Scan-Auton rallitallin vetäjä Klaus Lehto.

Talli-päällikön pakeilla

Huoltoautoa varustetaan. Kaksi tällaista tarvitaan neljää kilpa-Saabia varten, kovimpiin kilpailuihin kolmekin.

Scan-Auton oman rallitallin sinivalkoiset Saabit, joista ensimmäinen ilmestyi rallireiteille vuonna 1970, ovat mukana kuluvankin vuoden kovimmissa kotimaisissa koitoksissa.

Ajajia on neljä kuten viime vuonnakin. Kaartiin kuuluvat tällä kertaa Simo Lampinen, Pertti Lehtonen, Tapio Rainio ja Jari Vilkas. Kilpailut ajetaan ainakin nykynäkymien mukaan edelleen ysikuutosilla. Ysiysin ensiesiintymistä rallipoluilla on kyselty ja udeltu, mutta mitään varmaa vastausta ei tallipäällikkönä toimiva ins. Klaus Lehtokaan vielä osannut antaa. Ruotsissa sillä tiettävästi kokeillaan...

Kohteina ovat tänä vuonna entiseen tapaan lähinnä SM-osakilpailut, toisin sanoen Hankiralli, Itäralli, Jyväskylän Suurajot, Länsirannikon ralli, Helsinki-ralli ja Pohjola-ralli. Muihinkin kilpailuihin osallistutaan – juuri tätä kirjoitettaessa voidaan todeta, että Tapio Rainio sijoittui vaativassa Tunturirallissa neljänneksi.

Ajajiin ja heidän edesottamuksiinsa voitaneen palata lähemmin tuonnempana, kilpailukauden edistyessä. Toivottavasti siihen ilmenee totista syytäkin.

Paljon riippuu myös tallipäälliköstä.

Tallipäällikkö hoitaa ilmoittautumiset, huonevaraukset ajajille, huoltomiehille ja itselleen, korjaamon varaamisen autojen lopputarkastusta varten ennen kilpailua ja järjestää ennen kaikkea itse huollon. Kilapiluihin varataan yleensä vähintään kaksi huoltoautoa, suurimpiin kolmekin.

Entä ne suurimmat remontit, joihin kilpailun kestäessä on syytä ryhtyä?

– Vaihdelaatikon vaihto edustanee huippua. Ankarasti ähertäen se pystytään suorittamaan runsaassa tunnissa, mutta harvoin niin aikaa vievälle korjaukselle jää tarpeeksi aikaa. Pikkuremppoja voi aina sattua. Ja sattuukin. Jarrupalat ja -hihnat ovat niitä osia, joita joka kilpailussa joudutaan vaihtamaan.

Tätä mieltä oli tallipäällikkö.

Näyttääkö siltä, että rallit ovat viime vuosien kuluessa muuttuneet luonteeltaan?

– Näyttää siltä. Juniorit on otettu entistä paremmin huomioon. Tämä ilmenee siinäkin, että ykkösryhmä eli virittämättömät ovat yhä selvemmin kuvassa mukana. Eikä muuten pidä paikkaansa, että ralliurheilu olisi jollakin tavoin sammumaan päin, vaikka niin kuulee joskus väitettävän. Esimerkiksi viime vuonna järjestettiin kilpailuja enemmän kuin koskaan ennen.

Hyötyykö tavallinen jokamiehen Saab rallikokemuksista?

– Sen se tekee. Mekin täältä lähetämme tietoja Ruotsiin ja siellä katsotaan kolmanneksen sikäläisen tallin kustannuksista lankeavan luonnostaan tuotteen kehittelyjen tilille.

Sinivalkoinen Saab englantilaisessa syysmaisemassa, viimekertaisen RAC:n reitillä. Ratissa Pertti Lehtonen, tiekirjaa lukemassa tallipäällikkö Klaus Lehto.

Ja sitten vielä hetkeksi siihen viimekertaiseen RAC-ralliin, josta juttumme värikuva ja jossa Pertti Lehtonen–Klaus Lehto selviytyivät sinivalkoisella Saabillaan 200 lähtijästä kokonaiskilpailussa kunniakkaasti 15:nnelle sijalle. Minkälaista oli sikäläinen tiestö?

– Tyyten erilaista kuin meillä. Englannissa ajettiin pitkin peltoja ja peltoteitä, linnanpuistojen käytäviä, lentokentillä ja sorakuopissakin. Eräs pikataival pyyhällettiin Silverstonen kilparadan varikko- ja katsomoalueella.

– Katsojia riitti päiväpikataipaleille valtavat määrät. Seisoskelivat aivan radan tuntumassa, joskus miltei itse radalla. Onneksi joukko lakosi aina alta pois. Erälläkin taipaleenosalla reitti oli merkitty lipuin, eikä lippuja juuri näkynyt väkijoukon keskeltä...

Tukalia tilanteita?

– Esimerkiksi se, kun jouduttiin ojaan, liejukkoon. Lieju oli lentohiekan kaltaista lössiä ja auto alkoi vajota. Ei kuitenkaan vajonnut, vaan nousi ylös omin konein.

– Ajoa kesti lauantaiaamusta tiistai-iltaan. Matkaa kertyi 2 000 mailia ja sille välille oli mahdutettu 72 pikataivalta.

Väsyttikö?

– Kartanlukija, meikäläinen siis, lienee maalissa väsyneempi kuin ajaja, koska joutuu enemmän valvomaan. Kartanlukijan siirtyessä joillakin matkaosuuksilla rattiin ajaja saattoi nukkua, mutta ajajan palatessa paikalleen ei kartanlukijan sovi uinailla!

– Varsinaista karttaa ei tosin ollutkaan, vaan sen korvasi tiekirja. Siihen oli merkitty paikkakuntien tai risteyksien välimatkat, tuolloin ajettu kokonaismatka, paikkakunnan nimi, risteyksen kuva, tien numero ja lähin tavoite, jonne tie johti. Meillä on Suomessa tiettävästi vain kerran kokeiltu kartan korvaamista tiekirjalla.

Tallimestari Lehto on lukenut karttoja ja tiekirjoja kymmenkunta vuotta mannermaisissa suurkilpailuissa milloin kenenkin ykköskuskin kanssa.

Kuinka tallin nykyinen neliapila harjoittelee?

– Harjoittelu sanan varsinaisessa mielessä jää vähäiseksi. Tosin meillä on neljän kilpailuauton lisäksi yksi harjoitteluauto, mutta Jyväskylä on ainoa kilpailu, jossa harjoittelu varsinaisella reitillä on mahdollista. Silloin ajetaan 5 000–10 000 kilometriä.

Vielä jokin loppukaneetti?

– Se, että huoltoportaalla on rankka ja rasittava urakka. Tarkoitan niitä kavereita, jotka valvovat huoltoautoissa. Meillä heihin kuuluvat ennen kaikkea Jorma Huotari ja Juhani Karppinen, vaikka muitakin on ollut mukana. Harvoin heitä muistetaan kylliksi kiittää.