

Sports Car Club of Helsinki • JÄSENLEHTI 1/2023

Suipimutteri

OSA 2. Sahara SIVU 15 Challenge

SIVU 3

Vuoden jäsen 2022

RGA-682



O.S.C.A 1600 GT2

SIVU 11



SCCH-VUOSIKOKOUSKUTSU SIVU 2

Vuoden 1965 Morganilla 4.600 vaiherikasta kilo- metriä Marokossa ja vähän Espanjassa

Ensimmäinen ajopäivä

Täytyy tunnustaa, että lähdön hetkellä oli hieman perhosia vatsassa. Parin päivän aikana olimme tutustuneet muihin osallistujiin ja heidän kalustoonsa. Suurin osa oli osallistunut vastaaviin koi-toksiin, ja vaikeimpiinkin kuten P2P ja Himalaja-ralliin. Untuvikkoina ei oikein tiedetty, mitä edestämme löydetään. Hieman lohdutti, että ensimmäinen päivä ajettaisiin lähes kokonaan Espanjan puolella – Sahara alkaisi vasta Marokossa. Luvassa oli kolme tasanopeuspätkää, joista emme tienneet mitään.

Morganilla pitkin perunapeltoa

Ratamestarina toimi - minun mielestäni - tekohaуска John Spiller.

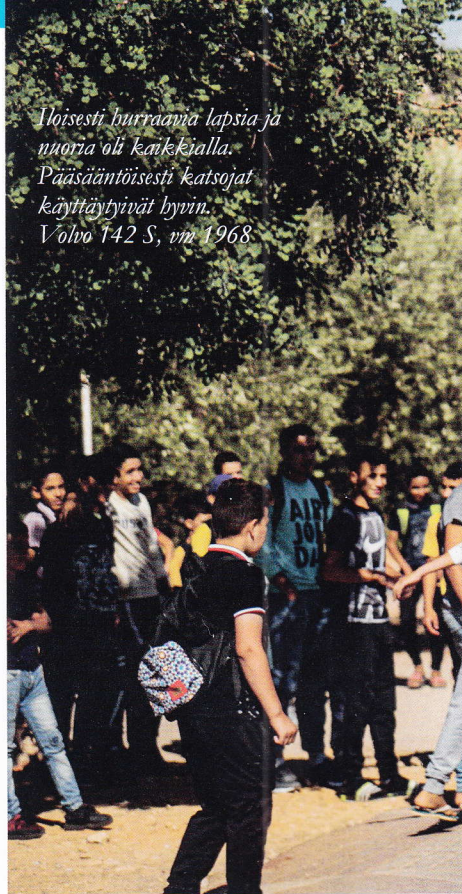
Ilmeisesti hän oli päättänyt ottaa meistä luulot heti ensimmäisellä taipaleella.

Se oli hirveää perunapeltoa, voi sitä tieksikin kutsua. Erityisesti sateen aiheuttamat urat aiheuttivat ongelmia. Nopeudeksi oli ilmoitettu 35 km tunnissa, mikä tuntui lähdön hetkellä lasten leikiltä.

Pohjan kolina hirvitti kuitenkin sen verran, ettei ollut puhuttakaan, että olisi uskaltanut ajaa edes sitä 35 km tunnissa. Siinä vaiheessa ei ollut tietoa, mikä pohjassa sai hittejä. Eniten huoletti tasauspyörästä. Kävelyvauhtia ajettiin koko taival.

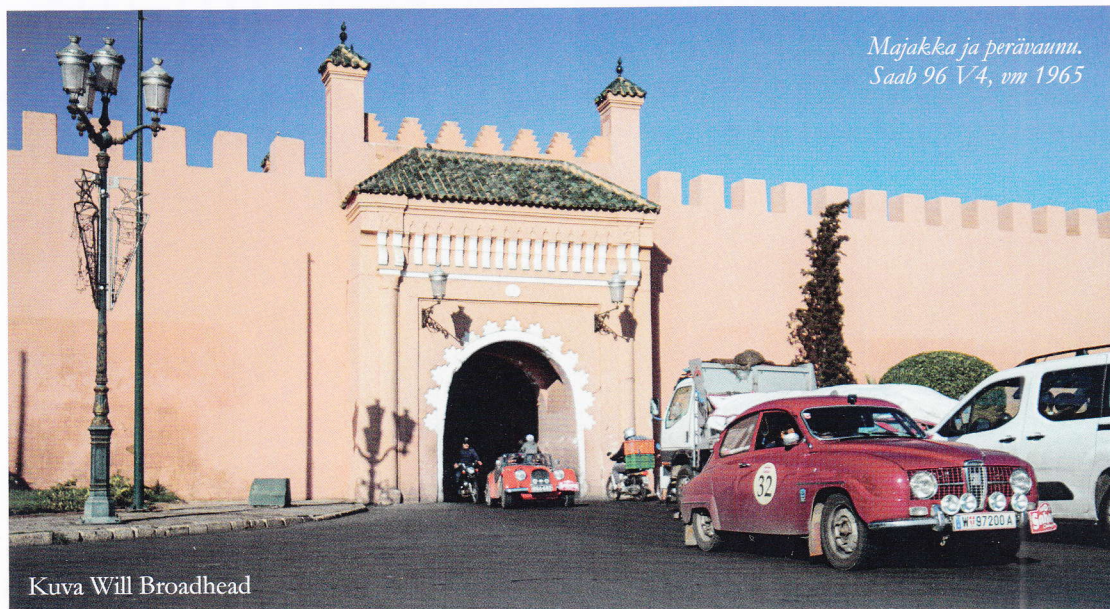
Jälkeen päin todettiin, että ensimmäinen pätkä sijoittui koko kisan viiden vaikeimman jakson joukkoon. Sen jälkeen nousitiin vuorille hyvin lämpimässä kelissä.

Illoisesti hurraavia lapsia ja nuoria oli kaikkialla. Pääsääntöisesti katsojat käyttäytyivät hyvin. Volvo T42 S, v. 1968.



Norjalaiset mitään tiedä ;-)

Norjalainen Morgan-porukka oli varoittanut meitä, ettemme selviä kuumuudessa Arton asentamalla



*Majakka ja perävaunu.
Saab 96 V4, v. 1965*

Kuva Will Broadhead



jähdyttimellä. Tämän vuoksi käytimme sähköistä tuuletinta ihan varmuuden vuoksi.

Aamulla annettu lounaspaikka olikin kiinni, joten vedellä piti jatkaa matkaa, mutta Morgan ei lähtenytkään käyntiin: akku tyhjä. Työntämällä kevyt auto saatiin helposti taas pörräämään. Ajateltiin, että yletön flektiin käyttö oli tyhjentänyt akun.

Noin kymmenen kilometriä myöhemmin auto sammutui vauhdista, ja vielä mäen pohjalle. Ajateltiin, että tässäkö tämä: alle sata kilsaa ja keskeytys. Tilattiin jo järjestäjien apua, kun Heikki huomasi laturin kaapelin irronneen laturin kyljestä. Morganissa ei ole latauksen merkkivaloa, ja ampeerimittari näytti koko ajan miinusta vaikka lataus toimikin.

2. etapilta suoraan 4. etapille suoraan sataman kautta

Tässä tärvytyi toista tuntia, jonka takia myöhästyimme toiselta erikoikokeelta niin pahasti, että toimitsijat olivat jo poistuneet. Se olisi ollut hienoa asfalttitietä.

Päätimme jättää kolmannen etapin väliin ja ajaa suoraan satamaan Gibraltarin salmen ylitykseen. Samaan tulokseen olivat tulleet itävaltalaiset Saab

96 -kuskit. Ajoimme hyvin paljon yhdessä heidän kanssaan. Nopeudet ja asenteet olivat samanlaisia. Ja kavereiden kanssa tultiin juttuun.

Kieltämättä olo oli hieman masentunut: kymmenen päivää edessä ja vielä Saharassa.

Ensimmäinen päivä pulkassa,

Kuvasin tässä ensimmäisen päivän tapahtumia sangen seikkaperäisesti, koska se edusti koko reissua pähkinänkuoressa: pieniä teknisiä ongelmia, eksymisiä, vaikeita tasanopeuspätkiä, pohjakosketuksia ja niukkaa ruokaa.

Ekan päivän tapahtumat tietenkin merkitsivät sitä, ettemme voisi aidosti kilpailla kärkisijoituksista. Ei siihen alun perin muutenkaan ollut mahdollisuuksia, sillä kokemuksella ja kalustolla. Toisaalta kun laittaa numerotarran oveen, ei ole muuta vaihtoehtoa kuin ajaa niin hyvin kuin pystyi, tietenkin maaliin pääsy mielessä.

Arton jähdytyn toimi koko matkan lämpötilasta riippumatta aivan loistavasti.



Itävaltalainen Gernot ja Heikki suunnittelivat päivän reittejä.

Suunnistus

Suunnistus tapahtui pääsääntöisesti kuvan mukaisen Route Bookin avulla. Symbooleja kutsutaan tulppaaniksi (tulips), ja niiden avulla piti osata kääntyä oikeissa paikoissa ja seurata missä kohtaa mennään.

Tässä hommassa tarkka trippimittari oli ensiarvoisen tärkeä. Meidän tilannettamme vaikeutti Halda-matkamittari, jota emme olleet kalibroineet asianmukaisella tavalla, vaan laskimme joka ilta etäisyyksiä oleellisiin pisteisiin (lyijykynätuherrukset kuvassa). Jos missäsi yhdenkin ”tulppaanin”, oli vaikea päästä takaisin reitille.

Eksyksissä Saharassa

Lasketut etäisyydet lakkasivat pitämästä paikkaansa, ja usein olimme aika eksyksissä. Mukana olleesta Marokon kartasta ei ollut juuri mitään apua, piti vain yrittää pysyä reittikirjan ohjeiden perässä.

Aavikolla oli pätkiä, joissa suunnistuksessa käytettiin apuna Garminia, mutta vain osoittamaan, missä suunnassa seuraava reittipiste oli. Paikoille teitä ja ajouria oli ristiin rastiin, oli vain osattava valita niistä se oikea reitti. Aika usein eksyttiin, mikä aiheutti aikatauluongelmia.

Kilometres		Symbol	Information
Inter	Total		
0.24	3.03		✓
0.31	3.34		✓
0.76	4.10		✓
0.36	4.46		✓
0.35	4.81		!
0.76	5.57		! Keep left ✓
2.50	8.07		✓
1.36	9.43		✓
0.19	9.62		SP. Fes ✓
0.34	9.96		Fuel green oil Credit cards accepted ✓



Tästä viitasta ei ollut paljon apua



Aamuisin meidät lähetettiin matkaan (ensimmäisten lähtijöiden joukossa) annettuna aikana minuutin välein.

Illalla olimme yleensä viimeisten joukossa perillä. Huonokuntoiset tiet hidastivat meidän matkantekoamme, sillä tarkoitus oli päästä maalin eikä hajottaa autoa.

Mekaanikot seurasivat meitä kaikkialle. Päivän päätteeksi yksi autoista toimi "latupartiona" eli seurasi viimeistä autoa. Usein meitä ja itävaltalaisten Saabia.



Tiestöä oli aivan laidasta laitaan



Tiellä mahtui kaksi autoa hyvin kohtaamaan, mutta päällystettä oli vain yhden auton verran. Asfaltin reuna oli vaaraksi renkaiden kyljille. Rengasrikkoja oli yllättävän vähän, meillä ei kertaakaan.



Pienen taajaman pääkatu

Paikat hampaissa ja ruuvit autossa irtosivat nimismiehen kiharoissa.



Kuva Will Broadhead

Tällaista tietä oli ilo polkea

YLEINEN ILTAHUVI - DIY

Iltaisin hotellien parkkipaikat muutuivat pop-up-korjaamoiksi. Kaikkia kärryjä korjattiin enemmän tai vähemmän. Järjestäjien mekaniikoista oli suurta apua ja asenne heillä oli aivan loistava. Ainoa neuvo, jonka saimme, oli että kannattaa olla mukana auton hoidossa, eikä mennä nauttimaan gin and tonicia.

Paikalliset pajat osasivat nekin auttaa, ja olivat tottuneet ratkaisemaan ongelmiamme luovasti.



Norjalainen Morgan kuskia ajoi tosi lujaa. Tässä hän korjaa koko kisan ainoaa bittiiä, joka me nähtiin. Kaveri oli tunnettu muistakin kisoista varomattomasta ajosta. Erittäin kokenut pari, joka oli ajanut mm P2P:n vuonna 2016.

Meidän tekniset vikamme olivat aika vähäisiä ja osalta olisimme voineet välttyä, jos olisimme ymmärtäneet valmistautua paremmin:

- tärinä irrotti laturin kaapelin (kts edellä)
- tärinä irrotti useita ruuveja mm tuulilasin, joka tämän vuoksi halkesi (olisi pitänyt laittaa lukkoliimaa)
- pakoputki liian lähellä takapyörää (kts edellä)
- bensapumppu tai sen kytkin reistaali koko matkan, kunnes Heikki veti virran suoran päävirtakytkimeltä pumpulle (varapumppuakin kokeiltiin)
- kone kävi kerran kolmella pytyllä, syynä oli tulpan ja tulpanhatun välissä olevan ”mutterin” irtoaminen

Vika se tämäkin on.

Kun saavuimme Marokon puolelle, sain tekstarin operaattorilta. Siinä tarjottiin datapakettia, jonka hyväksyin. Viisi päivää myöhemmin lauantain ja sunnuntain välisenä yönä sain ilmoituksen, että joku saldoraja paukkuu, ja että operaattori joutuu rajoittamaan puhelimeni toimintaa.

Sunnuntaina ei tietenkään saanut kiinni ketään muuta kuin tyypin, joka hoitaa puhelimen sulkemisia ja PUK-koodeja. Sähköposteja eivät voineet vian vuoksi ottaa vastaan eikä chat toiminut. Niinpä puhelimeni mykistyi maanantaina. Vaimoni yritti hoitaa asiaa Suomesta käsin, mutta häneltä puuttui valtakirja. Olin puolitoista päivää ilman puhelinta, koska olin ylittänyt 200 euron ulkomaan puheluiden rajan. Vaihdoin operaattoria Suomeen tultuani.

Kelit olivat hyvät eikä kuumuus juurikaan haitannut

Lämpömittari ei kuulunut Morganimme varusteisiin, mutta yleensä lämpötila oli reilusti yli Suomen helulukemin, mutta sietämättömän kuumaa ei onneksi

ollut. Tilastojen mukaan ajankohdaksi pitäisi olla muutama sadepäivä kuuauudessa eivätkä tilastot valedelleet.

Kaksi varustetta oli ylitse muiden, kun kaksi kaljupäätä ajaa avoautolla niillä leveysasteilla: lippis ja 60 suojakertoimen aurinkovoide. Ja näillä pärjättiin, ei poltetu ihoa. Minun lippikseni kyllä pöllittiin Morganin etupenkiltä lautalla takaisin Espanjaan. Se oli meidän ainoa tappiomme, mutta kuulimme, että joiltain osallistujilta olisi viety taajamissa laukkuja.

Hiekkaa oli kaikkialla paitsi auton sisällä. Ihan kuin Morgan olisi suunnitteluvaiheessa käynyt tuulitunnelissa. Buffin tuubihuivi oli matkassa, mutta sitä ei tarvittu.

Kuriositeettina pitää vaatteisiin liittyen kertoa, että järjestäjät eivät suositelleet shortsia Marokkoon. Ajattelin kuitenkin ottaa shortsit mukaan ainakin Espanjan alueelle. Käytännössä kaikilla miehillä oli lyhyet housut myös Marokon puolella. Se niistä säännöistä.

Porukat tekevät kisan

Autoista on jo ollut riittävästi puhe. Tämänkin retken suola olivat kohtaamiset ja tarinointi muiden kilpailijoiden kanssa, eikä ne kilpailijoilta tietenkään tuntuneet. Väki oli varakasta, kuten autoista saattoi päätellä, mutta samalla selvästi maailmaa nähneitä. Tunnelma oli kerta kaikkiaan hyvä ja rento.

Parhaiten aikaa jutteluun oli tietenkin illallispöydissä. Aina oli tervetullut, mihin pöytään tahansa eikä mitään Volvo-pöytää tai muuta vastaavaa syntynyt. Erään vuoristomaan edustajat tekivät poikkeuksen, he olivat sängen sisään lämpiviä.

Ei tarvinne kertoa, että kaikki olivat kokeneita rattimiehiä. Ei tullut toista ensikertalaista autokuntaa

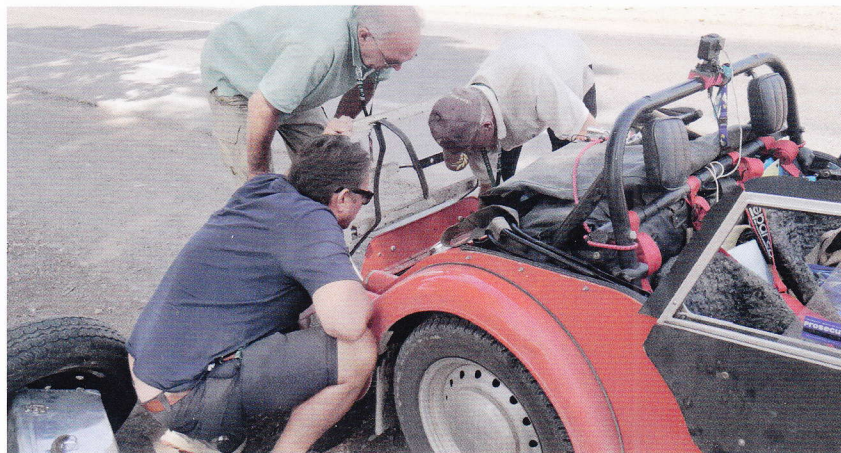


Kuva Will Broadhead

Tämmöisellä tiellä meillä pohja kolisi, kun muut buristelivat ohii



Tuulilasien kiinnityspultit olivat aika bankalassa paikassa. Olin toimittanut tärkeimmän välineen: olutta



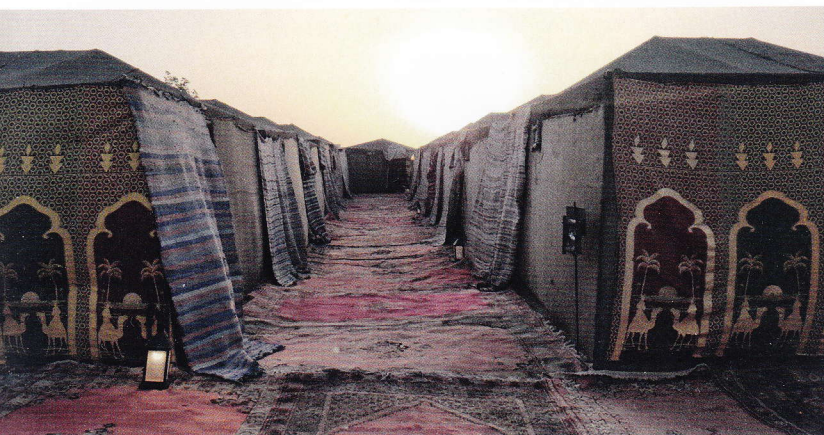
Bensapumppua ihmetellään itävaltalaitsten kanssa.



Myös Saabissa oli ongelmia. Koko matkan varoivat oikean etupyörän laakeria. Kuvan tilanteessa vedet valuivat katuun. Heikki löysi syyn eli jäädytysjärjestelmän muovinen T-liitin oli murtunut. Sattumoisin paikalle tulleilla mekaanikoilla oli messinkinen varaosa kydyssä.



Surullisin keskeytys sattui ranskalaiselle Mercury Cometille, vm 1964. Näin kärryn käyvän vielä lähtöä edeltävänä iltana, mutta aamulla Comet ei suostunut lähtemään käyntiin.



Ohjelmassa oli kaksi telttayötä ja nekin Sabaran puolella. Ensimmäinen telttayö oli aika pysyvä rakennelma. Teltoissa oli WC ja suihku, ei suurta eroa tavanomaiseen hotelliin verrattuna. Illallinen tarjottiin vieressä sijainneessa kivirakennuksessa.

vastaan. Olimme siis kaikin puolin hyvässä seurassa.

Niin kuin aina tällaisessa sosiaalisessa kanssakäymisessä joidenkin kanssa tuntee hengenheimoisuutta enemmän kuin toisten kanssa.

Yhteystietoja ei tullut järjestäjien puolesta, ja jälkeen päin kysyttäessä, he välittivät kyselyn asianomaiselle osallistujalle.

Yhteyksiä on pidetty itävaltalaisien lisäksi Karmann Ghia-kuskiin, Patrick Sommer, ja kovimpaan Porsche-kuskiin, Lars Rolner. Hän on ajanut P2P:n ja osallistunut Span kisoihin. Lars oli hiljan Lapissa rallia ajamassa, muttei kerennyt pysähtymään Helsingissä. Autokunta osallistuu ensi syksyn aavikkokoitokseen, jonne mekin ilmoittaudumme. Kun kerroin, että meillä on auto vielä hakusessa, Larsilta tuli maili, että hän voisi lainata Chevrolet Fangiotaan. Lämmitti sydäntäni.

Reissussa tarvitsee myös katon päälle ja särvintä

Ei olisi etukäteen uskonut, että kaikki majoitukset olisivat todella hyviä, vaikka välillä oltiin kaukana kaikesta. Hyvistä hotelleista ei kuitenkaan ehtinyt paljoa nauttia, koska ajopäivät olivat niin pitkiä. Iltaisin perille tultuamme autossa oli aina pientä laittaa.

Parhaat ruoat saatiin neljällä lounaalla, hyvää grillattua lihaa ranskalaisilla. Muuten oltiin lounaiden suhteen oman onnemme varassa. Aamulla ei tiedetty onko matkan varrella järjestettyä lounasta tai oliko siellä ylipäättään mitään mahdollisuuksia ruokailuun. Monet tekivät eväsleivät aamiaispöydästä. Koska emme tätä tehneet, ajoimme muutaman päivän pelkän veden voimalla. Tyttäreni,

joka liikkuu paljon pitkiä etappeja luonnossa, antoi vinkin, että ottaisimme urheilujuomatabletteja mukaamme. Tämä auttoi etenkin sellaisina päivinä, jolloin ei mitään lounasta ollut saatavilla.

Telttakylän yössä oli järjestetty ohjelmaa

Toinen teltrayöpyminen, ilmeisesti askeettisempi, vaihtui hotelliyöksi, koska ainoa sadepäivämme sattui juuri siihen kohtaan.

Vaikka hotellit olivat hienoja, illalliset eivät mielestäni vastanneet hotellien tasoa. Yleensä tarjolla oli buffet, jossa oli kaikkialla aika samanlainen tarjonta, joka ei ollut ainakaan minun makuuni.

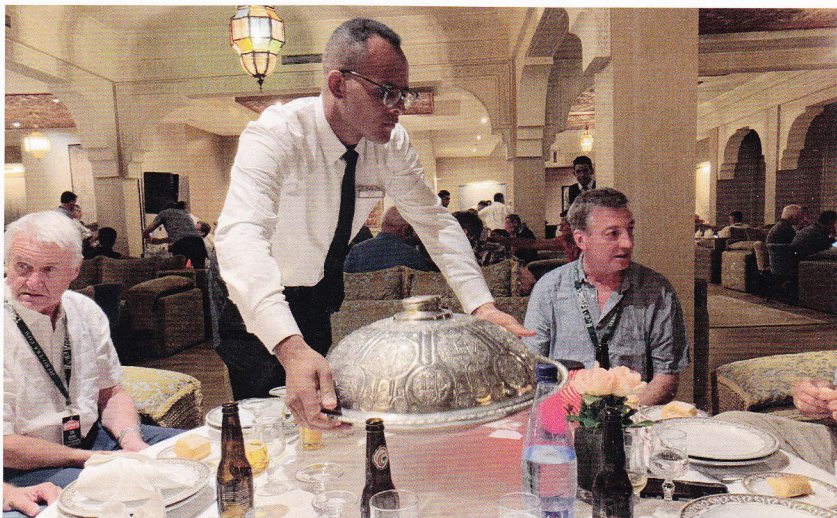
Vaikka oltiin Marokossa, baareissa oli tarjolla meille tuttuja juomabrändejä, ja ruoan yhteydessä oli tarjolla hyviä viinejä. Yllätykseksemme Marrakeshin keskusta turistiravintoloissa ei missään saanut edes viiniä.

Kilpailu ja tulokset

Yhdellä lauseella kuvattuna kisassa oli kyse endurance-kilpailu, johon oli ympätty tasanopeuspätkiä. Joidenkin mielestä tasanopeusjaksot olivat turhia. Välillä, kun oltiin perunapellolla ekysyksissä, olimme samaa mieltä.

Samalla järjestäjällä on myös tapahtumia, joissa ”vain” ajellaan. Tasanopeusosuudet kuitenkin toivat haasteita ja vaihtelua ajoomme.

Koko kisassa laskettiin luonnollisesti tasanopeusosuuksien sekunteja suhteessa ihanne aikaan. Tähän lisättiin sakkoja myöhästymisistä, tai mikäli ei ilmaantunut osuudelle ollenkaan niin kuin meille ensimmäisenä päivänä kävi. Matemaatiikka laskennan taustalla ei meille koskaan selvinnyt. Päivän tulokset saatiin aina päivällisen aikaan.



Tässä ravintolassa oli tarjoilu koddallaan, mutta ruoka kuin buffeteissa.

Vaikka menetimme alussa (teoreettisen) mahdollisuuden ajaa hyvistä sijoituksista, joka aamu alkoi uusi päivä ja ajettiin niin hyvin kuin pystyimme ja auto salli

Maalissa Malagassa – 48 autokuntaa lähti ja 35 pääsi omin avuin maaliin

Sahara Challenge oli aika rankka kokemus, ainakin näin ensikertalaisille. Oli virheitä valmisteluissa ja teimme reissun ajanakin virheitä. Ensi kerralla olemme viisaampia. Ajopäivät tahtoivat venyä yhdeksän tuntiseksi, minkä jälkeen piti vielä huolta auto ja miehistö. Reissun jälkeen jatkoimme unissamme ajamista muutamaa yönä.

Entäs Peking to Paris?

Se on tämänkin jälkeen suunnitelmassa, ja olemme edelleen jonotuslistalla. Sitä ennen aiomme osallistua ensi syksynä vähän pidempään aavikkoralliin, saman järjestäjän Badawi Trial.

Jäi hieman hampaankoloon nuo eksymiset ja auton puutteet näihin olosuhteisiin. Uusi kärry on hankittu, kun kummankaan tallista ei löydy sopivaa.

Epilogi

Lähtiessä odottelin Malagan hotellin edustalla taksia yhdessä parin järjestäjien edustajan kanssa. Toinen heistä sanoi ”It was nice to have you with us, you never complained”.

Entinen viinakavppias Chris Nylund oli Malagassa vastassa ja varustautunut shampanjalla, ei Cavaa. Heikillä vielä olut kesken.





Kolme pienintä kärryä neuvonpidossa siellä jossain ja yksi vähän suurempi, Chevrolet Master Deluxe Coupe, vm. 1939.



Jouduimme kolmesti turvautumaan hinausapuun. Hinausköytemme katkesi heti ensimmäisellä yrittämällä. Kuvan oikeassa reunassa daami rientää Toyotan puikoihin, ensimmäistä kertaa hinaushommissa. Rykäys oli sen mukainen...

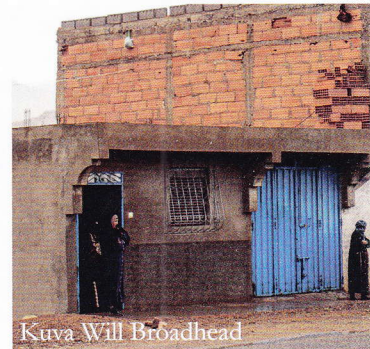


Hinattiin siellä muitakin. Mukana oli mekaanikkojen punaisten Toyotien lisäksi



Kuva Will Broadhead

Vanhojen auton sarjan voittivat isä/tytär -pari Briteistä. Erityiseksi voiton teki se, että edellisellä kerralla voiton vei sama äijä, mutta vaimonsa kanssa. Isällä oli ajaessa hyvin usein spaddu suussa. Bentley 2-4 1/2, vm. 1925.



Kuva Will Broadhead

Rättiä muillekin. Vuorilla näytti aika köyhältä. Bentley 4,5 L, vm. 1929.



kolme valkoista: johtoauto, lääkäriauto kahdella lääkäriillä ja kuvaajan auto. Porsche 911 2,4 E, vm. 1973.



HEI,



Porsche 911 vm 1974

Kuva Will Broadhead

ME



Lagonda LG 45 Touring, vm. 1936

Kuva Will Broadhead

LENNETÄÄN!



Porsche 914 (911 2,6 litran koneella), vm. 1973

Kuva Will Broadhead