulkuaika Road closed
06.15-19.45

Ensimmäinen auto First car
EK / SS 12: EK / SS 16:
9.08 | 16.38

Vetomiehet:
11.00

Uusi ek tässä muodossa
New stage in this format

Järjestävä seura
Organised by
Alhon Aki ry / Jämsän
Maamiesseura ry /
Alhojärven kyläyhdistys ry

Katselualueet Spectator areas

A 0,00-0,20 km
Lähön jälkeen mutkat alämäessä pikkutieillä.
Curves on the downhill section. Narrow road.

D 5,40-5,75 km
Nopea peltomutka vasemmalle. Suosittu Kakariston tiukka risteys oikealle, jonka molemmin puolin on hyvä katselualue.
Fast curve to the left followed by famous Kakaristo junction. Good spectating point.

6,50-6,90 km
Lisätty hyppy ja risteys oikealle.
Artificial jump and junction to the right.

E 14,50-15,00 km
Vasen etuviisto risteys isolle tielle, jonka jälkeen haastava vasen kaarre.
Junction to the left followed by demanding curve to the left.

B 2,30-3,10 km
Mutkia ja risteys. Vauhdikas mutka alämäen jälkeen.
Curves and junction. Fast curve after downhill.

F 16,20 - 16,25 km
Pitkä nopea vasen, jonka jälkeen risteys oikealle. Pitkä näkemä.
Fast and long curve to the left followed by junction to the right. Long view.

G 18,65 - 18,95 km
Nopea etuviisto risteys vasemmalle.
Fast speed junction to the left.

H 19,50 - 19,75 km
Nopea oikealle käännyvä mutka ja risteys vasempaan. Tekninen. Hyvä näkymä.
Fast right-hander followed by a junction left. Technical. Good visibility.

C 4,20-4,50 km
Hyppijä, joiden jälkeen mutkia.
Three jumps followed by curves

Katso video
Watch the video
• Video erikoiskokeesta /
recce video
ksml.fi/ek

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli ●

Kaksi tuplavoittoa, neloisvoitto ja 87 pisteen johto MM-sarjassa

Toyota: two double victories, quadruple win and 87 points lead



TOYOTA GAZOO RACING

Toyota Gazoo Racing World Rally Team

**Esapekka Lappi**

Syntynyt / born: 17.1.1991
Pieksämäki, Finland
MM-rallit / WRC starts: 69
MM-voiton / WRC wins: 1
Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Finland 2011
Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win: Finland 2017
Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Viides 2018 / Fifth 2018
MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Neljä rallia, kerran palkintopallilla, 27 pistettä / 4 starts, 1 podium, 27 points.
Kartanlukija / Co-driver: Janne Ferm
Web: www.esapekkalappi.fi

**Sébastien Ogier**

Syntynyt / born: 17.12.1983 Gap, Ranska / France
MM-rallit / WRC starts: 171
MM-voiton / WRC wins: 54
Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Mexico 2008
Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win: Portugal 2010
Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Maailmanmestari / World Champion 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2020, 2021
MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Seitsenä rallia, 3 kertaa palkintopallilla, 79 pistettä / 7 starts, 3 podiums, 79 points.
Kartanlukija / Co-driver: Scott Martin
Web: www.sebastien-ogier.com

**Elfyn Evans**

Syntynyt / born: 28.12.1988 Dolgellau, Wales
MM-rallit / WRC starts: 112
MM-voiton / WRC wins: 5
Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Wales 2007
Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win: Wales 2017
Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Toinen 2020, 2021 / Second 2020, 2021
MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Seitsenä rallia, 3 kertaa palkintopallilla, 79 pistettä / 7 starts, 3 podiums, 79 points.
Kartanlukija / Co-driver: Jonne Halttunen
Web: <https://www.facebook.com/KalleRovanperaRacing>

**Kalle Rovanperä**

Syntynyt / born: 1.10.2000 Jyväskylä, Finland
MM-rallit / WRC starts: 46
MM-voiton / WRC wins: 7
Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Wales 2017
Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win: Viro 2021 / Estonia 2021
Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Neljäs 2021 / 4th 2021
MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Seitsenä rallia, viisi voittoa, viisi kertaa palkintopallilla, 175 pistettä / 7 starts, 5 wins, 5 podiums, 175 points.
Kartanlukija / Co-driver: Jonne Halttunen
Web: <https://www.facebook.com/KalleRovanperaRacing>

Perustettu / Established: 2016
Kotipaikka / Headquarters: Jyväskylä, Finland
Tallipäällikkö / Team principal: Jari-Matti Latvala
MM-rallit / WRC events: 66 (2017-2022)
MM-voiton / WRC wins: 31, (Toyota yhteensä 73, wins by Toyota in total 73)
MaailmanmestaruuDET / Manufacturer champion: 2018, (Toyota: 1993, 1994, 1999, 2018, 2021)
Web: www.toyotagazooracing.com

Toyota GR Yaris Rally: Pititus / length 4225 mm, leveys / width 1875 mm, akseliväli / wheelbase 2630 mm, paino / weight 1260 kg.
Mootori / engine: 1600 cc, maksimitemehdyksi 500 hv, vääntö yli 500 Nm, over 500 bhp, over 500 Nm.

Monte Carlon ralli / Rallye Monte Carlo 20.-23.1.2022

Sijoitus Position	Kuljettaja Driver	Kans. Nat.	Auto Car	Aika / kärkeä jäljessä Total time / behind
1.	Sebastien Loeb	FRA	Ford	3.00.32,8
2.	Sebastien Ogier	FRA	Toyota	10,5
3.	Craig Breen	IRL	Ford	1.39,8
4.	Kalle Rovanperä	FIN	Toyota	2.16,2
5.	Gus Greensmith	GBR	Ford	6.33,4
6.	Thierry Neuville	BEL	Hyundai	7.42,6
7.	Andreas Mikkelsen	NOR	Skoda	11.33,8
8.	Takamoto Katsuta	JPN	Toyota	12.24,7
9.	Erik Cais	CZE	Ford	12.29,2
10.	Nikolay Gryzin	ANA	Skoda	13.41,3

Loeb tuli ja vei mestarien mittelön

Ari Mäntylä

Mistä muistetaan: Yhdeksänkertainen maailmanmestari **Sebastien Loeb** ja kahdeksankertainen maailmanmestari **Sebastien Ogier** taistelivat rallin voistosta lähdestä maaliin. Ogier ajoi johdossa neljä ensimmäistä erikoiskoetta. Loeb viisi seuraavaa ja Ogier kuusi seuraavaa. Loeb nousi takaisin kilpailun johtoon toiseksi viimeisellä erikoiskoella ja piti Ogierin takanaan 10,5 sekunnin erolla. Miesten välinen ero oli enimmillään 24,6 sekuntia. Mestarien taisto ratkesi toiseksi viimeisellä erikoiskoella, jonka Loeb ajo 34,1 sekuntia nopeammin kuin Ogier, joka kärsi rengaskon.

Sävyyttäjät: Loeb voitti rallin kuukautta vaille 48-vuotiaana ja hänestä tuli vanhin MM-rallin voittanut kuljettaja. Voitto oli Loebille 80. rallin MM-sarjassa. Voiton arvoa nostaa se, että Loebin edellisestä MM-rallista ehti kulua vuosi ja neljä kuukautta. Dakarin rallista Monte Carlon ralliin kiirehtinyt Loeb ehti testata Fordin Rally1-autoa vain yhden päivän. **Kalle Rovanperä** ajo pohja-ajan bonuspätkälle.

Peiliin katsojat: Elfyn Evans ajo ulos kolmannelta sijalta ja Ott Tänak tärytti autonsa kallioon sijalta seitsemän. **Thierry Neuville** autosta hajosi jousitus ja belgilaisen tippui neljänneksi sijalta kuudenneksi.

Ruotsin ralli / Rally Sweden 24.-27.2.2022

Sijoitus Position	Kuljettaja Driver	Kans. Nat.	Auto Car	Aika / kärkeä jäljessä Total time / behind
1.	Kalle Rovanperä	FIN	Toyota	2.10.44,9
2.	Thierry Neuville	BEL	Hyundai	22,0
3.	Esapekka Lappi	FIN	Toyota	30,6
4.	Takamoto Katsuta	JPN	Toyota	2.19,4
5.	Gus Greensmith	GBR	Ford	3.20,4
6.	Oliver Solberg	SWE	Hyundai	5.39,4
7.	Andreas Mikkelsen	NOR	Skoda	7.11,1
8.	Ole Christian Veiby	NOR	Volkswagen	7.34,3
9.	Jari Huttunen	FIN	Ford	8.14,2
10.	Egon Kaur	EST	Volkswagen	8.24,8

Rovanperä valloitti Uumajan pätkät

Ari Mäntylä

Mistä muistetaan: Ruotsin MM-ralli ajettiin ensimmäistä kertaa Uumajan ympäristössä. Järjestelyt onnistuivat ja Uumaja saa isännöidä MM-rallia myös vuosina 2023 ja 2024. Ruotsin ralli siirrettiin Uumajaan, koska Torsbyn seudun teillä olivat useana vuonna niukasti lunta ja jäätä.

sämän erikoiskoetta vain 4,3 sekuntia hitaammin kuin kilpailua johtanut **Thierry Neuville**. Rovanperä kuittasi Neuvilin lauantain ensimmäisellä erikoiskoella ja paineli voittoon 22 sekunnin erolla.

Toyotan tehaskuljettajaksi palannut **Esapekka Lappi** ajo kolmanneksi.

Sävyyttäjät: Kalle Rovanperä starttasi ensimmäisenä autona Ruotsin rallin erikoiskoelle, koska Montessa menestyneet **Sebastien Loeb** ja **Sebastien Ogier** jättivät kisan välistä. Vaikeasta lähtöpaikasta huolimatta Rovanperä ajo perjantain seit-

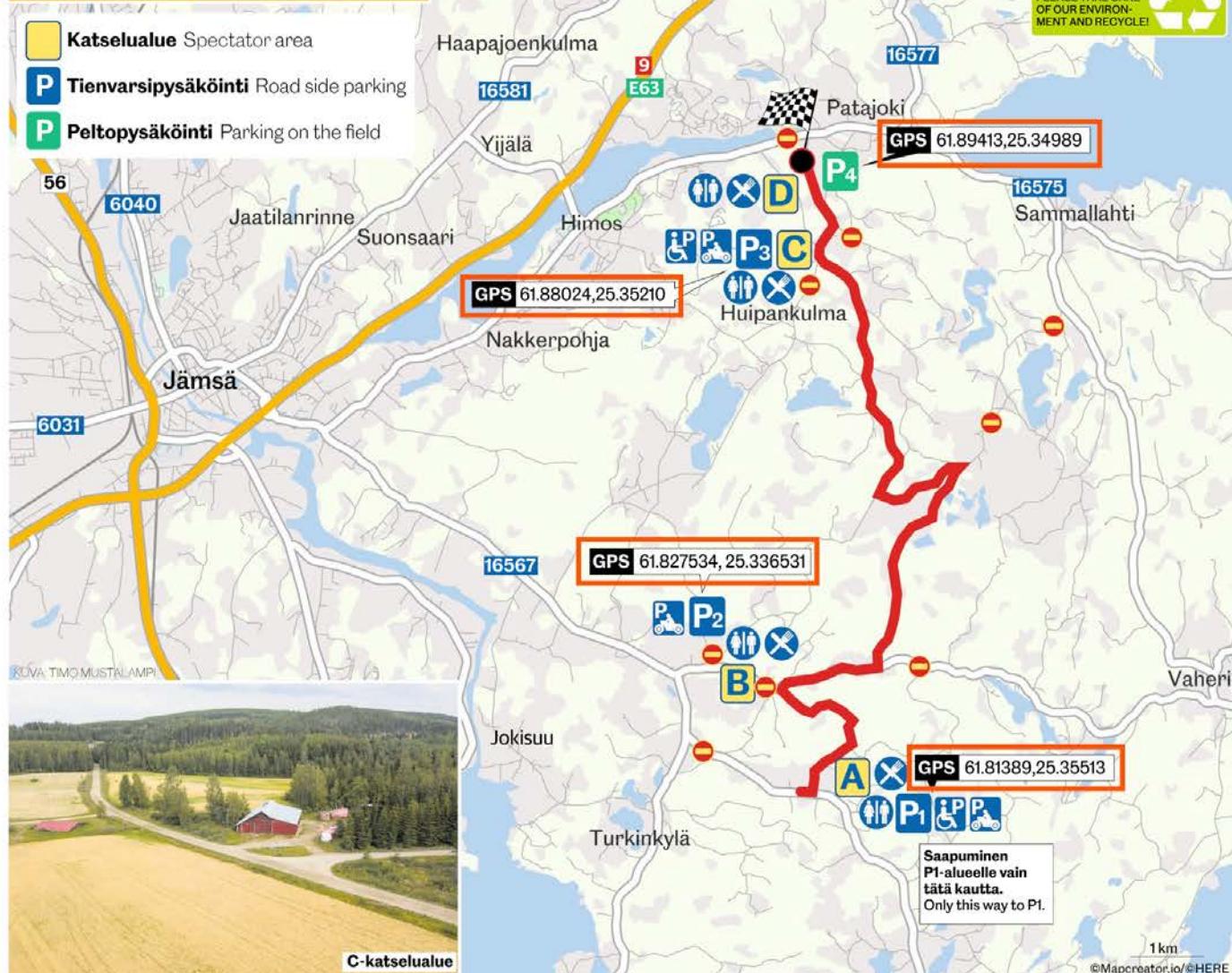
jesi keskeyttämään auton hybridiyksikköön tulleen vian takia. Elfyn Evans ajo valotolppaan Uumajan kaupunkipätkällä lauantaina ja toistamiseen ulos päästöpäivän ensimmäisellä erikoiskeella. Sekä Tanak että Evans keskeyttivät kilpailun toiselta sijalta.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Patajoki

Lauantai 6.8. / Saturday 6.8.

EK/SS 13/17 Patajoki



Stage info

Sulkuaika Road closed
7.15-20.45

Ensimmäinen auto First car
EK / SS 13: **10.08** | EK / SS 17:
17.38

Vetomiehet:
12.15

Uusi ek tässä muodossa
New stage in this format

Järjestävä seura
Organised by
AKK Sports Oy

Katselalueet Spectator areas

A **0,30-0,55 km**
Risteys vasemmalle, jonka jälkeen peltotutkia. Pitkä näkemä.
Junction to the left followed by curves. Long view.

C **12,55 km**
Nopea etuviistoristeys oikealle.
Fast speed junction to the right.

B **2,90-3,00 km**
Pyöreä risteys oikealle, jonka jälkeen tie jatkuu ylämäkeen.
Junction to the right followed by uphill section.

D **13,00 km**
Pitkä mutka vasemmalle.
Long left-hand curve.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskokeesta /
recce video

ksml.fi/ek



VALITSE URHEILULLISUUS TOYOTA GR SPORT



Toyotan GR SPORT -varustetaso on tehty dynaamiseen ajoon. Erottava ulkoasu ja urheilullinen luonne saavat päättää käänymään. Erinomainen ajettavuus nostaa kokemuksen omalle tasolleen ja tekee arkipäiväisistä ajomatkoista juhlaa. Tutustu urheilullisiin GR SPORT -malleihin: kattavasti varusteltu ja tyylilakas Toyota C-HR GR SPORT, aina sporttinen Yaris GR SPORT sekä uusi ja voimakas Hilux GR SPORT.

Lue lisää: toyota.fi

TOYOTA EASY – HELPOIN TAPA HANKKIA TOYOTA

- Osamaksu tai yksityisleasing – sinä päättät
- Ei huolta arvon alenemisesta

Toyota Yaris 1.5 Hybrid
GR SPORT
joustavalla osamaksulla esim. **293 €/kk**

YARIS 1.5 Hybrid GR SPORT kokonaishinta 30 089,34 € (sis. toim.kulut 600 €), WLTP CO₂-päästöt 98 g/km, WLTP EU-yhd. kulutus 4,3 l/100 km. **TOYOTA C-HR** 1.8 Hybrid GR SPORT kokonaishinta 39 565,58 € (sis. toim.kulut 600 €), WLTP CO₂-päästöt 112 g/km, WLTP EU-yhd. kulutus 5,0 l/100 km. Toyota Hybrid -malliston (sis. Plug-in Hybrid) WLTP CO₂-päästöt 22–133 g/km ja yhd. kulutus 1,0–5,9 l/100 km. TAKUU 3 v/100 000 km, korin puhkiruostumattomuustakuu 12 vuotta. Hybridijärjestelmän takuu 5 v/100 000 km. TURVA Toyota Hybridiaikurva 10 v/350 000 km. **HILUX Double Cab** 4WD 2.8D GR SPORT Automaatti kokonaishinta 89 516,60 € (sis. toim.kulut 600 €), WLTP CO₂-päästöt 223–248 g/km ja EU-yhd. kulutus 9,5 l/100 km. Hilux-malliston WLTP CO₂-päästöt 223–248 g/km ja yhd. kulutus 8,5–9,5 l/100 km. TAKUU 3 v/100 000 km, korin puhkiruostumattomuustakuu 6 vuotta. Kuvien autoja erikoisvarusteineen. **ESIMERKKILASELMA:** Toyota Yaris 1.5 Hybrid GR SPORT 30 089,34 € (sis. toim.kulut 600 €), TOYOTA EASY OSAMAKSU kk-erä 292,77 €. Rahoitusaika 48 kk. Kilometrit 60 000 km. Käsiraha 20 % (6 017,87 €). Suurempi viimeinen osamaksuerä / taattu hyvityshinta 13 907,18 €. Korko 3,90 %. Käsittelemaksu 9 €/kk. Perustamiskustannus 180 €. Todellinen vuosikorko 4,82 %. Luoton määrä 24 071,47 €. Luoton ja kustannusten yhteismäärä 27 676,47 €. Edellyttää hyväksytyn luottopäätöksen ja kaskovakuutuksen. Luoton myöntää Toyota Finance Finland Oy, Korpivaarantie 1, Vantaa.

O.K. AUTO OY
Täyden palvelun autokauppa jo vuodesta 1964

• JYVÄSKYLÄ
Kuormaajantie 5,
automyynti: 010 5228 325, ma-pe 9-17, la 10-14
huolto: 010 5228 350, ma-pe 7.30-16.30
varaosat: 010 5228 340, ma-pe 8-16.00
Valhdepalvelu palvelee ma-pe klo 7.30-16.30 puh. 010 5228 300

• JÄMSÄ
Koskentie 6,
automyynti: 010 5228 375, ma-pe 9-17, la suljettu
huolto: 010 5228 388, ma-pe 7.30-16.30
varaosat: 010 5228 389, ma-pe 7.30-16.30
Tilinpäätös ja tilihallitus yliopetuuskoulussa. Maksupäätöksessä 0,31 netto + 16,68 netto/min (ala 24%) Lankauspäätöksessä 0,35 netto + 6,00 netto/min (ala 24%)

• ÄÄNEKOSKI
Rahastajantie 2,
automyynti: 010 5228 455, ma-pe 9-17, la suljettu
huolto: 010 5228 460, ma-pe 7.30-16.30
varaosat: 010 5228 465, ma-pe 7.30-16.30
www.okauto.fi www.toyota.fi

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Vekkula

Pituus Length Ensimmäinen auto First Car
20,65 km EK/SS 14: 11.08 EK/SS 18: 18.38

Lauantai 6.8. / Saturday 6.8.

EK/SS 14/18 Vekkula



Stage info

Sulkuaika Road closed
8.15-21.45

Ensimmäinen auto First car
EK/ SS 14: EK/ SS 18:
11.08 | 18.38

Vetomiehet:
13.00

Uusi ek
New stage

Järjestävä seura
Organised by
AKK Sports Oy

Katselualueet Spectator areas

A 0,60-0,75 km
Risteys oikealle. Pitkä näkemä.
Junction to the right. Long view.

B 1,40-1,50 km
Oikea mutka, nyppy ja risteys vasen pienelle tielle.
Bend to the right, crest and turning left to the narrower road.

C 2,20-2,45 km
Mutkia ja risteys oikealle.
Bends and junction to the right.

D 7,05-7,20 km
Oikea mutka ja risteys oikealle, katselualue oikealla puolella tielinjan yläpuolella.
Bend to the right and junction to the right. The spectator area is on the higher ground than the road.

E 13,80-14,00 km
Tiukka mutka vasemmalle.
Tight curve to the left.

F 17,20-17,30 km
Tunnettu Ehikin risteys oikealle, jossa lato aivan tiessä kiinni.
The famous Ehikki junction. Turning to the right. A barn is located just beside the road.

G 20,20-20,35 km
Lähellä maalia tarkasti ajettavat S-mutkat.
Precise driving line is required for these S-curves.

Katso video Watch the video

• Video erikoiskokeesta /
recce video

ksml.fi/ek

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli ●

Hyundaiilla ongelmien kausi, Tänak voitti Sardinialla

Hyundai has faced many problems this season. Tänak won in Sardinia



Hyundai Shell Mobis World Rally Team



Oliver Solberg

Syntynyt / born: 23.9.2001 Fredrikstads-sa Norjassa / Fredrikstad Norja
MM-rallit / WRC starts: 23
MM-vitot / WRC wins: 0
Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Britannia 2019 / Wales Rally GB 2019
Ensimmäinen MM-ralli voitto / First WRC win: 0
Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: 13:s vuonna 2021/13th 2021
MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Kuusi rallia, parhaimmillaan kuudes, 9 pistettä / 6 starts, best result: 6th, 9 points.
Kartanlukija / Co-driver: Elliot Edmondson
Web: <https://www.oliversolberg.com>



Thierry Neuville

Syntynyt / born: 16.6.1988 Sankt Vith, Belgia / Belgium.
MM-rallit / WRC starts: 136. MM-vitot / WRC wins: 15. Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Katalonia / Catalonia 2009. Ensimmäinen MM-ralli voitto / First WRC win: Sakska / Germany 2014. Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Toinen 2013, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020. MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Seitsemän rallia, yksi voitto, kolme kertaa palkintopallilla, 92 pistettä / 7 starts, 2 podiums, 92 points.
Kartanlukija / Co-driver: Martijn Wydaeghe
Web: www.thierryneuville.be



Ott Tänak

Syntynyt / born: 15.10.1987 Saaremaa, Viro / Estonia
MM-rallit / WRC starts: 130. MM-vitot / WRC wins: 15. Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Portugal 2009. Ensimmäinen MM-ralli voitto / First WRC win: Sardinia 2017. Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Maailmanmestari 2019 / World Champion 2019
MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Seitsemän rallia, yksi voitto, kolme kertaa palkintopallilla, 77 pistettä / 7 starts, 1 win, 3 podiums, 77 points.
Kartanlukija / Co-driver: Martin Järveoja
Web: <http://otttanak.com/en/home/>



Dani Sordo

Syntynyt / born: 2.5.1983 Torrelavegassa Espanjassa / Torrelavega Spain
MM-rallit / WRC starts: 179. MM-vitot / WRC wins: 3. Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut: Katalonia 2003. Ensimmäinen MM-ralli voitto / First WRC win: Sakska 2013 / Germany 2013. Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Kolmas 2008, 2009 / Third 2008, 2009. MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022: Kaksi rallia, kaksi kertaa palkintopallilla, 34 pistettä / 2 starts, 2 podiums, 34 points.
Kartanlukija / Co-driver: Candido Carrera
Web: <http://www.danielsordo.com/>

Perustettu / Established: 2012 Kotipaikka / Headquarters:

Alzenau, Saksa / Germany

Talipäällikkö / Team principal: Scott Noh

MM-rallit / WRC events: 102 (2014–2022)

MM-vitot / WRC wins: 20 (2014–2022)

Maailmanmestaruuudet / Manufacturer champion: 2019, 2020

Web: <https://motorsport.hyundai.com>

Hyundai i20 N Rally 1: Pituus / length 4100 mm, leveys / width 1875 mm, akseliväli / wheelbase 2630 mm, paino / weight 1260 kg.

Mootori / engine: 1600 cc, 380 bhp, 450 Nm.

Hybrid: 134 bhp, 180 Nm, 87 kg.

Kroatian MM-ralli / Croatia Rally 21.–24.4.2022

Sijoitus Position	Kuljettaja Driver	Kans. Nat.	Auto Car	Aika / kärkeä jäljessä Total time / behind
1.	Kalle Rovanperä	FIN	Toyota	2.48,21,5
2.	Ott Tänak	EST	Hyundai	4,3
3.	Thierry Neuville	BEL	Hyundai	2.21,0
4.	Craig Breen	IRL	Ford	3.07,3
5.	Elfyn Evans	GBR	Toyota	3.46,0
6.	Takamoto Katsuta	JPN	Toyota	8.08,5
7.	Yohan Rossel	FRA	Citroen	10.01,0
8.	Kajetan Kajetanowicz	PLN	Skoda	11.01,2
9.	Emil Lindholm	FIN	Skoda	11.11,9
10.	Nikolay Gryazin	ANA	Skoda	11.48,5

Rovanperältä huima ajo bonuspätkällä

Ari Mäntylä

Mistä muistetaan: Kalle Rovanperä ajo elämänsä erikoiskoodeen, kun hän otti Ott Tänakin päänaahan bonuspätkällä. Rovanperä lähti viimeiselle erikoiskoodeelle 1,4 sekunnin päässä Tänakista, ajo 14,09 kilometriä pääospätkälle 5,7 sekunnin pohja-ajan ja kuittasi voiton 4,3 sekunnin erolla Tänakiin. Rovanperä johti rallia parhaimmillaan 1,23 minuuttilla, mutta kärki rengasrikon ja ero Tänakiin kutistui 18,2 sekunnsiksi.

Pääospäivään lähdettiin Rovanperän 19,9 sekunnin johdossa. Tänak valitsi viimeisen päivän erikoiskoille neljä pehmeän seoksen rengasta ja kaksi saderengasta ja ne olivat oikea valinta, kun sade kasteli toiseksi viimeisen erikoiskoodeen. Tä-

nak jätti sateella Rovanperää 29,8 sekuntia ja nousi kilpailun johtoon. Keli kuivui viimeiselle erikoiskoodeelle ja kahdella kovan seoksen ja kahdella saderenkalla ajantutti Rovanperä pystyi kuittaamaan kärkipaikan ta-kaisin.

Sävyyttäjät: Tänak ajoi yhden parhaimmista ralleistaan Hyundailta, mutta Rovanperä pisti vielä paremmaksi. Jyväskyläisen ajamista viimeisellä erikoiskoella letkataan rallipiireissä vielä pitkään.

Peiliin katsojat: Esapekka Lappi kolhi autonsa oikean etupyörän kiveen heti ensimmäisellä erikoiskooleella ja keskeytti. Oliver Solberg ajo ulos lauantain ensimmäisellä erikoiskooleella ja keskeytti, kun Hyundai sytti palamaan.

Portugalin MM-ralli / Rally de Portugal 19.–22.5.2022

Sijoitus Position	Kuljettaja Driver	Kans. Nat.	Auto Car	Aika / kärkeä jäljessä Total time / behind
1.	Kalle Rovanperä	FIN	Toyota	3.44,19,2
2.	Elfyn Evans	GBR	Toyota	15,2
3.	Dani Sordo	ESP	Hyundai	2,17,3
4.	Takamoto Katsuta	JPN	Toyota	2,19,4
5.	Thierry Neuville	BEL	Hyundai	2,37,8
6.	Ott Tänak	EST	Hyundai	4,45,7
7.	Pierre-Louis Loubet	FRA	Ford	5,52,1
8.	Craig Breen	IRL	Ford	7,03,4
9.	Adrien Fourmaux	FRA	Ford	8,09,6
10.	Yohan Rossel	FRA	Citroen	13,48,9

Rovanperälle taas täydet 30 pistettä

Ari Mäntylä

Mistä muistetaan: Kalle Rovanperä voitti kolmannen MM-rallin putkeen. Kun Rovanperä oli nopein myös bonuspätkällä, kuittasi hän Portugalista täydet 30 MM-pistettä. Takamoto Katsuta ja Dani Sordo taistelivat kolmannesta sijasta loppuun saakka.

Sordo pudotti Katsutan podiumiltä viimeisellä erikoiskoodeella, jonka hän ajo 4,3 sekuntia Japanilaista nopeammin. Maalissa miesten välistä eroa oli 2,1 sekuntia Sordon eduksi.

Sävyyttäjät: Rovanperä ja Evans ottivat Toyolle kaksoisvoiton, eikä kolmoisvoitokaan ollut kaukana.

Peiliin katsojat: Sébastien Loeb johti rallia neljän erikoiskoodeen jälkeen, mutta ajo Fordissa muuriin ja keskeytti. Sébastien Ogier arveli yhden vararekan riittävän, mutta kun hän kärki kaksi rengasrikkoa, oli edessä keskeytys. Teemu Suninen johti WRC2-luokkaa lähes minuutilla ennen viimeistä erikoiskoetta. Suninen ajo ulos pääospätkällä ja keskeytti.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022



Toyotan tuoma Katsuta on juurtunut Jyväskylään

Takamoto Katsuta ja hänen perheensä viihtyvät Keski-Suomessa Päijänteen rannalla.

Ari Mäntylä

Jyväskylä on rallikaupunki. Kun kuvamme **Takamoto Katsutaa**, 29, Jyväskylän satamassa, kävelee ohi nainen, joka huikkaa Katsutalle hyvin epäsuomaisen tapaan: "Good luck for your next rally". Katsutalla on faninsa hänen uudessa kotikaupungissaan.

Katsuta muutti Jyväskylään Nagoyasta, joka on sekin rallikaupunki. Kauden päättävä Japanin ralli ajetaan Nagoyan ympäristössä. Kaupungin läheillä on Toyota Motor Corporationin pääpaikka Toyota City. Se ei ole pieni paikka sillä kaupungissa on 422 305 asukasta.

– Vaimoni vanhemmat asuvat edelleen Toyota Cityssä, Katsuta kertoo.

Nagoya on puolestaan Japanin kolmanneksi suurin kaupunki. Sen väkiluku on 2,3 miljoonaa ja Nagoyan seudun alueella asuu 10,3 miljoonaa ihmistä. Jyväskylän asukasluku on vajaa 145 000.

– Pidän Jyväskylää enemmän kuin Nagoyasta. Täällä on rauhallista ja kaikki on lähellä. Japanissa on liian vilkasta ja kova liikenne. Jyväskylä on rauhallinen, mutta ei liian hiljainen, Katsuta toteaa.

Katsuta vieraili ensimmäistä kertaa Jyväskylässä vuonna 2007. Hänen isoisänsä oli harrastanut rallia ja hän halusi näyttää 14-vuotiaalle lapsenlapselleen millaista on meno maailman vauhdikkaimmassa MM-rallissa.

– Tapasin tuolla matkalla **Tommi Mäkisen** ja kävimme hänen luonaan. Tommilla oli silloin Subaruja. En voinut kuvittellakaan, että joskus asuisin Jyväskylässä, Katsuta kertoo.

Katsuta harrasti tuolloin kartingia. Ensimmäiseen ralliinsa hän osallistui vuonna 2012 Japanissa.

Mäkisen ja Katsutan tiet kohtasivat jälleen vuonna 2015. Toyota ilmoitti kesällä 2015, että se palaa rallin MM-sarjaan vuonna 2017. Toyotalla oli nuorten kuljettajien kehitysohjelma, josta Katsuta ponnisti Mäkisen koulutettavaksi. Katsuta osallistui vuonna 2015 kahteen SM-rallin Mäkisen rallitallin Subarulla.

Katsuta jatkoi kilpailimesta Mäkisen rallitallin R4-luokan Subarulla ja R5-luokan Ford Fiestalla vuonna 2016. Seuraavana vuonna hän muutti Jyväskylään. Rallista oli tullut Katsutalle ammatti.

HANNA MARJANEN

Hännisen mukaan Katsuta on valmis voittamaan MM-ralleja

Ari Mäntylä

Urallaan 57 MM-rallia jajanut **Juho Hänninen**, 41, toimii **Takamoto Katsutan** henkilökohtaisena kouluuttajana Toyotalla. Katsuta arvostaa Hännisen antamat neuvot ja opetuksen korkealle.

– Juho on minulle mentorii. Hän on auttanut minua todella paljon ja monessa asiassa. Hänenlä on ollut todella suuri vaikuttaja kehitykseen, Katsuta kertoo.

Katsutan mukaan hänen on oppinut ymmärtämään paremmin auton säättämistä Hännisen avulla. Hänninen auttaa paitsi ajamisen kehittämiseessä myös nuottien tekemisessä.

– Juho on myös taitava karttulukija. Hän voi istua minun kartturina testeissä, Katsuta sanoo.

Entä mitä tuumaa Hänninen suo-jatistaan?

– Isoin työ Takan kanssa on tehty nuotitussa ja erityisesti asvaltralleissa on tehty paljon hommia. Soraralleissa se on vähän vaikeampaa, kun ei saa aaja pätikä läpi. Hänninen kertoo.

Hännisen antama apu ei ole ollut pelkästään teknistä vaan myös henkistä.

– Kun hän on ajanut hyvin, niin sen kasvuu huomiointiin on tärkeää. Omien ratkaisuihin keskittyminen, itseluoamisen roukkiminen ja sen ylläpitäminen. Lähinnä sitä työtä ollaan tehty tämä vuonna, Hänninen toteaa.

Hänninen on tehnyt yhteistyötä Katsutan kanssa useita vuosia.

– Tänä vuonna ei ole ehdytä paljon aja, kun uuden auton takia ei ole ollut mahdollisuutta aja edes Suomessa. Viime ja edellisenä

vuonna ajettiin enemmän yhdessä, mutta nyt testaaminen on niin rajuuttua, Hänninen harmittelee.

Hänninen on paikalla ja Katsutan tukena kaikkissa kauden MM-ralleissa.

– Se on todella iso apu, että Juho tulee jokaiseen ralliin ja vain jutella hänen kanssaan, Katsuta kertoo.

Mentoriinista nauttii myös Hänninen, joka on toiminut Toyotan rallitallin kuljettajana ja testikuljettajana vuodesta 2016.

– Olen perillä auton säädöistä ja sen takia pystyn puhumaan hänen kanssaan niistä asioista ralliesiassa. Miettimme yhdessä auton säättöjä ja se on minullekin mukavaa, että pystyn auttamaan, Hänninen sanoo.

Hänninen kehui Katsutaa hienoksi persoonaaksi ja helpoksi työkaaviraksi.

– Hänenlä on nopeuttaa, mutta vielä hän vähän säikähtää erilaisia olosuhteita. Kun tulee joitain mihiin ei olla varauduttu tai totuttu, niin silloin tulee aikaeroa (kärkeen). Hänninen sanoo.

Hänninen kehui Katsutan kypseen henkiseksi vuosien aikana. Hän malttaa aja riskittömästi, koska hänen on tärkeää kerätä kilometrejä ja kokemusta.

– Hyvin hänenlä piti hermo Portugalissa, kun hän taisteli kolmannesta sijasta Sordon kanssa. Tuolaiset tilanteet kehittivät eniten. Ne ovat kasvun merkkejä, että tuollaissesta tilanteesta tulillaan maaliin, eikä lähdetä väkisin puskemaan, Hänninen huomauttaa.

Katsuta on kehittynyt kuljettajaksi, joka pystyy taistelemaan MM-ralleissa sijoituksista palkintopallille. Voiko hän kasvaa



Kolmanneksi Safari-rallissa sijoittunut Takamoto Katsuta (oik.) pääsi kastelemaan Toyotan rallitallin teknisen johtajan Tom Fowlein yhdessä Kalle Rovanperän, Jonne Halttusen ja Scott Martinin kanssa.

HANNA MARJANEN



“Tavoitteena on päästä 2–3 kertaa palkintopallille tämä vuonna”, Takamoto Katsuta sanoo.

MM-rallien voittajaksi?

– Kyllä voi. En näe mitään syytä, että miksi ei. Puhutaan enää niin pienistä askelista, että saadaan

rutiini ja varmuus nostettua sille tasolle. Vauhti on siellä, eikä häntä pelota ajavaa kovaata, Hänninen kertoaa.

Takamoto Katsuta asuu taustalla olevassa talossa Jyväskylän Lutakossa.

Katsuta asui ensin itseseen Sepälän Citymarketin kupeella. Jokunen aika sitten hän muutti perheensä kanssa Lutakoon.

– Viihdytme Lutakossa oikein hyvin ja myös vaimoni tykkää asua tällä. Meiltä on kiva näkymä järvelle, tästä on lyhyt matka rallitalliille ja tapaan juosta järven ympäri. Katsuta viittaa Jyväsjärven kevyen liikenteen väylään.

Sebastian Vettelin kuntovalmentajana työskennellyt **Heikki Huovinen** toimi Katsutan fyysikkavalmentajana ja on mukana myös hänen henkisessä valmen-nuksessaan.

– Siltojen kautta juostava pie-nempi lenkki toimii lämmittelynä ja joskus juokseen järven ympäri. Heikki laati minulle kunto-oh-jelman ja noudatan sitä, Katsuta sanoo.

Talvisin jyväskyläläiset saattavat nähdä Katsutan hiihtämässä Jyväsjärven jäällä tai laskettelemassa Himoksen rinteillä. Hän on käynyt ajamassa karttingia Lievestuoreella ja hänellä on oma crosskart-auto.

– Minulla on Keljonkankaalla autotalli, jossa minulla on myös kuntosalia.

Katsuta kilpaili kaudet 2017 ja 2018 Fordin R5-luokan autolla. Hän osallistui kahden kauden aikana yhteensä yhdeksään MM-ralliin ja pystyi voittamaan WRC2-luokan Ruotsin MM-rallissa vuonna 2018.

Kaudella 2019 Katsuta pääsi ajamaan Toyotan WRC-autolla Itäral-lin ja Riihimäki-rallin sekä Saksan ja Katalonian MM-rallit. Suomen SM-ralleista irtosi voitto ja Saksan MM-rallissa hän sijoitti kymmenenneksi.

Kaksi edellistä kautta Katsuta kilpaili MM-ralleissa Toyotan teh-dastallin WRC-autolla. Tänä vuonna alle on välttänyt Toyotan Ral-ly-auto. Katsuta on nyt virallisesti tallikuljettaja, sillä hän kerää tallipisteitä Toyotan kakkostallille. Katsuta kuuluu Toyotan rallitallin kuljettajakaartiin, vaikka virallisesti tallin tehdaskuljettajat ovat Kalle Rovanperä, Elfyn Evans, Sebastian Ogier ja Esapekka Lappi.

– Tavoitteena on päästä tehdas-kuljettajaksi. Paljon riippuu siitä miten tämä vuosi menee, Katsuta sanoo.

Ja hyvin on mennyt. Katsuta on ajanut kuljettajien MM-pisteil-

le eli kymmenen parhaan joukoon kaikkissa kauden seitsemässä MM-rallissa. Safari-rallissa Katsuta ylsi uransa toisen kerran palkintopallille, kun hän sijoittui kolmanneksi. Ruotsin rallissa hän ylsi neljänneksi ja Portugalin rallissa hän jääti neljänneksi 2,1 sekunnin erolla.

– Se harmitti, koska menetin kolmannen sijan viimeisellä erikoiskokeella. Ajoilin mielestääni hyvin ja luulin, että aikani riittää pitämään kolmannen sijan, mutta Dani Sordo ajoit todella hyvin ajan, Katsuta kertaa.

– Ehkä en hyökänyt tarpeeksi. En halunnut ottaa isoa riskiä, koska halusin tulla maaliin. Kokeiluksen kerääminen ja kehittymisen kuljettajana ovat minulle tärkeämpää kuin tulokset.

Hyvä sijoitus tuovat mukanaan itseluottamusta. Kun Portugalin rallista oli kuluun kuukausi, tuntui neljäs sija jo paremmalta.

– Kyllä se oli urani parhain suoritus ajollisesti. Toisaalta Safari-rallissa olin vauhdillisesti paljon lähempiä Kalle ja Elfyniä, Katsuta toteaa.

– Tänä vuonna MM-sarjassa on niin monta hyvää kuljettajaa, että

on vaikea päästä palkintopallille, hän huomauttaa.

Katsuta on kaksi kertaa seisyy palkintopallilla MM-rallissa. Katsuta oli viime vuonna toinen Safari-rallissa, mutta se tulos tuli paljolti muiden keskeytysten avitamana.

– Tavoitteena on päästä 2–3 kertaa palkintopallille tämä vuonna. Voitto ei ole vielä minulle mahdolista. Tarvitsem vielä kokemusta ja kehittymistä, Katsuta tunnustaa.

Katsutalla on MM-ralleista 46 kil-pailun kokemus. Niistä 18 hän on osallistunut WRC-autolla ja seitsemään Rally-autolla. Viisi kertaa hän on kirjauttanut erikoiskokeen poja-ajan MM-rallissa.

– Haluaisin, että viiden vuoden kulutus asuisin edelleen Jyväskylässä ja ajaisin tehdastallissa. Kaikki riippuu tieteenkin Toyostasta, Katsuta toteaa.

Jos Katsuta alkaa vierailla palkintopallille toistuvasti, voidaan hänellä nähdä hyvinkin Toyotan tehdaskuljettajana keräämässä MM-pisteitä Kalle Rovanperän tallikaverina parin vuoden sisällä.

– Haluaisin voittaa MM-ralleja

ja taistella maailmanmestaruudesta kuten Kalle.

Katsutalla ja hänen vaimollaan on neljävuotias tytär ja yhdeksän kuukauden ikäinen poika.

– Tytär aloittaa syksyllä suomaisessa lastentarhassa. Hän puhuu suomea paljon paremmin kuin minä, Katsuta kertoo.

Katsuta ei ole suomea oppinut tai opiskellut. Hänen työkielensä on englanti.

– Tiedän joitakin sanoja ja saan tietää puheenvaiheen, kun kuulen ihmisten keskustelevan.

Toyotan rallitallassa Jyväskylässä työskentelee vajaat parikymmentä japanilaista. He ja heidän perheensä muodostavat ystäväpiiriin Katsutun perheelle.

– Heillä on samankäisisi lapsia kuin meillä, Katsuta sanoo.

Voisiko Katsuta kuvitella jää-viänä Jyväskylään asumaan ral-liuran jälkeen?

– En tiedä mitä teen urani jälkeen, mutta oleme viihtyneet Jyväskylässä. Tämä on kaunis paikka ja ihmiset ovat mukavia. Ehkä vähän ujoja ja hiljaisia, ainakin aluksi. Katsuta tuumaa kotikulmillaan Lutakossa.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Toinen sija ja Rovanperän vahvuus hämmästyttävät

Thierry Neuville on uhonnut, että hän ei ikinä luovuta. Kalle Rovanperän hallinta rallin MM-sarjassa on pakottanut belgilaisen nostamaan kädet ylös.

Ari Mäntylä

Thierry Neuvillella, 34, on ollut tänä vuonna niin paljon ongelmia rallin MM-sarjassa, että on suoranaisten ihmestä, että hän on pystynyt keräämään 92 pistettä. Belgialainen hämmästelee itsekin asemansa kuljettajan MM-sarjassa.

– Olemme yhä toisena MM-sarjassa, mikä on uskomattoma. Olemme joitakin pystyneet ottamaan hyvin pisteitä kaikista ongelmista huolimatta, Neuville toteaa.

Neuville on yltänyt viisi kertaa toiseksi kuljettajien MM-sarjassa. Eikä siihin ole luvassa parannusta tänään vuonna.

Kalle Rovanperä on 83 pistettä karussa, eikä Neuville saa häntä väittämättä kiinni, vaikka voittaisi kaikki kauden loput kuusi MM-rallia.

– Kallen alkukausi on ollut todella vahva. Mutta kokemuksesta tiedämme, että hän ei voi jatkaa samalla tavalla koko vuotta, Neuville järkeilee.

Kun MM-rallin voitosta saa 25 pistettä, kertyisi kuuden MM-rallin voitosta 150 pistettä. Bonuspätkien voitosta on lisäksi tarjolla yhteensä 30 pistettä.

Matemaattisesti tarjolla olevat pisteeet riittäisivät nostamaan Neuvilleen Rovanperän ohja MM-sarjassa.

– Kalle pystyi tekemään 65 pisteen eron kauden kuudessa ensimmäisessä rallissa. Miksi me emme pystyisi samaan kauden kuudessa viimeisessä rallissa, Neuville heittää.

Kukaan ei kuitenkaan usko, että Rovanperä konttaisi kauden lopun samalla tavalla kuin Neuville kauden alun.

– Jossain vaiheessa kautta on pakko olla käännekohta, että myös Kalle kohtaa vaikeuksia. On totta, että ainoastaan tekniset ongelmat tai ajovirheet voivat enää pysäyttää hänet. Meillä ei ole muuta mahdollisuutta häntä vastaan, Neuville sanoo.

Kun Toyota on niittänyt mainetta luotettavuudella ja kestävyydelä alkukauden aikana, on tilanne Hyundialla ollut pääinväistinen. Neuville ja Ott Tänak ovat menettäneet useita sijoja teknisten ongelmien ja toki myös omien virheiden takia.

– Tallilla on ollut ongelmia ja se kertoo sitä, että vielä on paljon töitä tehtävään. Mutta on niitä ongelmia ollut myös (Elfyn) Evansilla, (Sebastien) Ogierilla ja (Sebastien) Loebilla. Vain Kalle on säästynyt vaikeuksilta, Neuville huomauttaa.

Neuvillet optimistista asennetta ei voi kuin ihailua. Monella olisi motivaatio kateissa niin monen huonon rallin jälkeen.

– Tätyy vain uskoa, että loppukausi menee paremmin. Meillä on mahdolista saada auto paremmaksi ja loppukaudesta on ralleja, jotka sopivat minulle paremmiin, Neuville toteaa.

Neuville pystyi viime vuonna voittamaan Belgian ja Katalonian MM-rallit ja ne ovat vielä kalenterissa jäljellä elokuussa ja lokakuussa. Neuville uskoo, että loppukauden ralleista hän pystyy voittamaan ainakin Belgian MM-rallin.

– Uskon olevani vahvoilla myös Japanin rallissa, joka niin ikään ajetaan asvaltilla, Neuville huomauttaa.

Kolmen MM-rallin voittaminen ei riitä Neuvillelle MM-taistossa.

Vaikka Neuville voittaisi kaikki loppukauden MM-rallit, veisi Rovanperä mestaruuden, jos hän sijoituisi aina vähintään viidenneksi. Jos Neuville voittaisi kaikki loppukauden rallit ja myös kaikki bonuspätkät, veisi Rovanperä mestaruuden ajamalla aina vähintään kolmanneksi.

– Tällä MM-sarjassa on vaikea. Jos pystyisimme kutistamaan piste-eron puoleen, niin sisäisimme painetta Kallelle. Nyt ero on niin iso, että emme pysty antamaan Kallelle yhtään painetta MM-sarjassa, Neuville toteaa.

Neuvillet epäitoivoa kuvastaa se, että Rovanperällä on varaa kolmeen nollan pisteeseen kilpailun menettämättä johtoa MM-sarjassa.

Neuvillet sopimus Hyundain kanssa kestää vuoden 2024 loppuun. Jossain vaiheessa syksyllä Neuville alkaa henkilösti luopua kaudesta 2022 ja alkaa miettiä kautta 2023. Mutta mikään ei väittämättä muutu ensi vuonna. Rovanperä voi olla yhtä vahva vuonna 2023 kuin vuonna 2022.

– Meidän on pakko saada luotettavuus palautettua ensi vuodeksi. Täytyy miettiä isoa kuuvaa ja se tarkoittaa, että meidän täytyy saada asiat tallissa sellaiseksi, että pystymme taata hyökkäämään, kuten hyökkäsimme aikaisemmin, Neuville toteaa.

Neuvillella riittänyt ongelmia

Ari Mäntylä

Kun jollakin menee kaikki pieleen päivän aikana, tavaataan sanoa, että hän taisi nousta sängystä väärällä jalalla. Thierry Neuville taisi nousta väärällä jalalla rallikuoiteen 2022.

Belgilainen ajo rajusti ulos jo kauteen valmistavissa testeissä. Monte Carlon rallissa häntä hidastivat ongelmat jarruissa ja vahde-laatikossa. Ne pudottivat Neuvilleen kuudennekksi.

Ruotsin MM-rallissa Neuville puristi toiseksi. Kroatiassa hän ja kartanlukija Martijn Wydaeghe joutuivat työntämään 1260-kiloinsta autoa 800 metriä, koska siitä hajosi laturi siirtymätaipaleella. Kahden minuutin aikasakosta huolimatta Neuville pystyi nousmaan kolmanneksi.

Portugalilta rallissa Neuville autosta hajosi pyörän ripustus siirtymätaipaleella ja se vaarioitti veotoakselia. Hän joutui ajamaan kaksi erikoiskoetta pelkällä etuvetolla: sijoitus oli silti viides. Sardinian MM-rallissa Neuvilleen autosta hajosi voimansirroto ja kaato johti lopulta keskeytykseen. Safari-rallissa Neuville oli pulassa juoksuhiekan, laturin hihnan ja moottorin tulleen veden kanssa. Takkuisen viikonlopuun kruunasi osuma puuhun. Vaikka Neuville keskeytti, pystyi hän kipuamaan superrallin ansioista viidennekksi.

– Portugalista, Sardinianasta ja Safarista olisi pitänyt saada enemmän pistetä. Olen yleensä pärjäänyt hyvin sen tyypissäsi ralleissa, Neuville harmittelee.

Viron MM-rallissa Neuville sijoittui neljännekksi. Jyväskylän MM-rallista Neuville ei suuria odota.

– Viron ja Suomen rallit ovat olleet vaikeita kilpailuja minulle. En usko, että pystymme nousemaan kovin korkealle Suomessa. Tavoitteena on ajaa virheettömästi, välttää ongelmia ja olla mahdollisimman lähellä podiumia, Neuville linjaa.

”

Täytyy vain uskoa, että loppukausi menee paremmin.



Thierry Neuville ei ole pystynyt voittamaan MM-rallia tänä vuonna ja palkintokorokkeella hän on seissyt vain kahdesti: Ruotsissa ja Kroatiassa.

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli ●

Monten voitto Fordin tähtihetki. M-Sport kolmantena MM-sarjassa

Victory in Monte Ford's highlight. M-Sport in third position in WRC



M-Sport Ford World Rally Team



Craig Breen

Syntynyt / born: 2.2.1990 Slieverue, Ireland. **MM-rallit / WRC starts:** 75. **MM-viitoit / WRC wins:** 0. **Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut:** Portugal 2009. **Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win:** 0. **Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC:** Kahdeksas 2021/ 8th 2021. **MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022:** Seitsemän rallia, kaksi kertaa palkintopallilla, 60 pistettä / 7 starts, 2 podiums, 60 points. **Kartanlukija / Co-driver:** Paul Nagle. **Web:** <http://www.craigbreen.com/>



Gus Greensmith

Syntynyt / born: 26.12.1996 Manchester, Great Britain. **MM-rallit / WRC starts:** 65. **MM-viitoit / WRC wins:** 0. **Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut:** Wales 2014. **Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win:** – Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Yhdeksäs 2021/ 9th 2021. **MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022:** Seitsemän rallia, 28 pistettä / 7 starts, 28 points. **Kartanlukija / Co-driver:** Jonas Andersson. **Web:** <http://www.gusgreensmith.com/>



Adrien Fourmaux

Syntynyt / born: 3.5.1995 France. **MM-rallit / WRC starts:** 33. **MM-viitoit / WRC wins:** 0. **Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut:** Monte Carlo 2019. **Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win:** – Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Kymmenes 2021/10th 2021. **MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022:** Seitsemän rallia, 9 pistettä / 7 starts, 9 points. **Kartanlukija / Co-driver:** Alexandre Corin. **Web:** <https://www.facebook.com/adrienfourmaux/>



Sebastian Loeb

Syntynyt / born: 26.2.1974 Haguenau France. **MM-rallit / WRC starts:** 183. **MM-viitoit / WRC wins:** 80. **Ensimmäinen MM-ralli / WRC debut:** Katalonia 1999. **Ensimmäinen MM-rallin voitto / First WRC win:** – Parhaat saavutukset MM-sarjassa / Best results in WRC: Maailmanmestari / World Champion 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012. **MM-sarjassa kaudella 2022 / WRC season 2022:** Kolme rallia, 34 pistettä / 3 starts, 34 points. **Kartanlukija / Co-driver:** Isabelle Galmiche. **Web:** <https://www.sebastienloeb.com/>

Perustettu / Established: 1996.

Kotipaikka / Headquarters: Cockermouth, Britannia / Great Britain.

Tallipäällikkö / Team principal: Richard Millener.

MM-rallit / WRC events: 355 (1997–2022).

MM-viitoit / WRC wins: 61 (1997–2022), (Ford yhteensä 92, wins by Ford in total 92).

Maailmanmestaruudet / Manufacturer champions: 2006, 2007, 2017, (Ford 1979).

Web: www.m-sport.co.uk

Ford Puma Hybrid Rally:

Akseliväli / wheelbase: 2600 mm
Paino / weight: 1260 kg
Mootori / engine: 1600 cc, 380 bhp, 420 Nm
Hybrid: 134 bhp, 180 Nm, 95 kg

Sardinian MM-ralli / Rally Italia Sardegna 2.-5.6.2022

Sijoitus Position	Kuljettaja Driver	Kans. Nat.	Auto Car	Aika / kärkeä jäljessä Total time / behind
1.	Ott Tänak	EST	Hyundai	3.10.59,1
2.	Craig Breen	IRL	Ford	1.03,2
3.	Dani Sordo	ESP	Hyundai	1.33,0
4.	Pierre-Louis Loubet	FRA	Ford	2.09,4
5.	Kalle Rovanperä	FIN	Toyota	3.02,8
6.	Takamoto Katsuta	JPN	Toyota	4.02,6
7.	Gus Greensmith	GBR	Ford	5.23,6
8.	Nikolay Gryazin	ANA	Skoda	7.37,7
9.	Jan Solans	ESP	Citroen	8.05,7
10.	Jari Huttunen	FIN	Ford	8.10,8

Tänak otti voiton pitkän tauon jälkeen

Ari Mäntylä

Mistä muistetaan: Ott Tänak päätti yli 15 kuukautta kestäneen voittottoman kautensa. Dani Sordo täydensi Hyundain hyvää tuosta ajamalla kolmanteeksi. Kalle Rovanperä karsi ensimmäisen auton lähtöpaikasta ja oli perjantaina jälkeen jäänyt kärjestä jo 1.13 minuuttia. Esapalssi Lappi johti kilpailua perjantain jälkeen, mutta ajo ulos lauantaina ensimmäisellä erikoiskokeella.

Säväytäjät: Lappi perjantaina ja Tänak lauantaina. Tänak ajoi

lauantaina kuusi erikoiskokeen pohja-aikaa. Pierre-Louis Loubet sijoittui neljänneksi ja otti uransa parhaan sijoituksen MM-sarjassa.

Peiliin katsojat: Elfyn Evans rikkoi autonsa syylarin hynyn alastulossa perjantaina. Thierry Neuville autosta hajosi voimansiirto viidennellä erikoiskokeella ja hän jäi kärkiajasta 1.48 minuuttia. Kahdeksanneksi tipputun Neuville ajoi ulos lauantaina ja keskeytti.

Adrien Fourmaux puolestaan ajoi ulos viidenneltä sijalta lauantaina.

Kenian MM-ralli / Safari Rally Kenya 22.-26.6.2022

Sijoitus Position	Kuljettaja Driver	Kans. Nat.	Auto Car	Aika / kärkeä jäljessä Total time / behind
1.	Kalle Rovanperä	FIN	Toyota	3.40.24,9
2.	Elfyn Evans	GBR	Toyota	52,8
3.	Takamoto Katsuta	JPN	Toyota	1.42,7
4.	Sebastien Ogier	FRA	Toyota	2.10,3
5.	Thierry Neuville	BEL	Hyundai	10.40,9
6.	Craig Breen	IRL	Ford	23.27,9
7.	Jourdan Serderidis	GRE	Ford	30.16,5
8.	Sebastien Loeb	FRA	Ford	32.12,6
9.	Kajetan Kajetanowicz	PLN	Skoda	35.37,6
10.	Oliver Solberg	SWE	Hyundai	37.36,6

Toyotan kestävyys toi neloisvoiton

Ari Mäntylä

Mistä muistetaan: Toyotan neloisvoista. Edellisen kerran Toyota on ottettu neloisvoitto vuonna 1993, kun Juha Kankunen, Markku Alen, Ian

Duncan ja Yasuhiro Iwase olivat neljä parasta Safari-rallissa. Edellinen yhden autonkerumin neloisvoitto on kaudelta 2010, kun Citroenin Sébastien Loeb, Dani Sordo, Petter Solberg ja Sébastien Ogier olivat neljä parasta Bulgarian MM-rallissa. Safari-rallissa 25 autoa ajoivat maaliin ja niistä vain 11 selvisi kaikki erikoiskokeet. Monen kuljettajan mielestä kilpailu oli heidän uransa rankin ralli.

Säväytäjät: Kalle Rovanperä ajoi jälleen täydellisen kilpailun. Hän hyökkäsi hyvissä olosuh-

teissa ja mattoi ajaa autoa säästellessä huonoissa paikoissa. Rovanperä ajoi viisi erikoiskokeen pohja-aikaa. Toyotan rallitilin rakentama Yaris Rally-lauto hämmästytti kestävyydellään.

Peiliin katsojat: Hyundain ja Fordin rallitilat. Hyundain Ott Tänak ja Thierry Neuville keskeytivät, kun Oliver Solberg jumittui erikoiskokeelle sunnuntaina. Kaikki neljä Fordin tehdasautoa keskeytti. Maalinne ajoivat superrallin avittamaan. Sébastien Loeb keskeytti konerikkoon, Craig Breenin autosta hajosi ohjaus, Gus Greensmith keskeytti kaatoon ja Adrien Fourmaux jousittiin hajoamiseen. Jourdan Serderidis pääsi maaliin vuoraamallaan Pumalla ja sijoittui seitsemänneksi.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022



Sebastien Loeb voitti Monte Carlon MM-rallin lähes 48-vuotiaana. Hänen kartanlukijansa Isabelle Galmiche on 50-vuotias (ylhäällä vasemmalla).

Renault Alpinella voitettiin ralliautoilun ensimmäinen maailmanmestaruus vuonna 1973. Tämä yksilö oli esillä Monte Carlon rallin aikana Gapissa vuonna 2019 (ylhäällä oikealla).

Rallin MM-sarja 50 vuotta

Vaikea lapsuus ja uhmakas teini-ikä

Rallin maailmanmestaruuksista ajettiin ensimmäisen kerran vuonna 1973.

Ari Mäntylä

Rallin MM-sarjan nykyinen promoottori järjesti juhlat 50:nnen kauden kunniaksi Portugalin rallin aikana toukokuussa.

Paikalla oli sekä maailmanmestareita että MM-ralleissa meritutkuneita autoja. Myös Jyväskylän MM-rallin katsomoapuaissa muistellaan menneitä juhlavuoden ja kunniaksi.

Alpine oli ensimmäinen maailmanmestari

Rallin MM-sarjassa kilvoiteltiin vain autonrakennusten mestaruudesta vuosina 1973–78. Millaisia autoja olivat näiden vuosien maailmanmestarit Alpine Renault (1973), Lancia Stratos (1974–76) ja Fiat 131 (1977–78)?

Alpine Renault on piskuinen auto ja se painaa vain 825 kiloa, koskeen sen kori on tehty osaksi lasikuidusta. Autossa on 1600-kuutioinen moottori, joka antaa auton takapyörille 160 hevosvoimaa.

Alpine hävisi kilpukumppaneilleen tehossa vuonna 1973, pesi se ketteryydessä. Takamootorisessa

Alpinessa oli tuohon aikaan kehittyneet jousitus, hyvä pito ja mainio kihihyvyys. Se oli elementissään

kiharaisilla vuoristoteillä ja kevyn painonsa ansiosta myös rankoissa soraralleissa.

Jean-Claude Andruet, Ove Andersson ja Jean-Pierre Nicolas ottivat Alpineillaan kolmoisvoiton historian ensimmäisessä MM-rallissa Monte Carlossa tammikuussa 1973. Alpinella osallistettiin vuonna 1973 kymmenelle MM-rallille ja poistettiin voittajina kuudesta: Monte Carlo, Portugal, Marokko, Akropolis, San Remo ja Korsika.

Lancia Stratos tehtiin ralliautoksi. Autoon laitettiin Ferrari D-nosta tuttu 2,4-litrainen V6-moottori, josta lähtee tehoa lähes 300 hevosvoimaa.

Stratoksen moottori on poikittain taka-akselin etupuolella ja se antaa hyvän alaväänön sekä renkaille mainiosti pitoa. Kun autossa on vielä hyvä jousitus, oli se lyömätön asvalttiralleissa vuosina 1974–76.

Sandro Munari, Björn Waldegård ja Bernard Darniche ottivat Stratoksilla kolmoisvoiton Monte Carlon rallissa vuonna 1976. Samana vuonna San Remossa Waldegård, Munari, **Rafaello Pinto ja Antonio Fassina** ajoivat Stratoksilla nelosvoittoon.

Markku Alen voitti Stratoksella San Remon rallin vuonna 1978. Autolla voitettiin 17 MM-rallia, mutta sillä ei koskaan kilpailtu Jyväskylän MM-rallissa.

Stratoksella oltaisiin ehkä voitettu enemmänkin kuin kolme maailmanmestaruutta, mutta Lancian ostanut Fiat päätti, että olle emoyhtiö vuoro juhlaa, koska autonvalmistaja halusi vauhdittaa 131 Mirafiorin myyntiä. Stratoksen kehittämislöytö vietti rahat ja paukut pistettiin Fiat 131 Abarthiin.

Fiat 131 Abarthissa on kaksilitrainen, bensaruiskulla varustettu moottori, josta lähtee tehoa 235 hevosvoimaa. Fiatin valteja olivat tuohon aikaan hyvä jousitus, 15 tuuman pyörät ja halkaisijaltaan 30 senttimetriä levyjarrut.

Vuonna 1977 Markku Alen voitti Fiatilla Portugalin rallin, **Fulvio Bacchelli** Uuden-Seelannin rallin, **Timo Salonen** Quebec-rallin, **Jean-Claude Andruet** San Remon rallin ja **Bernard Darniche** Korsikan rallin.

Vuonna 1978 Fiatin merkkipistemastaruus tuli Alenin voitoilla Portugalin ja Jyväskylän rallieisteilla. **Walter Röhrlin** voitoina Akropolis-rallista ja Quebec-rallista sekä Darnichen voitolla Korsikan rallista. Alen vei kuljettajien FIA Cupin vuonna 1978.

MM-sarja alkoi hämmästävästi vuonna 1973

Monte Carlon ralli on surullisen kuuluisa mielivaltaisista järjestelyistään, joista vuoden 1966 valoskandaali on kuuluisin esimerkki. Rallin voittanut **Timo Mäkinen**, toiseksi tullut **Rauno Aaltonen**, kolmanneksi sijoittunut **Paddy Hopkirk** ja neljänneksi yltänyt **Roger Clark** hylättiin "laittomien" valojen takia. Nämä voittajaksi saatiin ranskalaissela Citroenilla kilpailulta **Pauli Toloven**.

Eikä mennyt monacolaisilla putkeen historian ensimmäisen MM-rallin järjestelyt vuonna 1973. Kun eriään kilpailijan Ford Capri juuttui penkkojen välin Burzetin pikataipaleella, muodosteli se selaisen tulpan, että 150 kilpailijaa jäi Caprin taakse jumiin. Kilpailun järjestäjät totesivat heidät hylätyksi, koska he eivät olleet selvittäneet kaikkia päävin pikataipaleita, eikä säädetystä ajassa.

Hylättyt yksityiskuljettajat eivät moista sulattaneet, vaan pistivät pystyn mielenosoituksen. He rakensiivat tiesulun Digneen menevälle tielle 50 jäljellä leveälle kilpailijalle. Timo Mäkinen ja Rauno Aaltonen kiersivät tiesulun penkan ja pellon kautta.

Eikä sujunut kilpailu kuin Strömsössä kauden toisessakaan

MM-rallissa Ruotsissa, missä järjestäjät olivat kielitneet nastaren kaideen käytön. Katsojat sitten työntelivät kilpailijoita matkaan jäljiltä teiltä erikoiskokeiden lähdöissä.

Järjestelyt olivat mitä sattuivat myös kesäkuussa Puolan rallissa, jossa maaliin asti selvisi vain kolme kilpailijaa. Saksan Achim Warmbold voitti Fiat 124 Abarthilla ja toiseksi sijoittui Itä-Saksan **Egon Culmbacher** Wartburg 353:lla. Kolmas reitin läpi pääsyn kilpailija oli Polski-Fiatiltaan ajunut Puolan **Maciej Stawowiak**.

Koronapandemia typisti kauden 2020 MM-sarjan seitsemään osakilpailuun. Vuonna 1974 kiusana oli arabimaiden öljyntuottajayhteisö OPEC, joka laittoi öljyhanjan kiinni. Öljykriseen takia ajamatta jäävät Monte Carlon, Ruotsin ja Portugalin rallit. Kausi aloitettiin maaliskuussa Portugalista. Jyväskylän Suurajoissa kilpailtiin elo-kuun alussa ja Suomen MM-ralli oli vasta kauden kolmas MM-ralli. Kaikkiaan kaudella 1974 ajettiin kahdeksan MM-ralliä.

B-ryhmän aikakausi oli lyhyt mutta kiihkeä

Rallin MM-sarjassa olleesta neloryhmästä luokituksesta siirtyttiin B-ryhmään joulukuussa 1981. Syynä oli se, että tuotantoautoissa oltiin siirtymässä etuvetoon, mutta ral-

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli



Timo Salonen voitti Jyväskylässä vuonna 1985 Peugeotin B-ryhmän autolla ja varmisti mestaruuden.

lin MM-sarjassa haluttiin pitäätyä takavedossa tai nelivedossa, johon Audi oli päättymässä vuonna 1980.

Ralliautot olivat vuoteen 1980 asti olleet joko takavetoisia tai etuvetoisia. Nelivedoisten autojen käyttö oli kielletty säännöissä 1970-luvulla. Audi esitteli vuonna 1980 mullistavan ralliauton. Audi Quattro oli paitsi nelivedoimen myös turboahdettu.

Audilla oli kaudella 1981 sen veran teknisiä ongelmia, ettei kuljettajien mestaruuden vei Ari Vatanen yksityisen rallillisen Ford Escortilla. Automerkkien maailmanmestariksi kruunattiin Talbot. Audi vei sitten automerkkien mestaruuden vuosina 1982 ja 1984. Vuonna 1983 kuljettajien maailmanmestariksi ajoivat Mikkola Hannu ja vuonna 1984 Stig Blomqvist.

Kun nelosryhmän autoja pitäti valmistaa 400 kappaletta, riitti B-ryhmän luokitusseen 200 yksilön valmistaminen. Audin lisäksi muita nelivedoista B-ryhmän autoja ei ollut ennen vuotta 1984. Viimeiset takavetoiset B-ryhmäläiset voittaja-autot olivat Lancia Rallye 037, Toyota Celica Turbo ja Renault 5 Maxi Turbo, jolla Jean Ragnotti voitti Korsikan MM-rallin vuonna 1985.

B-ryhmän superautojen alkaukusi kesti vain vuodet 1984, 1985 ja 1986. Tuolloin MM-ralleissa nähtiin Audi Quattro A2, Audi Quattro Sport, Audi Quattro Sport I, Lancia Delta S4, Peugeot 205 Turbo 16, Peugeot 205Ti E2, Austin Roverin Metro 6R4, Ford RS 200 ja Citroën BX 4TC.

Kun Audin ensimmäisessä B-ryhmän Quattrosta lähti tehoa 330 hevosvoimaa, saatuiin viimeiseestä evomallista irti 550 hevosvoimaa. Peugeotin B-ryhmäläinen potki 350 hevosvoiman teholla vuonna 1984, mutta evoversiosista lähti 450 hevosvoimaa. B-ryhmäläisten evoversioita tarvitti valmistaa vain 20 kappaletta.

B-ryhmän superautoissa oli putkirunko, kori lasisoluta ja miehistön penkkien alla sata litraa herkästi sytytystä poltoainetta. Peugeotin 205 E2 painoi 960 kiloa, kun Lancia Delta S4:n paino oli 890 kiloa ja teholukema 450 hevosvoimaa.

Lancian Attilio Bettegan kuolemaan johtanut ulosajo vuonna 1985 (Lancia 037), Henri Toivosen kohdalokas ulosajo vuonna 1986 (Lancia Delta S4) ja Joaquim Santosin ajautuminen yleisön joukkoon ja neljän katsojan kuolema Portugalin rallissa vuonna 1986 (Ford RS 200) johtivat siihen, että B-ryhmän autot kiellettiin kauden 1986 jälkeen.

B-ryhmän superautoilla maailmanmestariksi ajoivat Stig Blomqvist 1984, Timo Salonen 1985 ja Juha Kankkunen 1986. Ari Vatanen voitti Peugeotilla viisi MM-rallia putkeen vuoden 1984 Jyväskylästä vuoden 1985 Ruotsin ralliin, mutta joutui vuoden 1985 Argentiinan rallissa niin pahaan onnettomuuteen, että hän oli menettävä henkensä.

MM-rallin voittajia 80, Loebilla voittoja 80

Rallin kuljettajien maailmanmestaruuudesta on ajettu vuodesta 1979. Mestaruusia on jaettu 43 kertaa, mutta vain 18 kuljettajaa on päässyt nauttimaan tittelin tuomasta kunnista, arvovallasta ja mammosta. Heistä kuusi on suomalaisia.

Eniten maailmanmestaruuksia on Ranskan Sébastien Loebilla, joka on ollut taitavan yhdeksän kertaa. Ranskan Sébastien Ogier on onnistunut valloitamaan mestaruuden kahdeksan kertaa. Juha Kankkunella ja Tommi Mäkinenilla on neljä mestaruutta mieheen, kun kahteen mestaruuteen ovat yltäneet Marcus Grönholm, italialainen Massimo Biasion, espanjalainen Carlos Sainz ja saksalainen Walter Röhrl.

Rallin MM-sarjassa on ajettu 622 MM-rallia vuodesta 1973 ja kaikkiaan 80 kuljettajaa on pystynyt voittamaan MM-rallin. Eniten MM-rallien voittoja on Loebilla, joka on ruiskuttanut kuhuvuista voiton kunniaaksi 80 kertaa. Ogier on voittanut 54 MM-rallia, Grönholm 30, Sainz 26, britti Colin McRae 25, Mäkinen 24 ja Kankkunen 23.

Toistaiseksi 31 kuljettajaa on joutunut tytymään yhteen MM-rallin voittoon.

Mutta MM-rallissa jo palkintopalkille yltämisen on kovan luukan suoritus. Useimmin kolmen parhaan joukkoon on yltänyt Loeb (120). Seuraavina tulevat Sainz (97), Ogier (92), Kankkunen (75), Mikko Hirvonen (69) ja Jari-Matti Latvala (67).

Rallihistorian nuorin MM-rallin voittaja on Kalle Rovanperä, joka viime vuonna valloitti Viiron rallin 20 vuoden ja 289 päivän ikäisenä. Vanhin voittaja on Loeb, joka tammikuussa juhli Monte Carlon rallin voittoa 47 vuoden ja 331 päivän ikäisenä.

Suomalaisista kuljettajista Hannu Mikkola voitti Safari-rallin 44 vuoden ja 331 päivän ikäisenä vuonna 1987. Latvala oli ennen Rovanperän onnistumista pitkään nuorin voittaja: hän voitti Ruotsin rallin 22 vuoden ja 313 päivän ikäisenä vuonna 2008.

Rallin MM-sarjassa 266 kuljettajaa on pystynyt voittamaan MM-rallin erikoiskokeen. Eniten päätkööjiä on Loebilla (932), Markku Alenilla (826), Sainzellalla (756), Kankkunella (700), Mikkolalla (654) ja Ogierilla (641).

Tässä tilastossa vanhaa kaartti on hyvin edustettuna, koska MM-sarjan alkuai koina ralleissa ajettiin huomattavasti enemmän erikoiskokeita.

Ranskalaiset kuljettajat ovat voittaneet yhteensä 201 MM-rallia ja savottaa jakautuu 18 eri kuljettajalle. Suomi tulee hyvinä kaksoisena 186 voitolla ja 16 kuljettajalla. Kolmantena on Britannia luvuin 46 ja viisi.

Ruotsalaiset, italialaiset ja sakalaiset kuljettajat menestyivät MM-ralleissa vielä 1980-luvulla, mutta eivät enää. Sakalaisen kuljettajan toistaiseksi viimeisestä MM-rallin voistosta on kulunut yli 30 vuotta (Armin Schwarz, Katalonia 1991), kun ruotsalaiset ja italialaiset ovat eläneet kuivana kautta 25 vuotta (Kenneth Eriksson, Uusi-Seelanti 1997) ja (Piero Liatti, Monte Carlo 1997).

Rally Finland winners

Vuosi Year	1-Kuljettaja Driver	2-Kuljettaja Co-driver	Auto Car
1951	Karlsson Arvo	Mattiila Vilho	P/Austin Atlantic
1952	Elo Eino	Nuortila Kai	Peugeot 203
1953	Hietanen Vilho	Hixén Olof	Allard
1954	Kalpala Osmo	Kalpala Eino	Dyna Panhard
1955	Elo Eino	Nuortila Kai	Peugeot 403
1956	Kalpala Osmo	Kalpala Eino	DKW Donau
1957	Carlsson Erik	Pavoni Mario	Saab 93
1958	Kalpala Osmo	Kalpala Eino	Alfa Romeo
1959	Calibro Gunnar	Nurmimaa Väinö	Volvo PV 544
1960	Bremer Carl-Otto	Lampi Juhani	Saab 96
1961	Aaltonen Rauno	Nurmimaa Väinö	Mercedes-Benz
1962	Toivonen Pauli	Kallio Jaakko	Citroën DS 19
1963	Lampinen Simo	Ahava Jyrki	Saab 96 Sport
1964	Lampinen Simo	Ahava Jyrki	Saab 96 Sport
1965	Mäkinen Timo	Keskitalo Pekka	BMC Cooper S
1966	Mäkinen Timo	Keskitalo Pekka	Morris Cooper
1967	Mäkinen Timo	Keskitalo Pekka	BMC Cooper S
1968	Mikkola Hannu	Järvi Anssi	Ford Escort TC
1969	Mikkola Hannu	Järvi Anssi	Ford Escort TC
1970	Mikkola Hannu	Palm Gunnar	Ford Escort TC
1971	Blomqvist Stig	Hertz Arne	Saab 96 V4
1972	Lampinen Simo	Sohlberg Klaus	Saab 96 V4
1973	Mäkinen Timo	Liddon Henry	Ford Escort RS
1974	Mikkola Hannu	Davenport John	Ford Escort RS
1975	Mikkola Hannu	Aho Atso	Toyota Levin
1976	Alén Markku	Kivimäki Ilkka	Fiat 131 Mirafiori
1977	Hämäläinen Kyösti	Tiukkanen Martti	Ford Escort RS
1978	Alén Markku	Kivimäki Ilkka	Fiat 131 Abarth
1979	Alén Markku	Kivimäki Ilkka	Fiat 131 Mirafiori
1980	Alén Markku	Kivimäki Ilkka	Fiat 131 Mirafiori
1981	Vatanen Ari	Richards David	Ford Escort RS
1982	Mikkola Hannu	Hertz Arne	Audi Quattro
1983	Mikkola Hannu	Hertz Arne	Audi Quattro
1984	Vatanen Ari	Harryman Terry	Peugeot 205
1985	Salonen Timo	Harjanne Seppo	Peugeot 205 Turbo
1986	Salonen Timo	Harjanne Seppo	Peugeot 205 Turbo
1987	Alén Markku	Kivimäki Ilkka	Lancia Delta
1988	Alén Markku	Kivimäki Ilkka	Lancia Delta
1989	Ericsson Mikael	Billstam Claes	Mitsubishi Galant
1990	Sainz Carlos	Mo Luis	Toyota Celica
1991	Kankkunen Juhu	Piironen Juhu	Lancia Delta HF Integrale
1992	Auriol Didier	Occelli Bernard	Lancia Delta HF Integrale
1993	Kankkunen Juhu	Giraudet Denis	Toyota Celica Turbo 4WD
1994	Mäkinen Tommi	Harjanne Seppo	Ford Escort RS Cosworth
1995	Mäkinen Tommi	Harjanne Seppo	Mitsubishi Lancer Evolution
1996	Mäkinen Tommi	Harjanne Seppo	Mitsubishi Lancer Evolution
1997	Mäkinen Tommi	Harjanne Seppo	Mitsubishi Lancer Evolution
1998	Mäkinen Tommi	Mannisenmäki Risto	Mitsubishi Lancer Evolution
1999	Kankkunen Juhu	Repo Juhu	Subaru Impreza WRC 99
2000	Grönholm Marcus	Rautiainen Timo	Peugeot 206 WRC
2001	Grönholm Marcus	Rautiainen Timo	Peugeot 206 WRC
2002	Grönholm Marcus	Rautiainen Timo	Peugeot 206 WRC
2003	Märttin Markko	Park Michael	Ford Focus WRC 03
2004	Grönholm Marcus	Rautiainen Timo	Peugeot 307 WRC
2005	Grönholm Marcus	Rautiainen Timo	Peugeot 307 WRC
2006	Grönholm Marcus	Rautiainen Timo	Ford Focus RS WRC 06
2007	Grönholm Marcus	Rautiainen Timo	Ford Focus RS WRC 07
2008	Loeb Sébastien	Elena Daniel	Citroën C4 WRC
2009	Hirvonen Mikko	Lehtinen Jarmo	Ford Focus RS WRC 08
2010	Latvala Jari-Matti	Anttila Miikka	Ford Focus RS WRC
2011	Loeb Sébastien	Elena Daniel	Citroën DS3 WRC
2012	Loeb Sébastien	Elena Daniel	Citroën DS3 WRC
2013	Ogier Sébastien	Ingrassia Julien	Volkswagen Polo R WRC
2014	Latvala Jari-Matti	Anttila Miikka	Volkswagen Polo R WRC
2015	Latvala Jari-Matti	Anttila Miikka	Volkswagen Polo R WRC
2016	Meeke Kris	Nagle Paul	Citroën DS3 WRC
2017	Lappi Esapekka	Ferm Janne	Toyota Yaris WRC
2018	Tänak Ott	Järveoja Martin	Toyota Yaris WRC
2019	Tänak Ott	Järveoja Martin	Toyota Yaris WRC
2021	Evans Elfyn	Martin Scott	Toyota Yaris WRC

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022



Sami Pajari ajoi ensimäisistä kertaa Skodan Rally2-autoa Sardinian MM-rallissa kesäkuussa.



Sami Pajari johtaa juniorien MM-luokkaa. Suomen MM-rallissa hän osallistuu WRC2-luokkaan.

Junnumestari Sami Pajari on kypsä WRC2-luokkaan

Jos Sami Pajari pelaa korttinsa oikein, voi hän päästää Skodan tukemaksi kuljettajaksi.

Ari Mäntylä

Viime vuonna juniorien maailmanmestaruuuden voittanut **Sami Pajari**, 20, on edennyt uralaan siihen vaiheeseen, että on aika hypätä seuraavalle askelmalle. Se tarkoittaa WRC2-luokan kilpailuja rallin MM-sarjassa. Pajari debytoi WRC2-luokassa Sardinian MM-rallissa kesäkuussa, mutta elokuun ensimmäisenä viikonloppuna edessä on kauan odottettu merkkipaalu: Jyväskylän MM-ralli.

Pajari osallistuu kilpailiin Skoda Motorsportin tukemalla Toksportin Skoda Fabia Rally2 evo-versiolla.

– Askel Rally2-luokkaan on otettava jossain vaiheessa ja olen vakuuttunut, että nyt on oikea aika, Pajari toteaa.

Pajarilla oli tällä kaudelle tallalla Ford Fiesta Rally2 palkintojuniorien maailmanmestaruuudesta. Sillä olisi pitänyt kilpailua vähintään viisi MM-rallia omakustanteiseksi ja auton olisi saanut omakseen. Pajari tartui kuitenkin vaihtoehtoon, joka oli Ford Fiesta Rally3 täydellä ylöspidolla

juniorien MM-sarjaan.

– Haluttiin mahdollisimman paljon kilpailuja tälle kaudelle. Kun valittiin Rally3, niin se mahdollisti muutaman MM-rallin Rally2-autolla, Pajari selvittää.

Sardinian ja Jyväskylän MM-rallien lisäksi Pajari ajaa Skodan Rally2-autolla Katalonian MM-rallin lokakuussa.

Pajari on saanut taustalleen tuki-joukon, joka suunnittelee laitaisen uraa pitkällä tähäimellä. Moni kummeksui sitä, että maailmanmestaristi tahkoaa toisenkin kauden juniorien MM-sarjassa. Mutta taustajoukolla oli selvä visio: kokemusta Rally3-autolla ja

„
Jyväskylässä pitää osata nauttia.

muutama MM-ralli Rally2-autolla.

– Jotain tuollaista hahmoteltiin ja haaveiltiin ennen kautta. Sen eteen on tehty paljon töitä, mutta toteutuminen ei ollut varmaa.

Yhden MM-rallin ajamisen WRC-luokan Skodalla maksaa 70 000–90 000 euroa. Pajarin portioissa mietittiin tarkasti miten kauden budjetti käytetään.

Pajari aloitti kauden Monte Carlon rallista ja tuloksena oli WRC3-luokan voitto. Sitten lautasaella oli Rihimäen SM-ralli R5-luokan Ford Fiestalla. Pajari sijoittui neljänneksi. Pajari avasi juniorien MM-sarjan kautensa Ruotsin rallissa helmikuussa. Hän johti WRC3-luokkaa kahden erikoiskooken jälkeen, kun Fordista hajosi bensapumppu. Myös Kroatiassa hän johti WRC3-luokkaa, mutta ajoi ulos viimeisenä kisapäivänä.

– Ruotsissa oltiin voittovaluhdisia heti alkuun. Ilman sitä ongelmaa voitto olisi ollut ihan realistinen. Kroatiassa sattui oma virhe, Pajari myöntää.

Seuraavassa MM-rallissa Portugalissa Pajari voitti jälleen luokkansa. Juniorien MM-luokan voitto oli tuomisina myös Viron MM-rallista.

Sardinian ensimmäinen MM-ralli WRC2-luokan Skodalla tuotti luokan viiden sijan ja yleiskilpailussa kirjaukseen 12.

– Ajettiin alkuun varovaisesti ja sitten nostettiin vauhtia. Ajettiin ihan kärkiakoja joillekin erikoiskeille ja sitä arvostan. Ei tehty

virheitä, ei tullut rengasrikkoja, saimme ajettua kaikki kilometrit ja saatiin kokemusta. Siinä pitää olla tytyväinen, Pajari toteaa.

Se ei ole vahinko, että Pajarille on vuokrattu auto niemonomaan Toksportilta. Turkkilais-saksalainen rallitali on puolivirallinen Skoda Motorsportin tehdastallilta.

– Olin todella tytyväinen autoon ja talliin Sardinialla. Siellä on hyviä tiimihenkki ja sain heiltä positiivista palautetta. Pajari sanoo.

Toksportin Skodalla Jyväskylän MM-rallissa ajavat lisäksi **Emil Lindholm** ja **Nikolay Gryazin**. He ovat Pajarille hyviä vauhtimittareita.

– Varmaan tulee verrattua ek-aijoksi tallikavereihin, kun hellä on sama kalusto. Vertailukohtaan saa myös tiedonkeruusta.

Pajarin ajamista seurataan tarkalla silmällä Skoda Motorsportin päälliköiden ja Toksportin insinöörien keskuudessa. Jos Pajari päättää, voi ovi aueta Skodan puoliviralliselle tehdaskuljettajaksi.

– Skodalla on ilmeisen hyvä arvostus suomalaisia kuljettajia kohtaan. Ja tieteenkin odotukset ovat korkealla, kun suomalaiset ovat niin hyvin pärjänneet, Pajari viittaa mm. **Kalle Rovanperään** ja **Esapekka Lappiin**.

Kukaan ei odota Pajarin voittavan WRC2-luokan kilpailua Jyväskylän MM-rallissa, vaikka se tuki

on mahdollista. Hänetä odotetaan virheetöntä ja nousujohteista kilpailua sekä kelvollisia ek-aijokoa. Pajarin vähäinen kokemus WRC2-autosta tiedostetaan.

– Auto pitäisi olla aiku hyvin hyppysisä. Olen huomattavasti valmiimpi, kun on yksi ralli alla. Hyvin nopeasti sain autoon hyvin filiksen, Pajari toteaa Skodasta.

Sardinian MM-rallissa Pajari ajoi 308 ek-kilometriä. Hän testaa autoa vielä Jyväskylän MM-rallia edeltävänä maanantaina.

– Lähden ajamaan ormaa kisaa ja ajan niin hyvin kuin osaan. Tulos on sitten mikä se on, Pajari sanoo.

Kun Pajarin ura on vasta alussa, ei hänenläle ole kiire antaa tallipäällikölle työnäytettä vielä tässä vaiheessa. Vaikka tavoite on asetettu ammattilaiseksi ja autonvalmistajan tehdastalleihin, vaatii tavoiteen toteutuminen vielä työtä ja kilometrejä.

– Ei minä tarvitse Jyväskylässä säävyyttää ja näyttää, että mitä osaan. Vaikka voittaisin, niin se ei välittämättä takaisi enempää ensi vuodelle, jos vertaa siihen, että ajan järkevän kisan ja muutaman hyvän ek-ajan, Pajari järkeilee.

Varsinkin Pajarin taustajoukkojen ajatukset ovat jo ensi kaudella. Mutta elokuun ensimmäisenä viikonloppuna suunnitelmat ja laskelmat laitetaan hetkeksi syrijään.

– Jyväskylässä pitää osata nauttia ja mennä rennolla filiksellä, Pajari virkkoo.

THE NEXT STAGE OF SUCCESS

ŠKODA FABIA RS Rally2



ŠKODA
Service



ME HUOLLAMME AUTOSI.

Skoda.fi

Janne
Rinta-Joupin Autoliike
Pori

Hanna
Laakkonen
Kerava

Kimmo
Suomen Autohuolto
Tampere

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Oittila

Sunnuntai 7.8. / Sunday 7.8.

EK/SS 19/21 Oittila



Stage info

Sulkuaika Road closed
5.30–14.00

Ensimmäinen auto First car
EK / SS 19: EK / SS 21:
8.23 11.01

Uusi ek tässä muodossa
New stage in this format

Järjestävä seura
Organised by
AKK Sports Oy

Katselualueet Spectator areas

A 0,45–0,75 km
Nypylä, jossa auto hypää poikittain, pitkä nopea oikea. Laaja näkymä.
After a sideways crest, long fast right-hand curve. Open area. Good visibility.

B 2,80–2,95 km
Tiukka oikea, jota seuraa oikea nypyn ylitys.
After a tight right-hand turn, the spectator's area starts on a fast left hander followed by a right curve over the crest.

3,70–3,85 km
Kaksi tiukkaa oikeaa mutkaa piha-alueella.
Two tight right-hand curves on a yard area.

C 7,95–8,15 km
Risteys oikealle isommalle tielle ja risteys vasemmalle.
Junction right to a wider road. Then going left at the next junction.

D 9,75–9,80 km
Risteys vasemmalle.
Junction to the left.

E 10,40–11,00 km
Neulansilmämutka oikealle erittäin nopealla osuudella. Pitkä näkymä.
Erikoiskokeen maali.
Right hairpin going on a very fast section. Long view. Finish of the stage.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskeesta /
recce video

ksml.fi/ek



**BEHIND YOUR
SAFE DRIVING,
THERE ARE THE MOST
CHALLENGING
WRC STAGES.**

CHOOSE PIRELLI TYRES.

OUTSTANDING GRIP TESTED ON ALL
SURFACES FOR YOUR DAILY DRIVING.

wrc
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP

PIRELLI

150
YEARS

OFFICIAL TYRE SUPPLIER OF THE
FIA WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Ruuhimäki

Pituus	Length	Ensimmäinen auto	First Car
11,12 km	EK / SS 20:	9.38	EK / SS 22: Wolf Power Stage

Sunnuntai 7.8. /Sunday 7.8.

EK/SS 20/22 Ruuhimäki



Stage info

Sulkuaika Road closed
06.30-16.45

Ensimmäinen auto First car
EK / SS 20: EK / SS 22 (PS):
9.38 | 13.18

Pohja-aika 2021
Fastest time 2021
5.18,9 (Elfyn Evans)

Järjestävä seura
Organised by
AKK Sports Oy

Katselualueet Spectator areas

A

2,25-2,35 km
Mutka ja risteys oikealle asvaltitielle.
After a curve junction to the right on the asphalt road.

B

8,60-9,00 km
Vauhdikas kurvi vasemmalle.
Mutkayhdistelmän päättää pitkä oikealle käantyvä mutka.
A high speed left hander. Many curves and long right hander.

C

9,40-11,15 km
Legendaariset hypyt, joiden pääteeksi takaviisto kurvi oikealle. Iso hyppy maaliliinalla.
High speed jumps with good spectator areas. After the jumps over 90-degree curve to the right. Big jump on the finish line.

Maali/Finish
Voittajat juhlivat podiumilla.
Podium for the celebrations.

Katso video
Watch the video

• Video erikoiskokeesta /
recce video

ksml.fi/ek




www.visitlaukaa.fi → Tapahtumat

Suomen MM-rallit su 7.8.

LAUKAA AREENALLA

Ruuhimäki 1 & 2 EK
Ajoneuvontie 48, Laukaa




UUTTA!
**LASTEN
PUUHAMAA**
Pomppulinna, keparirata,
puuhelatka, liikuntarasteja

🎵
🔊
🍴
🚗

TULE NAUTTIMAAN RALLI-TUNNELMASTA TOIVAKAN KESKUSTAAN!

OHJELMA SU 7.8.

08:23	EK19 Oittila 1 (11,00 km)
09:38	EK20 Ruuhimäki 1 (11,12 km)
11:01	EK21 Oittila 2 (11,00 km)
11:56	Kokoomatauko, Toivakka keskusta
13:18	EK22 Ruuhimäki 2, Wolf Power Stage (11,12 km)
10-14	Rallimarkkinat

DJ:nä ja juontajana: Miika Mansikkamaa
www.miikamansikkamaa.com

MORE THAN A RALLY
62.241677684°N · 25.494811°E

secto
RALLY
Finland
20
22
4-7.8.
TOIVAKKA

Seurää tarkempaa ilmoittelua: toivakka.fi

Matkailleen lomalle!

Ostamme matkailuajoneuvoja.
Tarjoa www.jyvascaravan.fi/osto



ADRIA **bürstner** **capriago** **Pethleffs** **Hobby** **KABE** **MORELO** **porsi** **Sunlight** **Fiat**

Carthago E Line I 51 Linerclass **192.870€**
180hv 2021. Automaatti, erilaiset ulkoosutukset.

Adria Matrix Plus 670 SL **97.970€**
2.2 146 hv 2022. Autom. Erilaisvuo.

Bürstner Delfin Harmonyline T 660 **87.500€**
2.2 140 hv 2022. Parvinuode, alle 7m.

Dethleffs Just 90 T7052EB **82.045€**
Ducato 2.3 JTD 140hv 2022. Autom.

Hobby Optima T65 HFL OnTour **71.970€**
140hv 2022. Laskivuode/parsinkymppi.

Adria Twin Axess 640 LE **68.410€**
Ducato 2.2 140hv 2022. Pitkälaskivuode.

Sunlight V69 Jumper **65.900€**
2.2 140hv 2022. Sisareksuvuoteinen.

Adria Astella 644 DP **74.920€**
2022. Alde. Autonikopatti, kotelomalli.

Kabe Ametist King Selection 560 GLE B2 K3 **51.500€** 2022. Runsaasti varustettu erilaisvuo.

Adria Alpina 583 LP **47.570€**
2022. Tilava parvuudenmalli, mukava oleskelulaatu.

Hobby 495 UL Excellent Edition **32.225€**
2022. Hobbyin 2022 uutus, erilaisvuo.

Dethleffs C'Joy 460 LE **24.220€**
2022. Edullinen, kevyt erilaisvuo.

Kukku TK30 **19.550€**
2021. Uutusvaruu kevyempänä kokoluokkaan.

Pöki N 126 HTL **17.630€**
2022. Uudistunut, tummilla ikkunoilla.

Tutustu matkailuajoneuvon ostajan oppaaseen! www.jyvascaravan.fi/ostajanopas



Carthago Sunline **199.152€**
Sähkölämmitys Pietro 750/1500W 811527

Capriago Basic Cool **129.500€**
Sähkölämmityspisteineen 1700W kaikissa 940441

Kuivahöylätön jopa **229€**
Promod Lite II PROMODUTEI

Beticolby Die Biokom **45€**
sähköistäjät jaat 910565

Käytävän 12V **12€**
min 12V 060500

Korjaustarvikkeet **48€**
Berger 7L 338130

Autostilo Cucco **29,90€**
16-paisten 4-lit. 91713

Omakotitaloon

Linnunpönttö matkailuauto **45€**
199-1528

Jaakkapi Sunwind Cuisine 12V50L **20€**
541720

Jaakkapi Sunwind Ventus **449€**
100 valoiken 541910

Jaakkapi Sunwind Ventus **45€**
Mustang 289527

Mökille

Minipumpi 10 L Tristar **3€**
22x25x16,5cm 800W 513910

Kuivahöylätön parkkipöytä **27€**
skuffu Sunwind 465048

Talvileijonat **25€**
Talvileijonat 289234

Vesikanu **18€**
60035

Veneilyyn

Ladattava retkeily hyytystengihogala **90€**
83494

Tuoli Berger Novara **120€**
733240

Oljivero 100 x 200 **12€**
Talvileijonat 91243

Retkeilyjärrityyliin

Retkeilytakki **3€**
Mittaa ajoneuvon etästä 01130096

Mökille kasuksi

Kahvinkeitin kasaapotti **99€**
mobil Sunwind 400030

Vetupassi **25€**
jolla mittaa ajoneuvon etästä 01130096

Mootoriyöölässä

Kahvinkeitin kasaapotti **78€**
mobil Sunwind 400030

Siilylettas **3€**
60x12cm Tessa 3. 919264

Retkeilyjärrityyliin

Retkeilytakki **10€**
Mittaa ajoneuvon etästä 01130096

Mökille kausi

Leikkimiskaluste **10€**
681810

Kahvinkeitin kasaapotti **825€**
mobil Sunwind 400030

Siilylettas **3€**
60x12cm Tessa 3. 919264

Jyväscaravan Oy
www.jyvascaravan.fi

Ajoneuvomyynti **0400 407 066**
myynti@jyvascaravan.fi

Ajoneuvomyyjät **0400 640 139**
0400 642 842
0400 642 699
041 730 9041
041 731 0703
0400 545 133
0400 761 332

Meillä 100 ajoneuvoa!
Katso ajantasainen varastotilanteemme www.jyvascaravan.fi

Verkkokauppa 24h **Yli 8000 tuotetta**
suoraan varastosta www.jyvascaravan.fi

Jalkimarkkinoointi **Caravan-varaosat /**
tarvikkeet / lisävarusteet
0400 407 035
varaosat@jyvascaravan.fi

Caravan-huolto **0400 407 055**
huolto@jyvascaravan.fi

Fiat-huolto ja varaoas **0400 407 154**
flat@jyvascaravan.fi

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Hybrid on hyvä renki mutta huono isäntä

Rallitallit eivät enää luopuisi hybridistä, vaikka sen käytön kanssa on ollut ongelmia.

Ari Mäntylä

Rallin MM-sarjaan osallistuvilla autonvalmisteiden tehdastalleilla Toyota Gazoo Racingilla, Hyundai World Rally Teamilla ja M-Sport Ford World Rally Teamilla on nyt seitsemän MM-rallin kokemuksia Rally1-autoista ja niiden hybridimoottoreista. Tehdastallit ovat ottaneet hybridihasteen vastaan avoimin mielin ja pitivät uuden teknologian ottamista ralliin välttämättömänä.

Mutta soraänäkin on kulttuuri, sillä hybridiyksiköissä on ollut ongelmia. Hyundain tehdaskuljettaja Ott Tänak joutui keskeyttämään Ruotsin MM-rallissa, kun auton hybridiyksikköön tuli vika. Muilakin talleilla on ollut lastentautea uuden teknikan kanssa.

– Tiesimme, että ensimmäinen vuosi voi olla haastava, koska systeemi on uusi ja siinä on vielä kehitettävä. Oli odottavissa, että ongelmia saattaa ilmetä joka laiteoimittajan tai meidän osalta, Hyundain rallitallin vastaava pääillikkö Julien Moncet toteaa.

Tänak kertoi Ruotsin rallissa, että hybridiyksiköön viasta rallossa ja punainen valo sytytti tiessä olleen hypyn jälkeen. Johtuiko Tänakin hybridiyksikköön vika hypyn jälkeisestä ikuista?

– Vika johtuu monesta tekijästä. En voi kertoa tässä vaiheessa enempää, mutta kyse oli muustakin kuin ikuista, Moncet kertoi kesäkuussa.

Tänakin keskeytyksen jälkeen kansainvälinen autoliitto FIA muutti rallin sääntöjä siten, että hybridivasta johtuvasta keskeytyksestä lisättään kuljettajan laskennalliseen aikaan kahden minuutin aikasakko normaalista kymmenen minuuttiin sijaan jokaiselta ajamatta jääneeltä erikoiskoelalta. Se ei tosin paljon lohdu, koska jokainen kaksiminuuttinen pudottaa kuljettajan pois voittotuloksesta ja yleensä myös palkintopallille. Tänak keskeytti toiselta sijalta Ruotsin rallissa ja kaksi erikoiskoetta ennen päivän päättöä. Hän jatkoi kilpailua superrallisäännön perusteella ja sijoittui 20:nneksi.

– Meillä ei ole ollut isompia ongelmia enää Ruotsin rallin jälkeen. Vaikuttaa siltä, että tämä on nyt kontrollissa, Moncet toteaa hybridistä.

Myös Elfyn Evansin Toyotan hybridiyksikkö ilmoitti viasta Ruotsin rallissa, mutta hän oli jo ennen siitä pilannut kisansa kahteen ulostajoon. Ruotsin MM-rallin voittaneen Kalle Rovanperän auton sähkömoottori ei antanut lisäpotkuua viimeisen päivän neljällä erikoiskeella.

Toyotaan Sebastian Ogier kertoi ajaneensa ulos Portugalin rallissa, koska hän häiriintyi, kun kojelaudassa sytytti punainen valo hybridiyksikköön vian merkiksi.

– Kyse ei ole vain hybridistä, vaan Rally1-auto on kokonaisuus-

dessaan teknisesti monimutkainen. Tekniset ongelmat ovat aina olleet osa ralliautoilua ja meidän tehtävämme on yrittää minimoida ne. Kun meillä on nyt yksi uusi tekninen laite, jonka kestäävätä ei olla vielä kovin paljon testattu, niin vaikeuksia voi esiintyä, Toyotaan rallitallin tekninen johtaja Tom Fowler toteaa.

– Hybridin kanssa on ollut odottettu enemmän ongelmia. Yritämme ratkaista ne yhteistyössä laitetoimittajan ja FIA:n kanssa. Uskomme löytävämme ratkaisun, Fowler jatkaa.

Hybridiyksikön punaisesta valosta on tullut kuljettajien keskuudessa painajainen. Minuutin johtoasema voi kariutua keskeytykseen hybridiyksikön punaisen valon takia, koska silloin on pakko keskeyttää. Ja tämä voi tapahtua vaikka viimeisellä siirtymätaipaleella.

– Tämä on hankala asia, koska punainen valo on siellä turvallisuuksien takia. Se tarkoittaa, että laitteessa voi olla vika, joka on riski turvallisuukselle. Mutta tässäkin voi olla väärä hälytyskieli, kuten missä tahansa turvaysysteemissä, Fowler toteaa.

– Olemme nähneet vääräitä hälytyksiä tällä kaudella ja se on erittäin valittavatka lajin kannalta. Kun systeemissä on niin monta mahdollisuutta vikaan, niin vääräitä hälytyksiä voi tapahtua, Fowler sanoo.

Fordin rallitallissa ei ole ilmenyt keskeytykseen johtuvia vikoja ja hybridiyksikkössä. Miten yksi



tehdastalli kolmesta on säädynyt hybridiyksikön virolta?

– Aloitimme testaamisen aika varhaisessa valheessa ja olimme oppineet aika tavalla hybridistä. Olimme melko luottavia isäntä, kuten alkauksessa. Kuljettajillaamme oli paljon kokemusta hybridistä ja Monte Carlon ralli sujui osaltamme hyvin. Fordin rallitallin M-Sportin tekninen johtaja Chris Williams toteaa.

– Täysin vailla murheita M-Sport ei ole uudesta ajasta selvinnyt.

– Hybri ei ole toiminut parilla erikoiskoelalla, mutta olemme saa-

neet ne viat korjattua. Portugalissa jouduimme vaittamalla yhden yksikön juuri ennen testierikoiskoetta ja toisen kilpailun aikana. Viat eivät olleet isoja, mutta sellaisia, että päädyimme vaittamaan yksiköt, Williams kertoo.

Muutamat tehdaskuljettajat ovat valitelleet, että hybridiyksikön tuottaman lisätehon kanssa on ollut vaikeuksia sopeuttaa, koska joskus 134 lisähevosoimaa on ollut saatavilla ja joskus ei. Lisätehoa käytetään monesti erikoiskoideiden



Hybridiyksikkö lisää Rally1-auton painoa 85–95 kiloa.

“
Olimme valmiina jo ennen Monte Carloa ja olemme oppineet lisää sen jälkeen.

Chris Williams



Chris Williams on M-Sportin tekninen johtaja.

DANIEL ROESLER

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli



Rally1-autojen hybridiyksiköiden akut ladataan täyteen huoltojen aikana.

DANIEL ROESELER

DANIEL ROESELER



Tom Fowler on Toyotan ralliallin tekninen johtaja.

DANIEL ROESELER



Julien Moncet on Hyundain rallitallin vastaava pääliikö.

“

Tiesimme, että ensimmäinen vuosi voi olla haastava.

Julien Moncet

lähdöissä ja erikoiskokeella mootorin ohjausyksikön ohjelmoinnin kautta.

– Kaikkihan riippuu valitusta strategiasta, siitä miten lisätehoaa hyödynnetään. Jokaisella tallilla on hieman erilainen strategia. Meidän kuljettajat ovat olleet tytyväisiä hybridille ja sen käyttöön. Olimme valmiina jo ennen Monte Carloa ja olemme oppineet lisää sen jälkeen, Williams virkkoo.

Fowlerin mukaan epätietoisuus käytössä olevasta lisätehosta ei ole ollut ongelma Toyotan kuljettajille.

– Kuljettajan näkökulmasta perinteisen moottorin ja sähkömoottorin tuottaman väänmön käytäminen erikoiskokeella voi olla haastavaa. Huomasimme heti ensimmäisessä testissä, että auton saaminen ajettavaksi ei ole helppoa. Koska meillä auton ajettavuus on aina ollut tärkeää, teimme paljon töitä sen eteen, että auto ei olisi vaillekaan yllättävä aja. Kuljettajamme ovat olleet melko tytyväisiä hybridille tämän kauden ralleissa, Fowler sanoo.

– Ehkä kyse on enemmänkin siitä, että lisätehoa ei ole aina saatavilla, koska sähkömoottorilta ei ole ladattu riittävästi energiota.

– Meillä kuljettajat aina tietävät, että onko heillä lisätehoa käytettävässä vai ei. Silloin ei tule yllätyksiä, Fowler jatkaa.

Hyundai Moncetin mukaan voimantuottooon liittyvät ongelmat ovat osa uuden teknologian omaksumista.

– Hybridissä on monta asiaa mitkä pitää ottaa huomioon. Polttomoottori on aina toiminnassa ja sähkömoottori joskus. Kuljettajien on siihen vain totuttava, Moncet sanoo.

Hybridiyksikkö käsitteää 100 kilowatin sähkömoottorin, invertterin ja 3,9 kilowattitunnin akun. Tämä paketti muodostaa noin 100 kilo painavan paketin, joka on pulttatu auton taka-akselin tuntumaan. Sen on arveltu olevan turvallisina paikka ralliautossa.

Rallitallit vastaavat yksikön sijoittamisesta autoon sekä sen jäähyttymisestä. Hybridiyksikkö vikee siihen sitten myös tallin toiminnasta.

– Koska hybridiyksikkö on sama jokaisella tallilla, niin siinä voi olla ongelmia kenellä tahansa. Mutta joillakin talleilla voi olla enemmän ongelmia riippuen systeemin käytöstä tai asennuksesta autoon, Williams sanoo.

– Voiko hybridiyksikköön tulla viika kovan iskuun seuraaksena?

– Kyllä voi, jos sattuu osumaan paahasti isoon kiveen, koska auton korin kohdistuu silloin suuria voimia. Olemme tehneet parhaamme,

että iskuut eivät tuottaisi ongelmia, koska niitä tulee väistämättä. Meillä yksiköön on hyvin suojuutta, mutta jokaisella tallilla on omat mallinsa ja käytäntönsä, Williams toteaa.

Compact Dynamics on valmistautunut kaikkien Rally1-autojen hybridiyksiköjä ja ne ovat käytössä kolme vuotta. FIA halusi yhteisen valmistajan säästösyistä. Tämä puoli asiassa ei saa varauksetonta hyväksyntää rallitalleilta.

– Hybridiyksikkö ei ole meidän suunnittelema ja tekemä. Joudumme luottamaan laitetoimittajaan, että se toimii. Emme pidä sitä, ettei autossa on musta laatikko, jota emme saa avata, Fowler sanoo.

– Meillä on käytäntöä, että jos aiomme ostaa jonkun osan, niin ennen käytöötä puramme sen ja katsume miten se on tehty. Jos emme ole tytyväisiä laatuun, niin etsimme toisen valmistajan. Se ei ole mahdollista hybridiyksikköön osalta. Emme tiedä mitä mustassa laatikossa on ja miten se on tehty. Meidän täytyy luottaa laitetoimittajaan ja FIA:aan, että laite on hyvä ja kaikeille sama, Fowler kertoo.

Myös M-Sportin Williams näkee alihankijalta hankitussa osassa ongelmansa.

– Meillä on autossa paljon osia ulkopuolisista valmistajilta, kuten esimerkiksi ECU (moottorin oh-

jausyksikkö). Mutta meillä on mahdollisuus valita keneltä hankimme sen, Williams huomauttaa.

Ennen kauden alkua oltiin huolestuneet hybridiyksiköön ja sen käytön turvallisudesta. Mitä tapahtuu, jos ralliauto sytyy palamaan tai sillä ajetaan rajusti ulos? Voiko kuljettaja, kartanlukija tai pelastushenkilöstö saada sähköiskun?

– En usko. Systeemi on tehty vankaksi ja se on asennettu autossa suojuuttavuuden vuoksi. Yksikkö on hyvin valmistettu ja siinä on useita turvatekijöitä. En ole huolestunut sen turvallisudesta, Williams sanoo.

Hyundai rallitallissa hybridin turvallisutta koeteltiin käytäntössä, kun Thierry Neuville ajo ulos testeissä, auto putosi useita metriä ja päätyi jokeen.

– Hybridiyksikkö oli sen onnettomuuden jälkeen tunnossa. Kaikki oli ok, Moncet vakuuttaa.

Oliver Solberg ajo ulos Kroatiassa ja hänen autonsa sytyti palamaan. Oliko huolestunut?

– Elokuissa sähköauto on palanut päiviä ja niin voi kai tapahtua. Tiedämme, että tämänkaltaiset akut voivat sytyä palamaan. Onneksi palomiehet pystyivät sammuttamaan palon ennen kuin se tarttui hybridiyksikköön. Auto pystyiin pelastamaan, mutta mikä

olisi ollut tilanne, jos hybridiyksikkö olisi sytynyt palamaan, Moncet puntaroi.

Toyota, **M-Sportin** ja **Hyundai** rallitallit ovat sopeutuneet hybridiaikaan. Mutta onko heillä jo tänä toiveita hybridistä tulevile vuosille?

– Hybridin tuleminen ralliin on tärkeää, koska useimmat tuotantoautot ovat hybridejä tai sähköautoja ja meidän tulee seurata sitä samaa kehitystä. Mutta mitä hybrid antaa katsojille? Näkevätkö he hybridin tuoman eron, koska polttomoottori on edelleen käytössä, Moncet kysyy.

– Katsot juomaavat, kun autot ajavat huoltoparkissa sähköllä. Mutta erikoiskokeella nämä uudet autot ovat WRC-autuja hitaampia, koska ne ovat painavampia, niissä on aerodynamikkaa vähemmän ja niiden voimansirroja ja jousitusista on rajoitettu, Moncet huomauttaa.

– Mutta mielestäni tämä on oikea suunta. Opimme koko ajan lisää ja tulevaisuudessa vaikutus on varmaan suurempi.

M-Sportin Williams peukuttaa hybridillä niin ikään.

– On vaikea uskoa, että palasimme vanhaan. Parin vuoden päästä nämme, että miten hybridin kanssa ollaan onnistuttu, Williams sanoo.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Oliver Solberg yrittää loistaa Rovanperän varjossa

Maailmanmestari Petter Solbergin poika ei ole odotuksista huolimatta yltänyt Kalle Rovanperän mainetekoihin. Vertaaminen Rovanperään ei Solbergia häiritse.

Ari Mäntylä

Vuonna 2000 syntynyt Kalle Rovanperä ja vuonna 2001 syntynyt Oliver Solberg olivat viikonloppun puheenvaihto Viron MM-rallissa syyskuussa 2020. Ensimmäistä kautta Toyotan rallitallissa WRC-autolla kilpailut Rovanperä sijoittui rallissa viidenneksi ja oli ilman minuutin aikasakkoa taistellut voitosta. Solberg puolestaan voitti RC2-luokan Volkswagen Pololla ja sijoitti yleiskilpailussa yhdeksänneksi. Hän kukisti mm. tehdastallin Citroenilla kilpailleen Mads Östbergin ja M-Sportin Fordilla ajaneen Adrien Fourmauxin.

Viron MM-rallin huoltotoiveella ja erikoiskeokseilla varsilla hämmästeltiin nopeiden kuljettajien nuorta ikää ja vähäistä kokemusta. Rovanperä päätti menemään 23 MM-rallin kokemuksella, kun Solbergille Viron kilpailu oli uran viides MM-tasolla. Molemmille uimoiltaan valoosa tulevaissuutta ja heidät nähtiin tulevinä maailman mestareina.

Vajaa kaksi vuotta myöhemmin voidaan todeta, että Rovanperä ja Solberg ovat edenneet urillaan kovin eri tavalla. Rovanperä on julkilut MM-rallin voittoon seitsemän kertaa, seissyt MM-rallin palkintopallilla kymmenen kertaa ja kirjauttanut niemensä MM-rallin erikoiskeiden voittajien listaan 74 kertaa. Toyotan rallitallin ykköskuljettajaksi nousutti Rovanperä johtaa kuljettajien MM-sarjaa 83 pistellellä, kun rallikaudesta 2022 on ajettu seitsemän osakilpailulla.

Solberg ei ole voittanut vielä MM-rallia eikä MM-rallin erikoisetta, saati seissyt palkintopallilla. – Aika hankala on ollut. Mi-

nulla on aina ollut nopeutta ja olen aina päässyt taistelemaan sijoituksista, mutta moni asia ei ole mennyt niin kuin olisi pitänyt Solberg toteaa.

Solberg on tuki hänkin noussut pääluokkaan ja tehdastallin kuljettajaksi, mutta vain osa-aikaiselta ajosopimusella. Nuorukaisista miettilistäistä ovat kovin erilaiset.

– Vaikka olemme melko samankäisiä, niin olen todella paljon jäljessä Kallen saavutuksista.

Rovanperällä ja Solbergilla on muutakin yhteistä kuin nopeus ja lahjakkuus ajaa ralliautoa. Rovanperä isti Harri Rovanperä kilpaili ralli MM-sarjassa kymmenen vuotta, osallistui III MM-ralliin ja voitti niistä yhden. Oliver Solbergin isän Petter Solbergin aktiivinen aika MM-sarjassa kesitti 14 kautta ja 190 MM-rallia. Hän voitti kuljettajien maailmanmestaruuden vuonna 2003 ja oli kolme kertaa toinen.

Kalle ja Oliver pyörivät isiensä työpaikoilla taaperosta lähtien. He olivat mukana testeissä ja kisaamattoilla. Heidän isänsä eivät koskaan ajaneet tallikavereina, mutta heidän uransa limittiivät noin sadan MM-rallin verran. Heistä tuli hyviä ystäviä ja heidän pojistaan niin ikään.

– En muista olleeni Kallen kanssa tekemissä lapsena, vaan tutustuin myöhemmin. Olemme nyt hyviä ystäviä ja arvostamme toisiamme. Kalle pärjää todella hienosti ja hänen menestystään on ollut hieno seurata, Solberg hehkuttaa.

Ehkä yhteys liidentui sen takia, että kun Harri Rovanperä ajo viimeiset MM-rallinsa vuonna 2006, olivat Kalle ja Oliver 6- ja 5-vuotiaita nassikoita. Kun isät näkivät toisiaan harvemmin, näkivät jo jatkkin harvemmin.

Kalle Rovanperä alkoi saada mainetta rallikuljettajana jo 13-vuotiaana. Hän valloitti ensimmäisen rallin luokkamestaruutensa Latviassa 14-vuotiaana ja 16-vuotiaa-

na hän oli jo Latvian rallimestari.

Oliver Solberg aloitti hänkin ratina väentämisen nuorena, mutta muilla vehkeillä kuin ralliautoilla.

– Ajoin kartingia viisivuotiaana, mutta minusta se oli tylsää. Halusin ajaa sivuluisussa, Solberg kertoo.

Niinpä Oliver hakeutui cross-kartin pariin ja rallicrossiin.

– Teinini tavoitteeni oli ralli-crossissa. Mutta kun aloitin rallin ajamisen, niin sen jälkeen olen keskittynyt vain ralliin.

Oliver Solberg seurasi Kalle Rovanperän esimerkkiä ja alko tehdä ralliuraua Latviassa 15-vuotiaana.

– Harri auttoi minua rallin aloittamisessa ja kilpailemisessa Latviassa, Oliver Solberg kiittää Harri Rovanperää avusta.

Oliver Solberg alkoi pärjääti varhaisessa vaiheessa, sillä ensimmäisenä Latvian vuotenaan hän sijoittui juniorien mestaruussarjassa toiseksi. Myös seuraava kausi meni Baltian ralleissa ja vuonna 2019 ohjelmaan tuli ralleja Yhdysvalloissa. Kauden 2019 saldo oli Latvian rallisarjan voitto, kolmas sija Amerikan ARA-rallisarjassa, ensimmäinen EM-rallin voitto ja ensimmäinen MM-startti. Solberg oli kypsä MM-ralleihin seuraavana vuonna.

Kalle Rovanperä kilpaili MM-sarjassa R5-luokan Skodailla vuodet 2018 ja 2019. Oliver Solberg hankki kannuksensa R5-luokan Volkswagen Pololla vuonna 2020. Rovanperä voitti kahden kauden aikana seitsemän kertaa WRC2-luokan MM-ralleissa ja voitti WRC2 Pro -luokan maailmanmestaruuden vuonna 2019. Solbergilla kauden 2020 kohokohta oli EM-rallin voitto Latviassa ja jo mainittiin onnistumisen Viron MM-rallissa.

Koska Kalle Rovanperä ja Oliver Solberg ovat melko samanikäisiä ja heidän perhetaustansa on samankaltaisina, heitä ja heidän uriaan usein verrataan toisiinsa. Se ei Solbergia haittaa.



HYUNDAI MOTORSPORT



Oliver Solbergille sattuu ja tapahtuu. Tässä hän on poistumassa tieltä Viron MM-rallissa. Tilanne päätyi pyörähdykseen kovasta vauhdista.

– Mekin ollaan aina verrattu toistemme tekemisiä, niin ystävätekevät, Solberg innostuu.

Jos se ei haittaa, niin vertailaan lisää. Kun Kalle Rovanperä oli 16-vuotiaana Latvian rallimestari, Solberg vasta aloitti rallin harrastamisen.

– En oikeastaan ollut koskaan edes ajanut ralliautoa, kun aloitin rallin harrastamisen 15-vuotiaana Latviassa. Olin totta kai ajanut paljonkin crosskartteilla, VW kupilla, Volvoilla ja driftannut, mutta en ollut koskaan ajanut rallia Ruotsissa, tuumaa Ruotsissa asuvu ja ruotsalaisella lisensillä kilpailava Solberg.

Solbergin mukaan hän ei ole menestynyt MM-sarjassa Rovanperän tavoin juuri siitä syistä, ettei hän aloitti rallin harrastamisen ja kilpailemisen niin paljon myöhemmin.

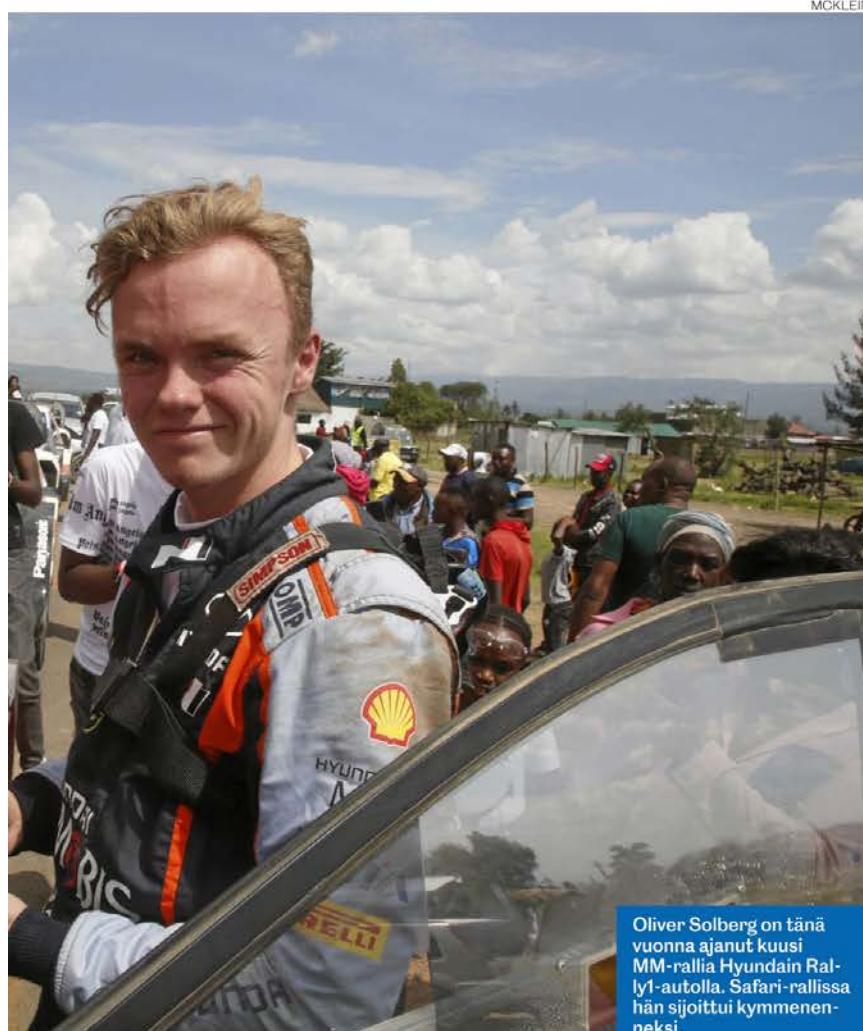
– Kalle on ollut aina erittäin nopea ja menestynyt. Olen aina halunut olla hänen kaltaisensa, Solberg tunnustaa.

Kun Solbergin ilmoitettiin nousseen tehdaskuljettajaksi Hyundaille, olivat odotukset korkealla. Solberg sai WRC-auton jo kauden 2021 toiseen MM-ralliin, joka ajettiin Rovaniemiellä. Hän oli kiinni yleiskilpailun kuudennessa sijas-

”

Tämä vuosi on ollut yhtä vuoristorataa.

Virallinen kisaopas 2022 MM-ralli ●



Oliver Solberg on tänä vuonna ajanut kuusi MM-rallia Hyundain Rally-autolla. Safari-rallissa hän sijoittui kymmeneneksi.

sa, mutta spinnaus viimeisellä erikoiskokeella pudotti nuorukaisen seitsemänneksi. Hyundai piti debyyttiä sen verran onnistuneena, että Solberg sai alleen WRC-auton myös Safari-ralliin. Se kisa päättyi ulosajoon jo kolmospätkällä ja lopulta keskeytysteen viidenneksi erikoiskokeeseen.

Kausi jatkui vaikeana, sillä Solberg keskeytti myös neljässä seuraavassa MM-rallissa. Jyväskylän MM-rallissa hän kaatoi R5-luokan Hyundaina.

– Se olli yksi pahimmista ulosajoistani ja ehkä koko urani pahin. Se oli iso kaato. Kisa ei muutenkaan sujuun hyvin, sillä meillä oli ollut kaikenlaisia ongelmia auton kanssa, Solberg kertoo.

Solberg osallistui kauden aikana kymmeneen MM-ralliin ja pääsi maaliin vain neljä kertaa. Kauden päättäneessä Monza rallissa jäi 2,4 sekunnin pähänneksi.

– Viime vuonna ajoin ensimäistä kertaa tehdaskiljettajana osan kaudesta. Se ei ollut helppo vuosi. Oli paljon opittavaa ja omaksuttavaa, kilpailua erilaissilla autoilla ja moni asia meni vikaan. Mutta Suomen kaltaiset tapaukset vaikuttivat osaltaan siihen, että olen ollut tällä kaudella paljon vahvempi, Solberg toteaa.

Solberg aloitti tämän kauden ulosajolla Monte Carlon rallissa. Hän

kärsi autoon tulleesta savusta ja bensan höyrystä. Hänestä ja kartalukija **Elliot Edmondson** vedenettiin viimeisenä ajopäivänä pois kisasta ja vietettiin sairaalaan bensakatujen takia.

Ruotsin rallissa Solberg oli parhaimmillaan toisenä. Pieni ajovirhe ja autoon tulut tekneni vika pudottivat hänet lopputuloksissa kuidenneksi.

– Ruotsissa vauhtimme oli hyvä ja osoitin pystyväni taistelemaan kärkisijoista. Olin helposti pystynyt ajamaan neljän joukkoon ilman ongelmia, jopa taistelemaan paikasta palkintopallille, Solberg sanoa.

Ruotsin rallissa Solberg kirjahti toiseksi nopeimman ek-ajan, mutta uran ensimmäinen erikoiskooken nopein aika MM-rallissa jäi 2,4 sekunnin pähänneksi.

– Pohja-aika on ollut monta kerretta läheillä. Mutta sen saavuttamisen ei ole helppoa. Tavoitteena on ajoa ensimmäinen pohja-aika tänä vuonna. Toivottavasti se onnistuu.

Kroatian Solberg ajoil jälleen ulos. Portugalissa matka Rally2-luokan Hyundalla katkesi ohjausvarren rikkoutumiseen. Safari-rallia oli tuomisina kymmenen sija ja yksi MM-piste. Eikä hyvin mennyt Virossakaan. Kun autosta hajosi ohjaustehostin ja rengas, oli tuomisina 13. sija.

– Tämä vuosi on ollut yhtä vuoristorataa. Nopeudesta menestyminen ei ole kiinni, vaan tasaisuudesta. Tarvitseen vain enemmän kokemusta, enemmän testejä, enemmän ajamista. Enemmän kilometrejä, Solberg korostaa.

Millaisin odotuksin Solberg starttaa Jyväskylän MM-rallin?

– Rakastan Suomea. Se on minulle kuin toinen koti. Rakastan Suomen jouhavia teitä, Solberg sanoa.

Solberg on hyvin aktiivinen sosiaalisessa mediassa ja hänellä on laaja fanijoukko. Mutta aiheuttaako se myös paineita menestykseen?

– Ehkä. Mutta luulen, että itse asetan kovimmat odotukset. Tieidän, että tasaisuuden saaminen vie aikaa ja minun pitää vain maittaa.

Malttia on vain toisi vaikea yhdistää Solbergin, joka on luotettavaan kuin sähköjänis. Mutta toisaalta hän on vasta 20-vuotias. Hänenlällä on aikaa odottaa. Vai onko?

– Huipputasolla ei oikein olisi varaa siihen, että seuraava kilpailu pitää odottaa pari, kolme kuukautta. Tässä vaiheessa uraan myös pitääsi ajaa mahdollisimman paljon, Solberg korostaa.

– Mutta tilanne on nyt mikä se on ja siihen on tytytyminen. Olen onnekas, että olen mukana (MM-sarjassa). Siihen täytyy olla tytyväinen.

Viron MM-ralli / Rally Estonia 14.-17.7.2022

Sijoitus Position	Kuljettaja Driver	Kans. Nat.	Auto Car	Aika / kärkeä jäljessä Total time / behind
1.	Kalle Rovanperä	FIN	Toyota	2.54.29,0
2.	Elfyn Evans	GBR	Toyota	1.00,9
3.	Ott Tänak	EST	Hyundai	1.55,7
4.	Thierry Neuville	BEL	Hyundai	3.53,3
5.	Takamoto Katsuta	JPN	Toyota	4.13,4
6.	Esapekka Lappi	FIN	Toyota	4.49,1
7.	Adrien Fourmaux	FRA	Ford	5.09,2
8.	Andreas Mikkelsen	NOR	Skoda	11.01,8
9.	Teemu Suninen	FIN	Hyundai	11.27,1
10.	Emil Lindholm	FIN	Skoda	13.04,8

Rovanperä voitti minuutin erolla

Ari Mäntylä

Mistä muistetaan: Sateisesta keilistä. Sadekuurot kastelivat erikoiskeita jokaisena päivänä viikonloput aikana. **Kalle Rovanperä** kirjahti kahdet mahtipohjat liukkaille pätkillä. Hän pääsi karkaamaan kaatosateen alta perjantaina viimeisenä erikoiskeella ja ajo 14,2 sekunnin pohja-ajan. Rallin viimeisellä erikoiskeella sade laantui sopivasti Rovanperälle ja hän hurjasteli bonuspätkälle 22,5 sekunnin pohja-ajan.

Sävyttäjät: Kalle Rovanperä ajo 14 erikoiskeelle poh-

ja-ajan ja voitti kilpailun minuutin erolla.

Sami Pajari vei nimiinsä juniorien MM-luokan kisan ja nousi MM-sarjan johtoon.

Peiliin katsojat: Hyundain rallitali. Ott Tänakkin autosta irtosi lämmityslaitteen putki ja virolaisen kartanlukija **Martijn Järveoja** joutui jalallaan pitämään putkeaa paikoillaan, etti auton tuulilasi ei huurtuisi ihan tukkoon.

M-Sportin Craig Breen keskeytti ulosajoon ja saman tallin **Pierre-Louis Loubet** teloi sunnuntaina Fordin jousitukseen rikki.

Vetomiehet viidellä erikoiskokeella

Kansallinen Vetomies Ralli ajetaan Secto Rally Finlandin oheiskilpailuna perjantaina ja lauantaina. MM-rallin oheiskilpailun starttiaa kaksi- ja nelivetoisten ralliautojen luokissa yhteensä 91 kilpailua.

Kaksivetoisten luokassa on mukana muun muassa kansallisien F-Cup-rallisarjan nopeimmat kuljeettajat. Heistä **Joonas Lindroos**, **Markus Hellström** ja **Mika Lemmetti** ovat suosikkeina kaksivetoisten luokassa.

Jo kerran Vetomies-tittelin voitanut Lindroos suurin suosikki. Jämsäläinen oli nopein talven F-Cupin kisoissa, mutta soralla ei ole mennyt niin hyvin.

– Sorakset eivät ole menneet nappiin. Raissossa oli jarrujen kassassa ongelmia ja Joensuussa oli siten muita ongelmia. Nyt pitäisi auto olla kunnossa ja nälkää riittää epäonnisten kisojen jälkeen, Lindroos kertoo.

Viime vuonna Nelivetomiehiksi kruunattu **Mika Rampainen** kilpaillee nyt kaksivetoisten puolella. Suomalaisen kisailijoiden lisäksi mukana on yksi paritalista ja kolme paria Australiasta.

Tänä vuonna Nelivetomies-luokka saa uuden voittajan. Maaliskuussa F-Cupin osakilpailun Korpilahdella voittanut AUK Jämsän Äijien **Joni Viitala** läh-

tee muiden jahdattavaksi numerolla 269.

Peräänse hän saa F-Cupissa kaksi osakilpailua tänä vuonna voittaneen THU-Teamin **Mikko Lehdon**. Hän kilpaillee Opel Corsalla, joka on tassä luokassa varsin harvinainen automerkki. Kolmantena reitille lähtee tämän vuoden SM2-luokan kärkيمies Tornion UA:n **Miikka Vuokila**.

Vetomies Ralli alkaa perjantaina 5.8. kello 17.00 Harjun erikoiskoella.

Lauantaina kilpailijat starttaavat pääkilpailun perässä kohdi neljää erikoiskoetta: Päijälä, Rapsula, Patajoki ja Vekkula.

Voittaja juhlataan palkintoliillilla Jyväskylän Paviljongilla lauantaina kello 15.00.

VETOMIES RALLI

Aikataulu

Perjantaina 5.8.

- Klo 17.00 Harju 2,01 km

Lauantaina 6.8.

- Klo 10.03 Päijälä 20,19 km
- Klo 11.00 Rapsula 20,56 km
- Klo 12.15 Patajoki 13,75 km
- Klo 13.00 Vekkula 20,65 km
- Vetomiehet ajavat yhteensä 77,16 km.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022



DANIEL ROESELER

Lasse Lampi on Toksportin rallitallin kuljettajien tukena MM-ralleissa tänä vuonna.

Teknisten asioiden tulkki ja mentoritotti uuden haasteen

Lasse Lampi on kuljettajien tukena Skodan tehtaan tukeman Toksportin rallitallissa.

Ari Mäntylä

Lasse Lampi on ollut merkittävä asiantuntija rallimaaressa viidellä vuosikymmenellä. Hän oli avittamassa Audia menestykseen 1980-luvulla, oli Mitsubishiin ja Tommi Mäkinen menestysvuosien taustalla 1990-luvulla, oli vauhdittamassa suomalaisten lajhakkueiden Juho Hännisen ja Esapekka Lapin taivalta tehdasrallitettajiksi 2000- ja 2010-luvuilla ja oli mukana Toyotan paluussa MM-sarjaan 2010-luvun lopulla.

Eletään vuotta 2022 ja 70-vuotias Lampi on edelleen mukana MM-ralleissa.

Katson asioita yleisesti täällä Skodalla. Olen mukana testeissä ja reitin läpi ajavassa insinöörien autossa. Juttelen kuskien kanssa teiden kunnosta ja rengasvalinoista. Kun mun ei tarvitse tehdä mitään pää töksii, niin tämä on lepoissa hommaa, Lampi luonehti toimenkuvaansa Toksportin rallitallissa, joka on käytännössä Skodan tehdastalli.

Lampi oli merkittävä taustavaikeuttaja Toyotan rallitallissa vuosina 2016–21.

Kun Tommi Mäkinen jäi pois tallipäällikön tehtävästä joulukuussa 2020 ja tallin toiminta siirtyi Tommi Mäkinen Racingiltä Toyotan emoyhtiön alaisuu-

teen, päätti Lampikin lähteä kauden 2021 jälkeen.

– Jousituksen valmistaja vaihtui tälle kaudelle. Jatkoin vielä vuoden, kun olin vastannut tallin yhteydenpidosta entiseen valmistajaan, Lampi kertoo.

Lampi ei ole koskaan vaihtanut työnantajaa siten, että edellisestä rallitallista olisi lähdetty ovet paakkuen.

Niinpä Lampi houkuteltiin Skodalle, jonka kanssa hän oli tehnyt yhteistyötä, kun Hänninen ja Lampi voittivat mestaruuskuisia.

– Joka paikkaan pitää olla suhteet kunnossa. Tunsin Hrabanekin (Skoda Motorsportin pääillikkö Michal Hrabanek) ja paljon muitakin Skodalta aiemmilta vuosilta. He halusivat, ettei teen muutaman kymmenen päivää töitä heille, Lampi kertoo.

Skoda on menestynyt MM-sarjan WRC2-luokassa ja autonvalmistajalla sekä Toksportilla on kunnianhimoiset tavoitteet.

– Se on tehdastiimi, jossa tehdään töitä tosi ammattimaisesti. He haluavat tehdä hyvän auton, eikä vain tienata rahaa tällä, Lampi korostaa.

Skodan asenne oli vaikuttamaa Lammen päättökseen lähteä muukaan projektiin.

Juho Hänninen ja Esapekka Lappi ovat paljosta kiitollisia Lammelle

Ari Mäntylä

Lasse Lampi tokaisi vuonna 1994 Mitsubishiin rallitalliin pääillikölle Andrew Cowanille, että jos he haluavat voittaa MM-ralleja ja mestaruuskaa, niin heidän pitäisi ottaa kuljettajakseen Tommi Mäkinen. Mutta jos he haluavat vain olla mukana MM-sarjassa, niin he voivat jatkaa kuskikaksikolla Kenneth Eriksson ja Armin Schwarzi.

Cowan halusi voittaa ja Schwarzi vahvitti Mäkinen. Mitsubishi juhli autonvalmistajien maailmanmestaruutta vuonna 1998 ja Mäkinen neljä perätiäistä kuljettajien mestaruutta vuosina 1996–99.

Lampi testasi ja sääti autot Mäkiselle mieleiseksi Mitsulla. Hän oli merkittävästi vaikuttamassa Mäkinen ja Mitsun menestykseen.

Mitsubishi vetäytyi ralliin MM-sarjasta kauden 2005 jälkeen. Lampi hyödynsi suhteitaan ja järjesti Mitsun WRC-auton Juho Hänniselle neljään MM-ralliuosina 2006 ja 2007.

– Kaj Kivistälä oli oma tiimi RRE ja Lasse tunsi Kaitsun pitkältä ajalta ja oli auttanu häntä. Lasse oli vihjannut Kaitulle, että jos hän haluaisi auttaa minua ittimin. Mun omat resurssit olivat käytetty. Ilman Lassea en ollisi päässyt siitä eteenpäin. Lasse oli ihana avainasemassa siinä, Hänninen muistee.

Hänninen ajoil veljä MM-rallia Mitsubishiin WRC-autolla ja oli parhaimmillaan kahdeksas Sardinian MM-rallissa vuonna 2007.

– Lasse sen kuviota hoiti. Ei se



Juho Hänninen voitti kolme mestaruutta Skodalla.

oli omin avoin onnistunut, Hänenkin kiihteli.

Kun Hänninen sai tallipaikan Skodalta vuonna 2009, vaihtoi Lampikin Skodalle.

– Skoda oli mun eka tehdastimmi ja olin aika nöösipoika. Lasse pärjäsi hyvin Skodan pääilliköiden kanssa ja oli siinä välissä auttamassa muia, Hänninen sanoo.

Hänninen mukaan Lampi on auttanut häntä paljon auton teknikan tuttemisessa ja auton säättämisessä.

– Mulla ei ollut silloin alkuaikoina Mitsulla minkäänlaista ammatitaitoaa auton säättämiseen. Lasse oli ihan alyyttömän iso apu teknisellä puolella. Samalla itse oppi ymmärtämään mikä vaikuttaa mihin. Oli ollut paljon pidempää tietä oppia na se itsikseen, Hänninen toteaa.

Hänninen voitti Skodalla IRC-sarjan mestaruuden vuonna 2010, S2000-luokan maailmanmestaruuden vuonna 2011 ja rallin Eu-

– Sanoin että voin olla paikalla, mutta töötin eri lähdetekevänä, hän totesi omintakeiseen tyylinsä.

Lampi on ollut mukana autonvalmistajien ralliprojekteissa yli 40 vuoden ajan. Siinä aikana ovat muuttuneet niin kuljettajat, autot kuin MM-rallit. Lampi aloitti ralliuransa kuljettajana Ford Escortilla vuonna 1975 ja päätti sen Mitsubishiilla 1990-luvun puolivälistä. Lampi ajoil viimeisen MM-rallinsa vuonna 1996 ollen kahdeksas Jyväskylän MM-rallissa.

Lampi on kaksinkertainen ralliautoilun Suomen mestari ja MM-ralleissa hän on parhaimmillaan sijoittunut kolmanneksi (Ruotsi 1983). Tehdastallin testikuljettajana hän oli ensimmäistä kertaa Audilla 1980-luvun alussa. Lampi oli ehdolla Audin rallitallin tehdkuljettajaksi kaudelle 1984, mutta palkaan saikin Walter Röhrl.

– Rallin MM-sarja kohtaan on edelleen kiinnostusta ja live-tv on kehittynyt paljon. Mutta jotenkin touhua pitäisi järkevöittää.

Hän ei esimerkiksi ymmärrä sitä, että MM-rallissa kilpaillaan yksi kokonainen päivä ilman huoltoa, kuten olisi laita muun muassa Sardinian rallissa kesäkuussa.

– Kun ei ole huoltoa, niin katsojille tai VIP-vieraille ei ole huol-

toparkissa mitään nähtävää, eikä mekaanikoille tekemistä. Kymmenet paikalle lennätetyt mekaanikit huoltavat sitten nuottiautoja, Lampi ihmettelee.

Lammen miehestä rallin MM-sarjan säännöissä olisi muutenkin paljon reivattavaa.

– Kaikkea rajoitetaan todella paljon. Kun jokainen tehdaskuljettaja saa testata Euroopan rallieventtiiliä yhden päivän, niin sellainen ei vie kehitystä eteenpäin, eikä ole halvempaa. Nyt kolmena päivänä tahkotaan samoja asioita, Lampi huomauttaa.

Lammen miehestä rallin MM-sarjassa säännöt tehdään liian lyhyeksi ajaksi.

– Nyt jo pitäisi tietää, että millaisilla säännöillä ajetaan seitsemän vuoden kuluttua, Lampi painottaa.

Mitä mietit olet hybridiautoista?

– Pitää katsosaa miten hybridin kanssa menee kauden aikana. Se ei ole aina toiminut ja tuntuu, että se ei ole huomattavasti vaikuttanut tuohua pitäisi järkevöittää.

Lammen miehestä polttoomootorit eivät häviä mihinkään lähi-koihin ja niitä kehitetään vielä.

– Sen näkee siitä, että Audi ja Porsche haluavat mukaan formula ykkösiin, Lampi sanoo.

roopan mestaruuden vuonna 2012. Skoda-vuosien jälkeen Hänninen ajoil kolme MM-rallia Fordin WRC-autolla vuonna 2013 ja siirtyi Hyundain rallitalliin kuljettajaksi kaudeksi 2014. Uran urheilulliseksi huipennuksaksi kirjattiin kolmas sija Jyväskylän MM-rallissa Toyotan tehdaskuljettajana vuonna 2017.

– Lasse tuli Toyotallekin alkuvuoden katsomaan touhuja, mutta varmaan Tomminkin takia. Lassesta on ollut apua joka tiimissä, Hänninen korostaa.

Myös Esapekka Lapin mukaan Lampi on auttanut ja tukenut häntä monella tapaa ralliautoilijan uralla.

– Kaikilla on uutta, kun meniin Skodalle ja kansainvälisilin ympäriin. Lasse neuvoi, että miten kannattaa toimia. Hän oli mulle mentorina ja rauholtelija, Lappi kertoo.

Lapin miehestä Lampi oli taustalla vaikuttamassa, kun hänelle tarjottiin sopimusta Skodan tehdastalliin kesällä 2012.

– Kaikilla on uutta, kun meniin Skodalle ja kansainvälisilin ympäriin. Lasse neuvoi, että miten kannattaa toimia. Hän oli mulle mentorina ja rauholtelija, Lappi kertoo.

Lapin miehestä Lampi oli taustalla vaikuttamassa, kun hänelle tarjottiin sopimusta Skodan tehdastalliin kesällä 2012.

– Kaikilla on uutta, kun meniin Skodalle ja kansainvälisilin ympäriin. Lasse neuvoi, että miten kannattaa toimia. Hän oli mulle mentorina ja rauholtelija, Lappi kertoo.

Miten Lampi on auttanut testeissä ja ralleissa?

– Reitin kanssa, engasvalinnoissa ja teknisellä puolella. En minä osannut silloin sanoa, että mitä autossa pitää muuttaa. Osaan kertoo vain mikä on mun filius autosta. Lassen tietoaito rallista on merkittävä, Lappi sanoo.

LASSE LAMPI

Tekninen asiantuntija

- Syntynyt vuonna 1951 Paimiossa, jossa asuu edelleen.
- Kuljettajana MM-sarjassa: Ensimmäinen MM-osakilpailuun saavutti 1977 Jyväskylässä: yleiskilpailussa 12. ja ykkösyhdistässä kolmas (Ford Escort). Vuonna 1978 yleiskilpailussa 11. ja ykkösyhdistässä kolmas (Ford Escort). Vuonna 1980 yleiskilpailussa viides nelosryhmän Ford Escort BDA:lla, jonka Lampi oli ostanut Hannu Mikkolalta. Ruotsin MM-rallissa kolmas ja Britannian MM-rallissa neljäs vuonna 1983 (Audi Quattro) ja Ruotsin MM-rallissa viides vuonna 1991 (Mitsubishi Galant).
- Kuljettajana SM-sarjassa: B-ryhmän Suomen mestari 1983 (Audi Quattro) ja Ruotsin MM-rallissa viides vuonna 1991 (Mitsubishi Galant).
- Teknisenä asiantuntijana: Audilla 1982–87, Mitsubishiilla 1987–2007, Skodalla Juho Hännisen taustalla 2009–2012 ja Esapekka Lapin taustalla 2013–2016, Toyotalla 2016–21, Skodalla Toksportin kautta 2022.
- 2010 Rauno Aaltonen, Erik Carlsson, Paddy Hopkirk, Timo Mäkinen
- 2011 Hannu Mikkola, Walter Röhrl
- 2012 Michèle Mouton, Carlos Sainz
- 2013 Andrew Cowan, Tommi Mäkinen, Björn Waldegård
- 2014 Stig Blomqvist, David Richards, Ari Vatanen
- 2015 Juha Kankkunen, Colin McRae, Sandro Munari
- 2016 Henri Toivonen, Shekhar Mehta
- 2018 Markku Alén, Ove Andersson, Reinhard Klein, Simo Lampinen
- 2019 Seppo Harjanne, Timo Salonen, Jean Todt
- 2020 Pauli Toivonen, Pat Moss-Carlsson
- 2021 Martin Holmes, Marcus Grönholm
- 2022 Miki Biasion, Cesare Fiorio, Ilkka Kivimäki, Juha Piironen.

Kivimäki, Piironen, Biasion ja Fiorio tunniagalleriaan

Suomalaiset kartanlukijat Ilkka Kivimäki ja Juha Piironen ovat valittu rallin tunniagalleriaan Rally Hall of Fameen. Kunniagalleriaan valitaan rallin parissa ansioitunut henkilö, jonka uran on jo päättynyt ainakin nimeämiseen liittyvin tekijöiden osalta.

Kivimäen ja Piironen lisäksi Rally Hall of Fameen valittuna kaksikko ajoi A-ryhmän Lancialla kolme kautta sijoittuen MM-sarjassa kolmantena 1987 ja toiseksi 1988. Lancian jälkeen seurasivat kaksi vuotta ja 12 MM-osakilpailus Subarulla. 1992 pari siirtyi Toyolle, jolla paras sijoitus oli Safari-rallin toinen sija 1993. Ennätyspitkä yhteistö ja molempien urat päätyivät Subarulla 1993 Jyväskylän Suurajohiin.

Kivimäki osallistui kaikkiaan 126 MM-osakilpailuun voittaen 19. Hän on kuusinkertainen Jyväskylän voittaja ja viisinkertainen Portugalin MM-rallin ykkönen.

Juha Piironen oli lukenut nuotteja Erkki Pitkäselle, Timo Joukkilelle, Antero Laineelle ja Pentti Airikkalalle ennen kuin istui Henri Toivosen kyytiin 1983. Samana vuonna Piironen istui kolme rallia lupaavan Juha Kankkuseen kyydissä.

Vuonna 1984 Toivonen ja Piironen kilpailivat EM-sarjaa Porschella ja MM-sarjaa Lancialla. Kaksikko voitti Porschella Sardinian ja Madeiran osakilpailut, ja tulivat Lancialla Jyväskylässä kolmantena. 1985 Piironen jatkoi Toivosen kanssa sijoittuen MM-sarjassa kuidenneksi.

Kautta varjosti kaksi rajua onnettomuutta, jotka saivat perheleen Piironen mielttumään tulevaan suuttuaan. Jätkimäinen tapahtui Espanjan MM-rallissa, viimeisessä Toivosen kanssa, sillä Peugeotille sopimuksen saanut Juha Kankkunen kysyi Piirrosta kakkosohjaajaseen. Kaksikko ajoil yhdessä kaudet 1986–1993 voittivat kolme maailmanmestaruutta 1986, 1987 ja 1991. Piironen osallistui 84 MM-ralliin ja voitti 14 MM-osakilpailua.

Fiatin vetäydyttyä Kivimäki ja Alén siirtyivät Lancialle. He voittivat takavetoisella Lancia 037 Rallylla muun muassa Corsikan MM-rallin 1983 ja 1984. Nelivetoisen Delta S4 valmistui 1985 ja vuotta myöhemmin Kivimäki oli II päävää maailmanmestari, menettäen tittelin FIA:n hyvästä San Remon osakilpailun. Hän selvisi elossa, mutta ura ammattilaisenä tuli päätkseen.

RALLY HALL OF FAMEN JÄSENET

Rally Hall of Fame members

- 2010 Rauno Aaltonen, Erik Carlsson, Paddy Hopkirk, Timo Mäkinen
- 2011 Hannu Mikkola, Walter Röhrl
- 2012 Michèle Mouton, Carlos Sainz
- 2013 Andrew Cowan, Tommi Mäkinen, Björn Waldegård
- 2014 Stig Blomqvist, David Richards, Ari Vatanen
- 2015 Juha Kankkunen, Colin McRae, Sandro Munari
- 2016 Henri Toivonen, Shekhar Mehta
- 2018 Markku Alén, Ove Andersson, Reinhard Klein, Simo Lampinen
- 2019 Seppo Harjanne, Timo Salonen, Jean Todt
- 2020 Pauli Toivonen, Pat Moss-Carlsson
- 2021 Martin Holmes, Marcus Grönholm
- 2022 Miki Biasion, Cesare Fiorio, Ilkka Kivimäki, Juha Piironen.

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Tarkkaan suunniteltu on turvallisesti tehty

Jyväskylän MM-rallin turvallisuuden eteen tehdään töitä ympäri vuoden.

Ari Mäntylä

Sardinian MM-rallissa jouduttiin kesäkuussa perumaan kaksi erikoiskoetta kokonaan ja punaista lippua heiluteltiin seitsemällä muulla erikoiskokeella. Kilpailun 21 erikoiskokeesta yhdeksän jäi ajamatta suunnitellusti. On mahtanut espressoa kultua, kun turvapääliköt, ek-pääliköt ja muut rallin turvallisuudesta vastaavat henkilöt ovat kokoontuneet kilpailun jälkeiseen palaveriin.

– Olen ollut näissä hommissa 15 vuotta, eikä sinä aikana Suomen MM-rallissa ole peruttu yhtään erikoiskoetta. Muutamaa on saattanut joitakin minuuteja myöhästyä, Suomen MM-rallin apulais-turvallisuuspäälikkö Mika Häyhänen toteaa.

Erikoiskokeen keskeyttää pu-nainen lippu toimitetaan järjestysmiehille sinetöidyllä putkilossa, joten sitä ei vahingossa heilutella, vaan ainoastaan kilpailunjohajan luvalla.

Sardinian liputukset olivat mää-rältään poikkeuksellisia, mutta osoittivat, että turvallisuuden taka-ja erikoiskoetta ei emmitä keskeyttää. Sardinian liputuksista valtaosa johtui kisassa sattuneesta ulosajoista, mutta mukana oli myös muassa kilpailun liittymätön läkinnällinen tapaus sekä ra-dioliikenteen ongelmat.

Jyväskylän MM-ralli on maailman-kulku turvallisuudestaan. Mutta aina voi sattua ikävimmän kautta. Tiellä kävellyt katsot jää **Bruno Thiryn** ajaman nolla-auton alle Hassissa ja menehtyi vuonna 1995. Seuraavana vuonna katsot kuuoli Harjulla, kun **Karsten Rilkhardtin** ajama auto ajautui yleisön joukkoon Pitkäkadun mutkassa.

Vuoden 1995 kaltaisen onnetto-muuden ei pitäisi enää tapahtua, koska Jyväskylän MM-rallissa katsojien ei salitella liikkua erikoisko-keella, jos ensimmäisen kilpailun lähdöön on alle tunti aikaa. Vuoden 1996 kaltainen onnettomuu-s estetään hyvällä suunnittelulla ja laajilla turva-alueilla.

Jyväskylän MM-rallissa kilpailun turvasuunnitelman tekeminen aloitetaan pian edellisen vuoden kilpailun jälkeen.

– Jokainen katselualue edelli-seltä vuodelta käydään läpi, Häyhänen kertoo.

MM-rallin järjestäjä saa palau-tetta järjestelyistä myös Kansain-väliseltä autoliitolta FIA:ltä. FIA:n urheiludelegaatti Timo Rautia-i-



Jyväskylän MM-rallin apulais-turvallisuuspäälikkö Mika Häyhänen muistuttaa, että erikoiskokeella olevan katsojien käyt-täytymisestä saadaan tarkkaa videokuvaaa.



Pentti Kangas on Jyväskylän MM-rallin turvallisuuspäälikkö.

nen, turvallisuusdelegaatti **Miche-le Mouton** ja E-turvallisuusdele-gaatti **David Ryan** antavat raportti-sa. Nämä raportit vaikuttavat osaltaan siihen, että kilpailu säilyttää kilpailusuoritusta MM-sarjassa.

Jyväskylän MM-rallissa on yhteensä 323 ek-kilometriä. Kun kaikki erikoiskoekilometriä jaetaan kertaan, on turvallisuuden suhteen tarkastettavaa tietä noin 160 ki-lometriä. Se tarkoittaa tuhansien kilometrien ajamista autolla se-ka kymmeniä kilometrejä käve-lyä metsissä ja pelloilla.

– Käyymme tarkastamassa katselualuetta, katsojaurat, pakourat, katsojien ylityspaikat, pihat, Häyhänen juttelee.

Myös Paviljongin huoltoparkki on kilpailun järjestäjän vastuulla tankauspaikkaa lukuun ottamatta.

Rallin erikoiskokeella kilpailun järjestäjän valta ja vastuu al-kaa yleisötilaisuus-kyltistä. Sen jälkeen MM-ralli voi seurata vain katselualueelta. Kaikki muut alueet ovat kiellettyä katselualuetta.

Mutta MM-rallissa ei huolehida ainoastaan katsojien turvallisuudesta. Turvasuunnitelma kattaa yhtä lailla kilpailijoiden kuin toimitsijoiden turvallisuuden.



Erikoiskokeita valmistellaan kil-pailuun alkukesän katselmukses-sa. Lopullisesti suunnitelmat käy-dään läpi valmiustarkastuksessa 31.7.–3.8. Tällöin erikoiskokeen ja sen rakennelmien pitäisi olla kuin kilpailussa.

Jyväskylän MM-rallin turvali-suuspäälikkö **Pentti Kangas** johtaa valmiustarkastusta ja siin-hen osallistuvat erikoiskokeiden pääliköt, turvapääliköt, järjestys-päälikkö sekä jaksopääliköt, jos heidän jaksollaan on katselualue.

Erikoiskokeen päälikkö johtaa pikkataipaleen järjestämistä erikoiskokeen lähdössä. Myös turvapäälikkö ja järjestyspäälikkö ovat lähdössä. Niin ikään lähtöpäässä on ambulanssi, raivausauto, lääkäri, palomiehet ja ensihoitajat. Pitkällä erikoiskokeella on oltava välilläkin raivausauto, lääkäri, ensihoitaja ja apulaisturvapäälikkö.

Erikoiskoe on jaettu jaksoihin, joiden pituudet riippuvat maas-tosta ja mahdollisista katselualue-eista. Jaksoihin jakaminen parantaa turvallisuutta, reagoointiaaka ja tiedonkulkuja.

Jokaisella jaksopääliköllä on VHF-radiopuhelin. Ek-pääliköillä ja turvapääliköillä on käytössään viranomaisten viestintään pyhi-tetty Virve-laite.

Erikoiskokeen maalissa on ai-nakin kaksi henkilöä vahtosam-muttimien kanssa. Hybridiautoille on oltava oma sammutin.

Uudet Rally1-autot ovatkin tur-vallisuuden kannalta oma lukunsa. Jos hybridiautossa palaa punainen valo tai valo ei palaa lainkaan, ei autoon saa koskea. Jokaiselle eri-koiskokeelle on nimetty eSafety-koordinaattori, joka on perehty-ytä korkeajännitteeseen kanssa toimimiseen.

Erikoiskokeen turvallisuus tarkastetaan rallin aikana useaan kertaan ennen kuin ensimmäinen kilpailija päästetään pätkälle. Ensimmäinen turva-auto ajaa erikoiskokeeseen läpi vähintään tunti ennen ensimmäis-tä kilpailijaa. Sen jälkeen tulevat FIA:n lääkitäidelegaatti, toinen turva-auto, FIA:n urheiludelegaatti, kolmas turva-auto, kolmen nollan auto, FIA:n turvallisuusde-legaatti, kahden nollan auto ja viimeisenä nolla-auto.

Etuautoissa ja Rally1-autoissa on kamerat, joilla kuvataan katsojien sijoittumista erikoiskokeella. Pät-kä voidaan pistää poikki autojen sisäkameroiden perusteella, jos aihetta on. Tänä vuonna on nähty muun muassa Monte Carlon ja Sardinian ralleissa, että yleisöä on

oulut vaarallisissa paikoissa kä-nyköiden kanssa kuvia ottamassa.

– Niiden kameroiden välittämä kuva on niin tarkka, että siitä pystyy tunnistamaan kasvot, Häyhänen vihjaisee.

Kilpailun johtokeskussa kat-sellaan muutakin liikkuvaa kuvaaa muun muassa WRC1-tuotannosta ja sosiaalisesta mediasta.

– Analysoitavaa dataa on nykyään todella paljon, Häyhänen toteaa.

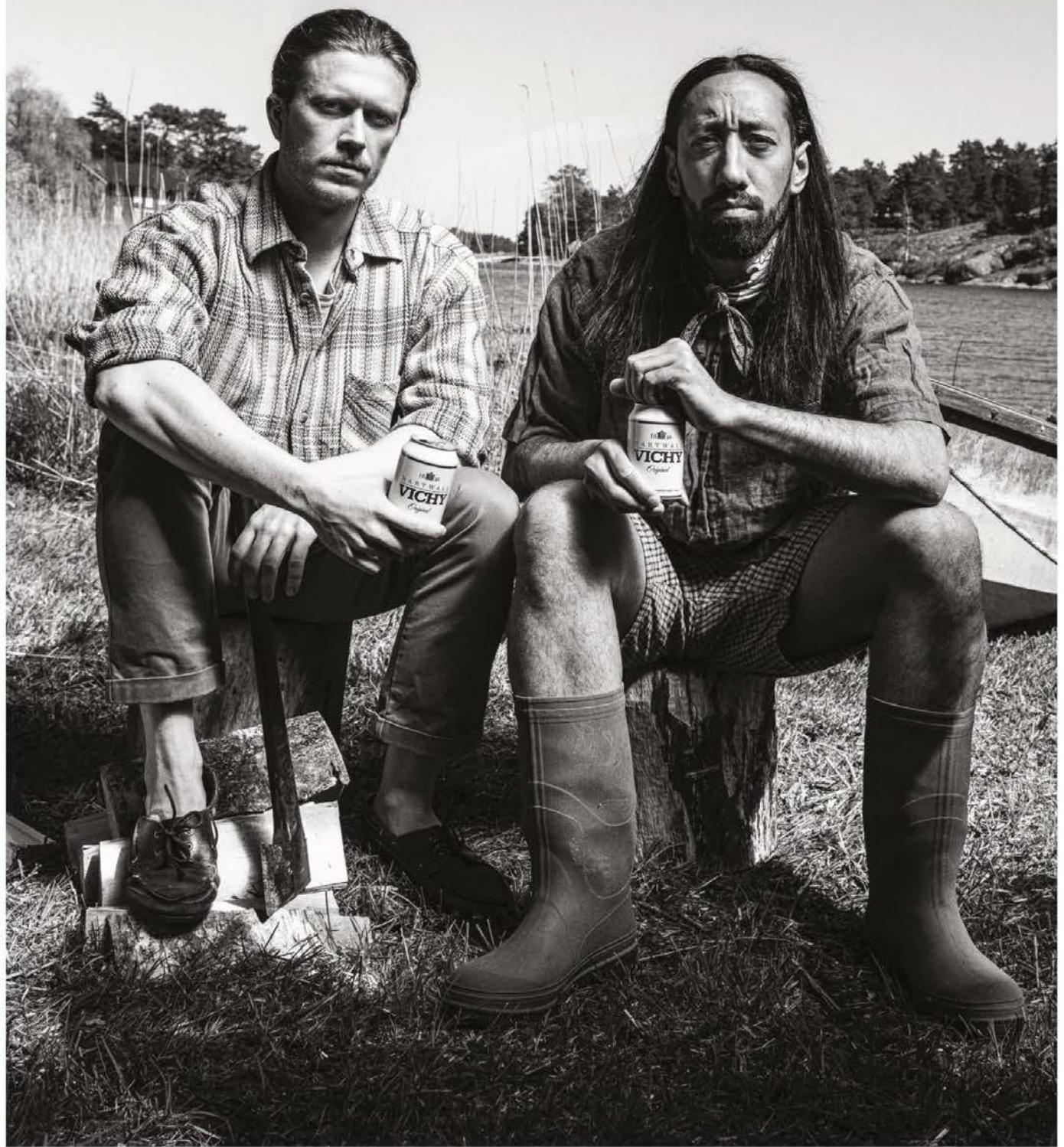
Erikoiskokeen turvallisuus perustuu tarkkaan suunnittelun, vas-tuunsa tunteviin ja tehtäviinsä osaaviin toimitsijoihin sekä sääntö-jen noudattamiseen. Silti yllätyksiä voi tulla. Onnettomuutta tai sen laatu ei voi koskaan ennakoida, mutta siihen voi varautua koulu-tkseksa ja harjoitusilla.

Koska ralliautoilu on ulkoil-maurheilua, voi sää yllättää.

– Vuonna 2010 Myöhinpään eri-koiskokeen yli kulkiv myrsky ja sen jäljiltä tiellä oli sata runkoa ja vies-tiyhteydet poikki. Kun saimme siitä tiedon aamulla, niin aloimme kiireellä nostaa linkkimastoja ylös ja soitteli mojota paikalle. Neljä motoa raivasiv tietä puhtaaksi ja erikoiskoe pääsi alkamaan ajalaan, Häyhänen muistee.

SAMI SAARENPÄÄ

Kesän vahvin taukojuoma.



● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Rallyl-autot pistivät renkaat koetukselle

Ralliautossa renkaat kuluvat ja rasittuvat enemmän, koska uusissa autoissa on enemmän sekä tehoa että painoa.

Ari Mäntylä

Italialainen rengasvalmistaja Pirelli sai runsaasti kritiikkiä keväällä, kun moni rallin MM-sarjan osallistuvan tehdastallin kuljettaja kärsi rengaskoista sekä Kroatiat asvaltirallissa että Portugalin sorarallissa.

Kroatian Fordin Pierre-Louis Loubet ja Gus Greensmith joutuivat keskeyttämään, kun heille sattui neljän erikoiskokeen jaksolla enemmän rengasrikkoja kuin autossa oli vararenkaita mukana. Loubetin matka jäi rengasrikkojen takia kesken jo toisella erikoiskokeella.

Toyotan Elfyn Evans, Kalle Rovanperä ja Takamoto Katsuta kovkivat Kroatian kaksi rengasrikkoon mieheen. Hyundain Thierry Neuville ja Ott Tänak selvisivät yhdellä rengasrikolla.

Portugalissa rallissa Tänak se- kä Fordin Craig Breen, Adrien Fourmaux ja Greensmith pääsi- vät välttämään rengasta. Toyotan Sébastien Ogier joutui keskeyttämään perjantain toiseen rengasrikoon, koska hänellä oli mukana vain yksi vararengas.

– Myös me Pirellillä opetteleme uudelle aikakaudelle. Olemme olleet tehdastallien kanssa yhteydessä, ettei voisimme tehdä parannuksia, Pirellin MM-ralleista vastaava johtaja Terenzio Testoni huomauttaa.

Uudet hybridiautot selvisivät vähilä rengasrikkolla Monte Carlon ja Ruotsin ralisteista, mutta Kroatian saressa räjähti. Kun keli oli satainen, varusti Pirelli aiempaa tehokkaammaksi ja raskaammaksi autot märän kelin renkilla, jotka eivät kestaneet kisan rasituskuja. Moni rengasrikon kokenut kuljettaja oli hämmästyntä kohtalostaan.

“En tuntenut taaskaan mitään. Täysi mysteeri. Tällä on pakko leikata (kurveissa), mutta en tuntenut mitään”, Evans totei toisen rengasrikon jälkeen Kroatian rallissa.

Evans kärsi rengasrikot ensimmäisellä ja neljännellä erikoiskokeella, kun Loubetin autosta ha-

josivat molemmat eturenkaat heti ensimmäisellä erikoiskokeella.

“Osuin oikealla etupyörällä kiiven, mutta vasemman etupyörän puhkeamisesta en tiedä mitään”, Loubet kertoi ensimmäisen erikoiskokeen maalissa.

– Kroatian sadekelin renkaasta tuli yllättäen suosikkirengas. Se valittiin usein ja sitä käytettiin olosuhteissa mihin sitä ei ollut taroitettu. Testoni kertaa Kroatian haasteita.

– Kroatian oli paljon rengasrikkoja, mutta monet niistä tulivat, kun autot luisuivat, osuivat johokin ja sen takia rengas lähti vanneelta. Olosuhteet eivät todellakaan olleet normaalia Kroatian rallissa, Testoni sanoo.

Portugalissa renkaita hajosi kolmen Ford-pilotin alta, mutta Toyotan kuljettajista vain Ogier kärsi rengasrikon.

– Toyota oli vähällä sijoittua ensimmäiseksi, toiseksi ja kolmanneksi Portugalissa. Heillä ei ollut rengasrikkoja. Testoni viittasi rallin voittaneeseen Rovanperään, toiseksi tulleen Evansiin ja viimeiseksi erikoiskokeella neljänneksi tippuneeseen Katsutaan.

Toyota räjäyti pankin sitten Safari-rallissa, Kun Rovanperä, Evans, Katsuta ja Ogier ottivat Jyskän rallitallille nelisoivon. Jokainen heisti kärsi kilpailun aikana yhden rengasrikon.

– Kuljettajat lähtivät Safariin kuin täysillä ajettavalla ralliin ja silloin on suuri vaara, että autot, jousituksit ja renkaat hajoavat. Renkaat kuitenkin kestivät hyvin

ja jos ne olisivat olleet yhtään jääkemmät, olisi jousituksia hajonnut enemmän. Kaikki rengasrikot johtivat renkaiden sivuun tulleista villoista, jotka johtuivat iskuista teräviin kiviin. Mielestämme rengas pärjäsi hyvin Safarissa, vaikka olosuhteet olivat pahemmat kuin viime vuonna. Koska sekä kuljettajat että tallit olivat tytyväisiä renkaisiin, ei meillä ole tarvetta muutoksiin, Testoni nipputtaa kohmekset Safari-rallista.

Sellainen omitusuu Safarissa sattui, että kilpailussa hajosi yhteensä sata vannetta. **Miksi joillekin** kuljettajille sattuu enemmän rengasrikkoja kuin toisille? Jotkut kuljettajat ajavat aggressiivisesti ja leikkaavat mutkissa rohkeasti. Rallyl-autojen jousitus kyllä kestäää ojan kautta oikaisemisen, mutta jos ojassa on kivi, voi ahnas ajolinja kostautua rengasrikonka.

– Jos ajat aggressiivisesti, niin rengasrikon vaara on todella suuri, Testoni huomauttaa. Useasti kyse on siitä, että osaako kuljettaja ajaa renkaita säästellen. MM-rallissa ajetaan pisimmillään 75 ek-kilometriä samoina rallilla. Jos kuljettaja hyökkää lenkin kahdella ensimmäisellä erikoiskokeella, voi hänellä olla vaikeuksia pidon kanssa lenkin viimeisellä pitäkataipaleella.

Sisistä ajaminen palkitaan erityisesti rankan olosuhteiden ralleissa, kun erikoiskokeet ajetaan toisen kertaan.

– Portugalissa oli mukana sata autoa ja melkein kaikki rengasrikot tapahtivat, kun erikoiskokeet ajettiin toiseen kertaan. Totta kai toisella lenkillä pitää ajaa niin, että auto ja renkaat eivät hajoa. Tiet ovat toisella ajokerralla niin huonossa kunnossa, että mitä tahan saa voi mennä rikki, Testoni sanoo.

Testoni ei nostaa kättä ylös virheen merkiksi, vaikka MM-sarjan kärkulkuljettajat miten naputtavisivat renkaista. Hän toki myöntää, että



DANIEL ROESELER



MM-ralleissa renkaat joutuvat kovalle koetukselle erikoiskokeilla.

myös rengasvalmistajalla on aina varaa parantaan tuotteta, mutta ri-vien välistä hän kehottaa kuljettajia katsomaan peiliin.

– Varoitimme Portugalissa, ettei olosuhteet ovat todella rankat. Joskus tiet ovat niin kurjassa kunnossa, että rengasrikkoja tapahuu-

ta. Se kuuluu ralliautoiluun, Testoni sanoo.

– Esimerkksi Turkin rallissa vuonna 2019 oli enemmän rengasrikkoja kuin nyt Portugalissa. Silloin rengasvalmistaja oli eri yhtiö, Testoni viittasi Micheliniin, vaikka ei mainitsekaan kilpailijan nimeä.

Joskus kuljettajat koettavat parantaan renkaiden antamaa pitoa laskemalla renkaiden painetta. Sillä toimenpiteellä pito paranee, mutta riskit kasvavat. Pieniin osumaan voi kelkauttaa renkaan vanteelta, jos paine on alhainen.

– Kuljettajat yrityvät aina löytää jostakin enemmän pitoa. Kuljet-

tajat tietävät, että rengaspaineilla pelaamisella on riskinsä, Testoni varoittaa.

Testonin mukaan kuljettaja voi rengaspaineiden osalta pahtaa huolella menemään, jos musta ja pyöreä Pirelli on varustettu 1,8 barin paineella.

– Mutta jos paine on 1,4, rengasrikkoja on enemmän. Portugalissa rallissa kahdella kuljettajalla oli renkaissa painettu 1,7 baria erikoiskokeen lopussa, Testoni kertoo.

Se paljastaa, että erikoiskokeen lähdössä paine on ollut riskirajalla.

Uudet Rallyl-autot ovat 70 kiloa painavampia kuin viime kauden WRC-autot. Pyörän kautta välittyy teho kasvoi 380 hevosvoimasta yli 500 hevosvoimaan. Renkaiden voi olettaa olevan kovemmallakin rasitusellä, kun sekä teho että paino ovat kasvaneet.

“

Mitä enemmän tehoa, sitä enemmän rengas kuluu.

MCKLEIN



DANIEL RÖSELER



Mitä enemmän autossa on tehoa, sitä enemmän renkaan kulutus-pinta on altis kulumiselle.

– Tietysti on ollut iso työ ja haaste tehdä renkaat uusille autolle, mutta eivät rengasrikot johdu Rally-autoista. Tätyy muistaa, että uusissa autoissa ei ole keskilukkoja, niiden jousituksen joustovarat ovat lyhyemmat ja aerodynamika on vähäisempi. Siksi ne ovat menetäneet paljon pitoa, Testoni huomauttaa.

Rally-autot hyödyntävät sähkömoottoria vielä niin vähän, että sillä ei ole merkitystä renkaiden kulumisen.

– Jos hybrididä käytettäisiin enemmän, niin sitten renkaan pintakin kuluisi enemmän. Mitä enemmän tehoa, sitä enemmän rengas kuluu, Testoni sanoa.

MM-ralleissa tehdastallit voivat valita kuljettajilleen tietyn määriä renkaita tietysti valikoimasta. Esimerkiksi parjatussa Portugalin rallissa kuljettajilla oli käytössä 28 rengasta. Ne valittiin 24 kovan

seoksen ja kahdeksan pehmeän seoksen tarjonnasta.

Tänä vuonna kuljettajat saavat käyttöönsä vielä neljä lisärengasta, jotta hän voi valita ennen testierikoiskoetta.

Soraralleissa pehmeän seoksen rengas tarjoaa enemmän pitoa ja kovan seoksen rengas enemmän kestävyyttä. Pehmeä rengas on paras valinta märälle tai pehmeälle sorapinnalle, kun kova rengas tarvitaan auton alle, kun tien pinta on kivikkolinen ja keli kuuma. Viron MM-rallissa kaikki Rally-autojen tehdaskuljettajat käyttivät pelkästään pehmeän seoksen renkaita, koska keli oli sateinen ja viileä.

Renkaiden valmistuksessa ja myös valinoissa haetaan aina parasta kompromissia suorituskyvyn ja kestävyyden suhteeseen.

– Se kehitystyö ei lopu koskaan, Testoni painottaa.

ESCAPE Freixenet RALLIVIIKKO

OVET JOKA PÄIVÄ: TERASSI KLO 18 (SÄÄVARAUS) – YÖKERHO KLO 22

KE 3.8.	TO 4.8.
ESC ON THE BEACH -KLUBI HUOKEAT HINNAT!	ESC RALLY STARTER VICKY + GUEST DJ'S
PE 5.8.	LA 6.8.
CITY RALLY AFTER VICKY + GUEST DJ'S	MIKÄ FIILIS? -KLUBI + GUEST DJ'S
SU 7.8.	
LIVE: PETRI NYGÅRD + GUEST DJ'S	

KAUPPAKATU 32, JYVÄSKYLÄ • ESCAPEJKL.FI • #ESCAPEJKL • @ESCAPEJKL

Londonin Ralliviikko

Ke 3.8. <i>London Shake-down</i> 21-05 <i>free entry</i>	To 4.8. <i>EK // 55 London 1</i> 21-05 <i>tickets 10 €</i>	Pe 5.8. <i>EK // 55 London 2</i> 21-05 <i>tickets 12 €</i>	La 6.8. <i>The Coveralls Showtime 00:30</i> <i>The Coveralls Showtime 00:30</i>
---	---	---	--

Puistokatu 2, 40100 Jyväskylä | Avoinna: KE-LA 21.00 – 05.00 SU 23.00 – 05.00
 Ilkäraja: KE-TO K-20, PE-LA K-24, SU K-20 | londonjkl.fi | #londonjkl | @londonjkl

ESTABLISHED 1946
LONDON

TEEMME ERIKOISHITSAUKSIA



**VALURAUTA, ALUMIINI,
RUOSTUMATTOMAT TERÄKSET,
MUUT KORJAUSHITSAUKSET**

**Edullisesti myös laadukkaita puikkoja,
lankoja ja muita hitsaustarvikkeita**

MUURSKI OY

Vasarakatu 11, 40320 JYVÄSKYLÄ (014) 676 642

USA-autot

Palvelemme USA-varaosissa ainoana Keski-Suomessa.

Tarjoamme kattavat varaosa-, voiteluaine- ja tarvikepalvelut sekä huolto- / korjauspalvelut USA-autoihin.

Palvelemme varmalla otteella niin käyttöjenkkin kulin harrasteautojenkin omistajat.

TMT PRO SERVICE
SINÄ AJAT – ME HOIDAMME LOPUT

Puh. 014 610 292 // asiakaspalvelu@tmtpro.fi
Kuormajantie 3, Jyväskylä

www.tmtpro.fi

● MM-ralli Virallinen kisaopas 2022

Ratkaisevat sekunnit voivat löytyä iskareista

Eero Räikkösen johtamassa rallitallissa on huollettu ja tuunattu iskunvaimentimia 30 vuotta. Asiakkaita on sekä SM-sarjassa että MM-sarjassa.

Ari Mäntylä

Laakaan Lievestuoreella sijaitsevassa Printsportin rallitallissa on juhlittu niin MM-rallien luokka-voittoja kuin Suomen mestaruuskia. Viime vuonna **Eero Räikkösen** omistamaan ja johtaman rallitallin autolla voittettiin WRC2-luokka kolmessa MM-rallissa. **Esapekka Lappi** ajoi luokkavoittoon Räikkösen tallin Volkswagen Pololla Rovanien ja Portugalin MM-ralleissa. **Teemu Suninen** oli samaisella yksilöllä WRC2-luokan nopein Jyväskylän MM-rallissa.

– Tällä hetkellä meillä on kaksi R5-luokan Volkswagen Poloja ja yksi R3-luokan Ford Fiesta. **Eerik Pietarinen** kilpaillee toisella Pololla MM-ralleissa ja **Aleksi Röyhkö** toisella Pololla SM-ralleissa. **Lauri Joona** osallistuu Fiestalla Jyväskylän MM-ralliin, Räikkönen selvittää.

Omien vuorkrattavien autojen lisäksi Räikkösen rallitalli huoltaa asiakkaidensa autoja niin MM-kuin SM-ralleissa.

Iskunvaimentimien huoltaminen ja tuunaminen on yksi Räikkösen yrityksen kasavista bisnesistä.

– Ollaan tehty iskareita 1990-luvulta alkaen. Nyt se on meillä merkittävä osa bisnestä. Kaksi kaveria tekevät iskareita ihan kokopäiväisesti, Räikkönen kertoo.

Räikkösen asiakkaina on Rally2-luokan autoilla ajavia kuljettajia. Heillä on Rally2-luokan Skodia, Volkswageneita tai Hyundaita ja autoissa on aina Sachsin ZF-iskari.

– Ralliautoissa on valmiina perusiskari, joka toimii kaikkialla. Se on tosi hyvä ja sillä voi ajaa kilpaa, Räikkönen kertoo.

– Mutta kun lähdetään hakeamaan lopullista suorituskykyä ja nitti viimeisiin sekunnin kymmeniin, niin silloin iskarit pitää tehdä jokaiselle olosuhteelle ja kuljetajalle erikseen.

“

Meidän tekemillä iskareilla ajetaan jokaisen sarjan kärjessä.

– Dynossa iskarille nähdään vaimennusvoimat eri nopeuksille, Räikkönen selittää.

Sitten alkaa iskarien tuunaaminen. Nopealle soratielle, pomppuisele asvaltille tai rankalle kivikolle tarvitaan erilainen iskunvaimentaja. Tavoitteena on saada mahdollisimman hyvä pito pyörille ja kuljettajalle hyvä tuntuma autoon.

– Iskunvaimentimessa on todella monimutkainen rakenne. Teemme sinne erilaisia osia, muutamme hydraulisia elementtejä ja käytämme sim-levyjä. Sitten kun on tehty viimeiset säädöt, niin iskari sine-

töidäään, Räikkönen sanoo.

Iskarin tuunaaminen ei ole ratkettiedettä, mutta sen verran monimutkaisesta, että Räikkönen tallille on kertynyt arvokasta kokemusta ja muutama oma innovaatio. Niitä ei haluta antaa kilpaleivien yritysten käyttöön.

– Meidän kilpailuetu on tullut kokemuksen kautta. Tiedämme mikä toimii missäkin olosuhteissa. Toinen valtti on laadunvalvonta. Kun me tehdään iskarit, niin niistä jokainen on varmasti samanlainen, Räikkönen kehääsee.

Neljän iskunvaimentimen huolttaminen ja tuunaaminen vaatii työ-

tä kokonaisen päivän. Hintaa rentomille kertyy 1000–4500 euroa.

Räikkösen tallin asiakkaista 60 prosenttia on ulkomailta ja 40 prosenttia Suomesta.

– Meidän tekemillä iskareilla ajetaan jokaisen sarjan kärjessä. Kaikkien SM-luokkien kärkikuljettajat huollattavat iskarinsa.

Ralliauton iskunvaimentajat pitää huoltaa 500–1000 ek-kilometrin välein, vaikka niitä ei tuunattaisi. Nesteet pitää vahitaa ja osat tarkistaa. Kun yksi iskunvaimentaja maksaa 5 000 euroa, niin niistä on ihan senkin takia pidettävä huolta.

SAMI SAARENPÄÄ



Kimmo Siekkinen asentamassa iskunvaimenninta dynamometriin. Dynon ansiosta jokaista muutosta ei tarvitse käydä testiellä kokeilemassa.



Printsportin mekaanikko Juuso Tukiainen on toisen polven rallimies.



Eero Räikköselle iskunvaimentimien huolttaminen ja rakentaminen on kasvava bisnes.

Secto Rally Finland panostaa vastuullisuuteen

Suomen MM-ralli tunnetaan kansainvälisesti maailman parhaana rallina ja kiinnostavana kansainvälisenä urheilutapahtuman esikuvana. Tapahtumajärjestäjälle tämä tuo sekä mahdollisuuden että vauhtu toimia esimerkkinä vastuullisesta ja kestävästä suurta pahtumajärjestämistä niin kansallisesti kuin kansainvälisesti.

Secto Rally Finlandin vastuullisuus rakentuu eri kokonaisuuksesta, joista tärkeimmin ovat tapahtuma- ja yleisöurvallisuus, kestävän kehityksen periaatteiden mukainen tapahtumatuotanto sekä tasavarsioinen ja saavutettavan tapaturmakomemksen varmistaminen.

Yhtenä osoituksena tapahtumajärjestäjän vastuullisuudesta toimii Secto Rally Finlandin mukaanolo ensimmäisenä suomalaisena suurtapahtumana Visit Finlandin alaisessa Sustainable Travel Finland -hankkeessa.

Kyseinen STF-hanke sisältää lukuisia konkreettisia tavoitteita, joiden mukaan tapahtumaa toteuttaan vastuullisesti ja eettisesti ottaen laaja-alaisesti huomioon sosiaiset, kulttuuriset, ekologiset ja taloudelliset näkökulmat.

Turvallisuus on koko tapahtuman järjestämisen kantava kulmakivi

ja Suomen MM-ralli toimii usein esikuvana vietäessä turvallisuuskäytäntöjä muihin rallin MM-sarjan tapahtumiin.

Tarkoilla ja kattavilla turvusuunnitelmissa jokaiselle tapahtuman osa-alueelle maksimoitaa niin katsojien kuin kilpailijoidenkin turvallisuus tapahtumassa, jossa yhdistyvät suuret yleisömäärit, maailman nopeimmat rallierikois-kokeet ja maailman nopeimmat ralilautot.

Tapahtuma tekee myös jatkuvasti ympäri vuotta yhteistyötä viranomisten kanssa koko autoreilukentän tapahtumaturvallisuuden kasvattamiseksi ja pyrkii edistämään parhaiden toimintatapojen julkauttamista myös muihin kotimaisiin autoreilutapahtumiin.

Ympäristövastuuun saralla Secto Rally Finland on muun muassa siirtoutunut autoilun kansainvälisen kattojärjestön FIA:n ympäristöohjelman ja saavuttanut sen kolmipartaisen akkreditoinnin korkeimman tason jo vuonna 2017.

Ohjelmaa varten tapahtuman sähköönkulutusta, materiaalien tuottantoa ja materiaalimääriä sekä organisaation autojen poltoaineen kulutuksia dokumentoidaan vuosittain.

FIA:n ympäristöohjelman auditoointi järjestetään joka toinen vuosi tapahtumamme yhteydessä.

Ensimmäiset hiijalanjälkilaskelmat tapahtumasta tehtiin vuonna 2017 ja tapahtumaorganisaatio tekee vuosittain paljon töitä tapahtuman hiijalanjäljen pienentämiseksi tekemällä mahdollisimman ekologisia valintoja muun muassa materiaalina, energiatuotannon ja jättehuollon toteutukseen saroilla.

Suurin osa tapahtuman hiijalanjäljistä muodostuu yleisön liikkumisesta ja enää vain noin neljä prosenttia syntyy tapahtumaorganisaation toiminnan tuloksena.

Vuonna 2021 tehdyn tutkimuksen perusteella rallin kokonaishiijalanjälki on noin 210 t CO₂eq vuotta kohden. Vuoden 2021 on kuitenkin huomioitava poikkeuksellinen järjestämisajankohta ja pandemian vaikutukset yleisömääriin.

Lisäksi tänä vuonna Secto Rally Finlandin järjestävä AKK Sports Oy on aloittanut tapahtuman hiijalanjälkeä kompensoivat metästästukset omistamallaan 27,5 hehtaarin suoalueella Jämsässä. Tavoitteena on olla täysin hiilineutraali MM-ralli 2030 mennessä. Jyväskylän Paviljongin huoltopark-



MM-rallin promoottori Tiina Lehmonen saa opastusta istutus-potkien käytöstä ratamestari Pekka Tähtiseltä.

ki ja kisakeskus ovat tänä vuonna puolestaan tapahtumajärjestäjän osalta hiilineutraaleja.

Kilpailutoimien kilpailunaikaiset syntehteläiset päästöt ovat alle kaksi prosenttia tapahtuman kokonaishiijalanjäljistä ja vastaavat suuruusluokaltaan yhden keskimääriäisen suomalaisen hiijalanjälkeä.

Järjestelyorganisaation ohella myös erikoiskomiteat tekijöitä, talkoalaisia, mediaa, tapahtumavieraita sekä muita sidosryhmääisiä kannustetaan sitoutumaan ympäristövastuullisemman tapahtuman rakentamiseen.

Etenkin suuren yleisön liikkumisen siirtyessä hybridti- ja sähköautoihin koko tapahtuman hiili-

jalanjälki tulee pienennemään voimakkaasti.

Rallin MM-sarjan tasolla vastaavat toimenpiteet ovat tulleet osaksi kansainvälisen WRC-organisaation toimintaa. Kuluvalla kaudella rallin MM-sarjan kärkiliikan autot ovat hybriidi-moottoreilla varustettuja ja käyttävät ainoastaan syteettistä, hiilineutraalisti tuottavaa poltoainetta.

Koska sarjan hiijalanjälki muodostuu kuitenkin pääosin muista lähteistä, on FIA:lla kattava tiekartta muun muassa sarjan yhteistyökumppaneilta ja tavarantöimittajilta vaadittavien sertifikaatteihin ja toimintamenetelmiin, joilla koko rallin MM-sarja saadaan vietyä kohti kestävän kehityksen tavoitteita.

ISÄNNISTÖ JA TOIMITSIJAT – PATRONS AND OFFICIALS

ISÄNNISTÖ PATRONS 2022

Timo Koivisto

Jyväskylän kaupunki

Kaupunginjohtaja

Jarmo Mahonen

AKK Sports Oy

Hallituksen puheenjohtaja

Jukka Hämäläinen

Jyväskylän kaupunki

Kaupunginvaihtuiston puheenjohtaja

Jaakko Selin

Jyväskylän kaupunki

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja

Matias Henkola

Secto Automotive

Toimitusjohtaja

Maija Koskela

Toimitusjohtaja

Helkama-Auto Oy

Pekka Hokkanen

Keski-Suomen Liitto

Maakuntajohtaja

Vesa-Pekka Kangaskorpi

Konsenrijohtaja

Keskisuomalainen

Linda Leinonen

Kunnanjohtaja

Laukaan kunta

Hanna Helaste

Kaupunginjohtaja

Jämsä

Helena Vuopionperä-Kovanen

Kunnanjohtaja

Töväkan kunta

Petri Honkonen

Tiede- ja kulttuuriministeri

Valtioneuvosto

Henna Virkkunen

Europarlamentaarikko

EU-parlamentti

Mauri Pekkarinen Europarlamentaarikko EU-parlamentti

KILPAILUN TUOMARISTO STEWARDS OF THE MEETING

Mr. Iain Campbell (GBR)

Puheenjohtaja, Chairman

Mr. David Domingo (ESP)

Mr. Heikki Poranen (FIN)

Ms. Yvonne Gilli (ITA)

Tuomariston sihteeri, Secretary to the Stewards

TAPAHTUMAN JOHTO

KEY OFFICIALS

AKK SPORTS OY

Riku Bitter

Toimitusjohtaja, CEO

Petteri Nikkanen

Kaupallinen johtaja, Commercial Director

Tiina Lehmonen

Promootori, Promoter

Markus Häkkinen

Talousjohtaja, CFO

Kai Tarkainen

Kilpailunjohtaja, Clerk of the Course

Kari Nuutinen

Apulaikkilpailunjohtaja, Deputy CoC

Saana Viinikka

Kilpailunsihteeri, Secretary of the Rally

FIA:N TOIMITSIJAT

FIA DELEGATES

Timo Rautiainen

Kilpailudelegaatti

Sporting Delegate

Vera Dussausaye Mediadelegate

Cem Boneval

Lääkintädelegaatti

Michèle Mouton

Turvallisuusdelegaatti

Safety Delegate

Nicolas Klinger

Apulaisturvallisuusdelegaatti

Deputy Safety Delegate

David Ryan

e-turvallisuusdelegaatti

e-Safety Delegate

Jérôme Toquet

Tekniikkadelegaatti

Technical Delegate

Karmo Uusima

Apulaistekniikkadelegaatti

Deputy Technical Delegate

Alberto Casto

Tekniikkadelegaatin asistentti

Assistant to Technical Delegate

Ludovic Paturet

Tekniikkadelegaatin asistentti

Assistant to Technical Delegate

Emanuele Saglia

Tekniikkadelegaatin asistentti

Assistant to Technical Delegate

TOIMIHENKILÖT OFFICIALS

Pekka Tähtinen

Ratamestari

Route Manager

Juha Pummila

Alueratamestari

Assistant Route Manager

Niklas Pietarinen

Alueratamestari

Assistant Route Manager

Juha Elomaa

Liikenteenohjaus

Traffic Control

Matti Kaukoranta

Liikenteenohjaus

Traffic Control

Pentti Kangas

Turvallisuuspäällikkö

Chief Safety Officer

Mika Häyhänen

Apulaisturvallisuuspäällikkö / Assistant Chief Safety Officer

Markus Lyra

Kilpailun lääkäri

Chief Medical Officer

Timo Kaukonen

Kilpailun avustava lääkäri

Deputy Chief Medical Officer

Jari Wilén

Pelastustoimenjohtaja

Chief Rescue Officer

Juha Hautsalo

Huoltopalvelun päällikkö

Service Park Manager

Kari Erola

Pääkatsastaja

Chief Scrutineer

Marti Liukonen

Koulutuskoordinaattori

Training Coordinator

Jarno Neuvonen

Viestilijenne

Radio Communications

Ari Tolonen

Helikopterit

Helicopters

Jaana Outila

Tuloslaskentapäällikkö

Results Officer

Petri Tilius

Ajanottopäällikkö

Chief Timekeeper

Aleksi Lampi

Kaupunkierikoisko

City Stage

Patrick Jokinen

Huoltoalueen koordinaattori

Service park coordinator

Sami Kolsi

Lehdistöpäällikkö

Press Officer

Anne Järvinen

Akkreditointipäällikkö

Accreditation officer

Tiina Sammalhinta

Staff, majaus, vastuullisuus

Staff, accommodation, sustainability

Teija Mäkinen

Asiakastilaisuudet

VIP Production & Hospitality Sales

Ringa Ropo

Asiakastilaisuudet

Hospitality Sales

Onni Natri

Asiakastilaisuudet

Hospitality Sales

Lassi Paju

Lipunmyynti

Tickets

Veera Olkinuora

Talous ja liput

Finance and tickets

Tuukka Terva-aho

Ruuhimäki, podium & materiaalit

Ruuhimäki, podium & materials

KILPAILIJOIDEN YHDYSHENKILÖT

COMPETITOR'S RELATIONS OFFICERS

Jonna Hautala

Simo Pärnänen

TEKEVÄLLE SATTUU. PAITSI KUNNON VARUSTEILLA.

Hyvin istuvat ja toimivat työvaatteet sekä asianmukaiset suojaimet luovat mielekkään ja turvallisen työmpäristön. Autamme sinua löytämään oikeat henkilönsuojaimet ja työvaatteet niin rakennuksille kuin teollisuuteen, jotta voit tehdä työsi turvallisesti ja tehokkaasti. Tarjoamme myös kattavan valikoiman erilaisia työturvallisuuskoulutuksia.

Skydda on kumppanisi, kun kyseessä on työturvallisuuden kehittäminen ja haluat löytää kaikki tuotteet yhdestä paikasta.

Tehdään yhdessä työnteostasi
turvallisempaa ja tehokkaampaa.

SKYDDA®

TURVAA TYÖPÄIVÄSI

skydda.fi

