

VAIKEAN MAASTON VALTIAAT

Maastoautolla pääsee pahempaan paikkaan kuin tavallisella kaksi-vetoisella autolla. Mutta kiinni juututtaessa maasturi istuukin paikoillaan tiukasti. Pois pääsy vaatii ammattitaidon lisäksi usein myös apua. Offroadin harrastajat ovat tehneet maastoajosta mielenkiintoisen ja näyttävän harrastuksen, jossa oppii niin maastoajoa kuin tiimi-työskentelyäkin.

■ Visa Viikuna

Etelä-Savon Maastoautoilijat ry (Etsama) järjesti offroad-suunnistuksen SM-cupin loppuhuipenuksen 21.–22.10.2011 Ristiinassa. Koko vuorokauden kestäneessä kisassa ratkaistiin, kuka löytää ja pääsee autollaan mahdollisimman usealle ratamestarin maastoon merkitsemälle rastille.

Kaikki rastit eivät ole suinkaan samanarvoisia. Helpoimmille rasteille voi päästä jopa kaksivetoisella autolla, mutta vaikeimmille rasteille kivuttaessa alla pitää olla vinsseillä ja erikoisakselistoilla varustettu menopeli.

Helpoimmasta rastista saa viisi pistettä ja vaikein kartuttaa saldoa peräti 90 pisteellä. Kisassa ei ole ainuttakaan pakollista rastia, vaan jokainen autokunta saa päättää, mille rastille lähtee yrittämään. Jos mieli mukaan tulostilastoille, kymmenen rastia on saatava poimituksi.

Rastille tultaessa auton on oltava sen verran lähellä maastoon lapulla merkittyä rastia, että tiimin apukuski pystyy toisella kädellä koskettamaan.

maan autoa ja toisella rastilippua. Kuski nappaa tästä tilanteesta kuvan digipokkarilla tuomariston hämmästeltyväksi ja pistelaskennan perusteeksi. Se autokunta, joka on kerännyt eniten pisteitä, kruunataan voittajaksi.

Kisassa neljä luokkaa

Offroad-suunnistuksen SM-cupissa ajetaan neljässä luokassa. Kaksi luokkaa, original ja standard, ovat tavallisissa rekisterikilvissä olevia autoja. Luokkien erottaa lähinnä rengaskoosta. Originalin suurin sallittu renkaan halkaisija on 787 mm ja Standardissa 838 mm.

Kaksi järeintä luokkaa, modified ja prototype, ovat jo puhtaasti maastoajoon rakenneltuja erikoisautoja, joiden katsastaminen Suomen tiukkojen pykälien takia ei käytännössä onnistu. Kisassa olevat autot ovat siirtokilvissä ja näin ollen liikennevakuutus on voimassa.

Modifiedin suurin sallittu renkaan halkaisija on 915 mm ja prototypen 1043 mm. Sekä modifiedissä että prototypessä korin, alustan ja akselistojen muutokset ovat enemmän sääntö kuin poikkeus.

Mukavaa moottoriurheilua

Harvoin saa seurata näin leppoisaa moottoriurheilutapahtumaa. Kun kilpailijoilla on aikaa kokonainen vuorokausi, pieniä pausjakia on mahdollista pitää. Toisia autokuntia autetaan empiemättä, jos he tarvitsevat esimerkiksi vinsseissä ankkuriapua.

Myös yleisön kannalta laji on näyttävä, sillä kisasuoritukset eivät vaadi armotonta vauhtia. Maaston luku, määrätietoisien rauhallinen ajo ja tiiminä työskentely näyttävät tuovan tulosta.

Original-luokan autolla kilpailun ulkopuolella ajatussa Safari-luokassa kisanneet **Tero Pekkarinen** ja **Markus Karjalainen** kisasivat Range Rover Vaguella. Markus kertoi maastoajon olevan mukavaa vastapainoa työlle maatalouskaupassa.

Kysyttäessä syytä viime vuonna aloitettuun harrastukseen kumpikaan miehistä ei osannut antaa suoraa vastausta. Viihtyminen, hyvä seura ja sopivat haasteet lievästi perussyitä sorakuopilla ja kivikoissa viihtymiselle.

”Olisiko se syy meidän offharrastukseen kuitenkin tuossa?” Markus kysyi pienen tuumaustauon jälkeen ja osoitti turvallisin selkää.

Miesten selissä luki suurilla kirjaimilla kotikylän nimi: ”Pöljä!”

Jatkuu seuraavalla aukeamalla ▶





↑ Safari-tiimi Pöljä luotti vanhaan Ranger Rover Vogueen.



↑ Keveillä ajosilloilla päästään helposti lähemmäksi rastilippua.



↑ Maallikon silmään enemmän kuin toivottomasta paikastakin tullaan ajamalla pois. Pientä pohdintaa, riskianalyysia ja tilanteen vaatimaa nopeutta tai hitautta. Tämäntyyppinen tuumailu ja ongelmanratkaisu lienevät offin suosion salaisuuksia.



↑ Ote autosta ja rastilipusta sekä todistukseksi otos digipokkariin, niin matka kohti seuraavaa rastia voi jatkua.



↑ Wasströmin Sannan autosta irtosi eräässä nousuyrityksessä kierrejousoi, mutta vika saatiin korjattua varsin tottuneesti.

Uskomatonta menoa

Kuninkuusluokan voittajaksi selviytyi Ylivieskan suunnalta oleva Pro Estore SulVo -tiimi Suzuki SJ 413:lla. Porttaaliakselein varustettu kevyt kulkuri näytti pääsevän mihin vain. **Miika Oksasen** ajoi **Tommi Löytynojan** opastuksella niin hikkajyrkänteillä, liejukossa kuin valtavien kivenlohkareidenkin päällä.

Välillä vinssillä autettiin menoa ja vastaavasti hidastettiin alastuloa. Samaisella tiimillä on toinenkin erikoisempi maastoauto: ilokaasuilla reilusti yli tuhat hevosvoimaa kehräävä formula offroad, jolla on tarkoituksena kivuta hiekkarinteitä ripeästi ylöspäin.

Kymmenen vuotta lajia harrastanut ja kolme vuotta Etsaman

puheenjohtajana toiminut **Jarkko Kortelainen** kertoi offroad-suunnistuksen eläneen kulta-aikaansa viitisen vuotta sitten. Tuolloin kisoissa saattoi olla yli sataakin auto-kuntaa. Nykyään kisoissa ajaa noin puolet tästä, vaikka vasta nyt laji on saatu kunnolla suuren yleisön tietoisuuteen.

Etelä-Savon kerhossa on jäseniä päälle 50. Etsama on tehnyt koko toimintansa ajan työtä lajin tunnettuuden eteen, ja mukaan on saatu mukavasti uusia harrastajia.

Offroadia voidaan pitää koko perheen harrastuksena, eikä siihen tarvitse välttämättä upottaa huiimia summia. Suurimpina vaarana lienee se, että kun offi-kärpänen kerran puree, niin se on menoa. ■



↑ Moni olisi tässä tilanteessa valinnut veneen, mutta säännöissä lukee, että rasteille on mentävä autolla.



Vinssiä ja köyttä voi käyttää sekä rastille menossa että ankkurin tapaan sieltä pois laskeuduttaessa. Vinsseissä käytetään nimenomaan erikoisköyttä eikä vajeria.