

Mestari ja kisälli: Markus Palttala ja Aku Pellinen

Koppiautoista maailmalle ja ammattiin

Autourheilussa on ammattilaiselämää myös F1:n ja rallin MM-sarjan ulkopuolella. Markus Palttala on ponnistanut vakioautojen Sport 2000 -luokasta maailmalle GT- ja Le Mans -urheiluautoluokkien ammattilaiseksi, ja samaa tavoittelee tämän kauden vakioautojen V1600-luokan kulljettajakomeetta Aku Pellinen.

Teksti ja kuvat Marko Mäkinen



Kartingista vakioautoihin ja maailmalle. Markus Palttala (vas.) toteutti jo oman haaveensa, ja Aku Pellinen tekee plakkoin hänelle seura.



Kuva V-Image

Yhdeksän kartingvuoden jälkeen uusikau-punkilainen **Aku Pellinen** teki itsensä Jukan kanssa valtavirtaista poikkeavan päätöksen: autourheilu-ura jatkuu pikkuformuloitoiden tai kartingin sijasta 16-vuotiaana isoilla radoilla ja isojen autojen ratissa. Pelliset päättivät siirtyä kartingista kilpailemaan vakioautojen V1600-luokkaan, eikä päätös ole kaduttanut – päinvastoin.

– Formula Ford tai muut vastaavat luokat eivät kiinnostaneet. Ja kun Alfa Romeo oli hankittu kotiin, niin sen jälkeen tavoitteeni ei ole ollut kuin menestyä vakioautoissa, Aku toteaa.

Järkevät kustannukset

Pellinen sanoo, että Suomen V1600-luokka tuo hyvän ponnahduslaidan tehdä tulevaisuudessa mitä tahansa vakio- tai urheiluautojen saralla.

– Myös kustannukset ovat V1600-luokassa järkevällä tasolla. Jos mitään isompaa haaveria ei satu kauden aikana, niin SM-rataksien kiertäminen vakioautoluokassa tulee edullisemmäksi kuin esimerkiksi kartingin Yamaha Cup -sarjan ajaminen kokonaan läpi.

– Mielestäni oli hienoa päästä viime vuonna ajamaan ensimmäisen kerran 16-vuotiaana isoille radoille oikealla autolla kilpa. Kirava se on vieläkin, tänä vuonna 17 vuotta täyttänyt ajajalupaus hymyilee.

Pellinen muistuttaa, että V1600-luokan on oikea kilpa-auto, joka ns. lulkottomana autona kouluttaa tehokkaasti ajajansa.

– V1600-autolla oppii – tai sen avulla on opittava – pyöretä ja nopeat ajolinjat, muuten ei pärjää. Reuhaamalla ei ainakaan menesty. Autoa pitää osaa ajaa rauhallisesti mutta kovaa.

Pellinen kilpailee toista kautta Alfa Romeo 147:llä. Auton valintaan vaikutti isä Jukan mielenmyös italialaisiin GTI-autoihin.

– Isällä on aina ollut italialaisia autoja, joten sitä kautta merkki valittiin. Löysimme Autovahinkokeskuksesta sopivan ahion, ja siitä se kilpuri lopulta syntyi.

SM-sarjasta Saksaan ja uralla eteenpäin

Ensimmäisenä suomalaiskuljettajana tänä vuonna GTI-autoluokassa MM-pistereille ajanut **Markus Palttala** teki 12 vuotta sitten päätöksen kun Pellinen kartingista isoihin autoihin ja isoille radoille.

Palttala myöntää, että tuolloin myös formula kiinnostivat. Markus kävi eri F3-tallien kanssa neuvotteleja, mutta Suomessa nousujohteinen Sport 2000

Markus Palttala osallistuu tänä vuonna legendaariseen Le Mansin 24-tunnin kisaan GTI-luokan Fordilla.

Juhat toulukojuissa Belgiassa: Markus Palttala juhli Span radalla 24-tunnin ajon GTI-luokan voittoa

-luokka ja Honda Integra veivät lopulta voiton monokokkiluokista.

– Ajoin kartingia aika pitkään. Kun lopetin, täysin samana vuonna 20 vuotta. Siinä iässä on hieman liian myöhäistä lähteä tekemään ”nuoren formulakuljettajan ura”, mutta se oli sillä tavalla mielestä, että sain hyviä tarjouksia ja kävin hyviä neuvotteluja formula-tallien kanssa etenkin Saksan F3-sarjaan, joka oli silloin voimissaan, Markus aloittaa.

– Näin jälkempäin ajatellen ne tarjoukset olivat taloudellisestikin hyviä, mutta kynnet eivät riittäneet. Samaan aikaan Sport 2000 -luokka oli Suomessa voimissaan. Myös Hondan maahantuoja oli aloitteen tekijä, sillä Honda halusi Integra-mallin näkyvän sarjassa, joten sitä kautta ura koptiautoissa alkoi vuonna 1998.

Päätös siirtä koptiautojen puolelle ei ole Markus-ta harmittanut.

– Sen päätöksen avulla sain ne portaat, joita pitkän lähdin kipuamaan yööspäin. Tosin Sport 2000 -luokassa menestys jäi hieman vaisuksi. Voitin kahden kauden aikana yksittäisiä SM-startteja ja yhteispisteissä olin neljäs ja viides. Miralri ja mestaruudet jäivät siis saavuttamatta.

Palttala kokeili siipensä kantavuutta kansainvälisillä radoilla heti ensimmäisen Sport 2000 -vuoden lopulla.

– Lähdimme Saksan luokan Eurofinaaliin, josta jälkeen ajoin seuraavana vuonna SM-sarjan lisäksi myös Saksan DTC-sarjan. Siltä Saksan-reissulta



Kuva V-Image

synnyneet kontraktit poikivat yhteyksiä, jotka toivat lisää ajoridaisuuksia. Päätäsin myös tereisissä hyvin, ja ne poikivat ajosopimuksen seuraavalle vuodelle ja pääsin tuolloin ensimmäisen kerran kokeilemaan myös Porschea. Ja sillä samalla tiellä tässä ollaan vieläkin, Markus hymyilee.

Euroopasta rahalle vastinetta

Markus sanoo, että 12 vuoden rata-autokokemus on tuonut hänelle kilpa-autoilusta freelance-ammatin, joka koostuu kolmesta osasta. Varsinainen kilpa-autotilu käsittää myös testaamisen. Toisena osa-alueena on kilpa-ajajaksi ryhtyneiden kuljettajien ajokoulutus kilpailutalenteissa ja kolmantena osana normaali ajokoulutus, jota Markus tekee esimerkiksi Premier Parkissa Porvoossa.

Palttala sanoo, että on vain hyvä asia, että nuoret ja luparvat suomalaiskuljettajat lähtevät riittävästi ajossa maailmalle muunkin kuin Formula Ykkösten takia.

– Se on vähän sama asia, että jos jääkiekon ainoa saavutus olisi Stanley Cup. Lajissa on tuohon saavutukseen pystyvän NHL-joukkueen lisäksi useita muita kiinnostavia työpaikkoja, ja sama on tilanne myös autourheilussa.

Palttala sanoo, että useimmissa tapauksissa suomalaisen formulalupausta hakea liian kauan ”päättää seinään”.

– Kuljettajan pitäisi jo varhaisessa vaiheessa todeta, tuleeko F1-urasta totta vai ei. Murto-osalla siitä budjetista, joka palaa Euroopan formulasarjoihin, pääsee jo ajamaan hyvässä tallessa Le Mans- tai GTI-sarja. Pitäisi osata katsoa avoimin silmin koko autourheilukenttää.

– Jos Suomesta lähtee rakentamaan uraan ns. ”katto päin päällä” eli vakioautojen avulla, se on erittäin hyvä vaihtoehto ja realisima myös budjettien suhteen. Rahaa tarvitaan aina, ja raha on päätöksistä tehäessä aina isossa roolissa. Mutta Le Mans -sarja tai GTI-autojen eri sarjat ovat maailmalla erittäin arvostettuja sarjoja ja tapahtumia, joissa myös autoehrazat ovat mukana.

Palttala sanoo, että Suomessa ei ole vielä sellaisia kulttuurisia kyseisten sarjojen suhteen, koska niissä ei ole ollut sarkoin joukoin suomalaiskuljettajia mukana.

– Suuri yleisö ei valitettavasti tiedä näistä isoista sarjoista vielä mitään. Yksi syy suomalaiskuljettajien puuttumiseen on rahotus. Suomessa on aina vaikea saada ulkomaiseen sarjaan rahotusta, oli luokka sitten mikä tahansa.

>>>



MESTARI: MARKUS PALTALA

Ikä ja asuinpaikka: 32 v., Eupen, Belgia
Seura: PRCE (Porsche Racing Club Finland)
Sarjat ja kalusto 2010: FIA GT1 World Championship; Ford GT; FIA GT3 European Championship; Porsche GT3-R; Le Mans 24h ja Le Mans Series; Ford GT (LMGT-luokka); Spa 24 Hours; Ford Mustang (GT3); Daytona 24 Hours; Porsche GT3 Cup Grand-Am

TV-ohjelma: Ieffat, urheilun ja amerikkalaiset sarjat
Miehinuoka ja -juoma: pastia, pihvi ja tuore appelsiinihme

Suosikkilokkuva: Big Lebowski

Suosikkirata: Spa ja San Luis
Kisa, jota en unohda: "FFSA GT -sarjan finaali Ranskan Magny-Coursissa vuonna 2003, kun ohitin 40 autoa ensimmäisellä ajovuorollani ja voitin me tunnin mittaisen kisan lähtöruudusta 43, vaikka edellisellä päivänä jätimme kolmanneksi eturivin starttipaikalta."

"Le Mans -sarjan 1 000 km:n kilpailu Silverstonessa 2005: Starttasin ruudusta 38 ja GT2-luokan kahdeksantena. Kisan alkua ajettiin todella kovassa säteessä ja näkkyvyys oli lähes olematon. Nousin kahden tunnin ajovuorollani yleiskilpailussa kuudenneksi sekä oman luokan kärkeen ohi kaikkien isompien GT1-autojen, ja taakse jäi myös suurin osa LMP1- ja LMP2-autoista."

Kuka/keitä ovat vaikuttaneet uraasi eniten? vanhemmat

Ajajauran kohokohta: Voitot 24-tunnin kisoissa Spaassa ja Sisiliassa, Span 1 000 km:n kisan voitto toukokuun alussa, välirata Le Mansiin 2010.



KISÄLLI: AKU PELLINEN

Ikä ja asuinpaikka: 17 v., Uusikaupunki

Seura: Autotehtaan Autokerho

Sarja ja kalusto 2010:

V1600 Cup ja Alfa Romeo 147 1.6 TS

TV-ohjelma: 24, The Simpsons

Miehinuoka ja -juoma: kanapasta ja Coca-Cola

Suosikkilokkuva: monia eri elokuvia

Suosikkirata: Ahvenisto

Kisa, jota en unohda: "Ensimmäinen kartingkilpailu vuonna 2000. Se oli eka kisa kilnā ja jännitti paljon – sitä kisa ei voi unohdtaa. Maailin kuitenkin ajoin. Se oli sellainen harjoituskisa, jossa sijoituksia ei edes katsottu."

Kuka/keitä ovat vaikuttaneet uraasi eniten?: vanhemmat, etenkin isä

Ajajauran kohokohta: Ensimmäinen voitto V1600-luokassa Ahvenistolla viime vuonna. Työtä sen voiton eteen oli tehty paljon, ja kun tavoite saavutettiin, se tuntui todella hienolta.

Aku Pellinen aloitti kautensa Kemoran moottoriradalla V1600-lähtöjen voitoilla.

– Eurooppalaisissa ratatapahtumissa puitteet ovat aina hienot. Ja etu on esimerkiksi V1P-vieraiden stubteen siinä, että he pääsevät oikeasti seuramaan kisa ja tiimien toimintaa läheltä, huomattavasti lähempää, kuin mitä esimerkiksi Formula Ykkösissä olisi koskaan mahdollista. Moini vierasrasti on todennut, että esimerkiksi urheilun Le Mans -kisoissa on ollut kivempaa ja mielenkiintoisempaa kuin F1-kisassa.

Merkkiluokka on hyvä vaihtoehto

V1600-luokassa tämän kauden tuplavoitolla aloittanut Aku Pellinen kuuntelee Paltralan kommentteja tarkkaan. Kuluvan kauden jälkeen nuori lupaus ei enää V1600-luokassa jatka. Uralla on päästävä eteenpäin ja katse on siksi suunnattu Euroopan radoille.

– Nopeamman auton rattiin tähdittää. Onko se joku raramerkkiluokka Euroopasta? Todennäköisesti. Tässä kohdalla ei pysty vielä sanomaan mitään. Ensimmäinen tavoite on voittaa V1600-luokan mestaruus – siihen tähdittää, Pellinen sanoo.

Pelliselä toteavat, että Suomesta puuttuu tällä hetkellä V1600:n ja GT-luokan välistä sopiva rataluokka, jossa olisi taloudelliset edellytykset jatkaa uraa.

– R2 voisi toimia hyvänä rataluokkana myös Suomessa. Tai jos V1600-luokan säännöt muurettaisiin Ruotsin mallin mukaisiksi, niin siinä tapauksessa voisi osallistua samalla autolla myös Ruotsin JTCC-sarjaan. Mielestäni Suomen V1600-luokan säännöissä olisi kehittämisen varaa täysin identtiseksi Ruotsin sääntöjen mukaisiksi.

Paltrala sanoo, että merkkiluokka Euroopasta olisi Pelliselle hyvä jatkumo uralla eteenpäin.

– Monessa maassa on hyviä merkkiluokkia: Saksassa Volkswagen, Italiassa Fiat, Espanjassa ja Isoissa-Britanniassa Seat, Ranskassa ja Isoissa-Britanniassa Renault jne. Hyvä eurooppalainen merkkiluokka on maakohtainen, ja se titteli vaihtelee vuosittain. On vaikea sanoa, mikä luokka kulloinkin on se kaikista paras.

Juhlat toukokuussa Suomessa: Aku Pellinen juhli Kemoran radalla SM-rata-avauksessa V1600-luokan tuplavittoa.



Kuva Mico Wikström

– Merkkiluokka on kuljettajan kannalta myös siksi hyvä vaihtoehto, että autot ovat samantlaisia. Päätämisen on siten kuljettajasta kiinni. Eväät eri tiimillä ovat erilaiset, mutta merkkiluokissa ei yleensä tarvitse apoa tiimien välillä sitä, kuka tekee mitään ja millä resursseilla.

Markus neuvoo Akua hakemaan lisähaasteita Keski-Euroopasta.

– Niin tein minäkin ja samaa suosittelen sinulle. Jos rahaa ei ole sikkikaupalla vietäväksi, niin ole nöyrä, määrätietoinen ja kohtelias – ja luo suhteita, ne auttavat eteenpäin. Ajajapaikat ovat kysytyjä, ja moini kuski hankkii nykyään palkan rahan avulla. Hommat pitää siis hoitaa alusta loppuun hyvin.

Haaveista totta, mestaruus mielessä

Markus Paltralan pitkäaikainen haave toteutuu pian, kun hän starttaa Ford GT:llä legendariseen Le Mansin 24-tunnin ajoon. Paltrala voitti luokkansa jo toukokuussa Le Mansin harjoituskisana toimineen Span 24-tunnin ajossa, joten odotukset ovat korkealla.

– Osallistuminen Le Mansiin on urani kohokohta. Kolme kertaa osallistuminen on mennyt ohittavan kalkkiviivoilla. Nyt on hienoa päästä vihdoin mukaan kisaan. Kova kisa on tulossa. Meillä on mahdollisuuksia voittoon asti, sillä Spaassa vastustajat olivat joitakinkin samat, jotka asettivat meitä vastaan myös Le Mansissa.

Mikä on nuoren Aku Pellisen suurin tulevaisuuden haave?

– Vakioautojen MM-sarja WTCC tai Saksan vakioautojen DTM-sarja olisivat hienoja sarjoja päästä joskus mukaan. Lähin tavoite on voittaa V1600 Cup ja päästä ensi kaudeksi johonkin eurooppalaiseen merkkiluokkaan mukaan. Sen eteen tehdään kovasti töitä.

Paltrala kuuntelee tyyryväisenä kisällin tulevaisuudensuunnitelmia.

– Täältä (Suomesta) pitääkin lähteä, sillä kukaan ei tule hakemaan. Kieletaito on tärkeä, englannintuntemalla kannattaa käydä aina niin kaanan kuin koulua on. Ja työtä pitää tehdä unelmiensä eteen. Suomalaisilla on hyvä maine alalla.

– Myös sosiaaliset taidot ovat tärkeitä. Tervehtiminen ja toisten huomioonottaminen ovat pieniä mutta tärkeitä asioita. Liika lipominen ei sovi suomalaisen mentaliteettiin, eikä sitä kukaan vartkolla kaipakaan, vaikka tämän tyyllä jän yrittäjiä sieltä toki myös löytyy.

Paltrala neuvo Pellistä keskittymään ajamaan toki edelleen voittoja, mutta ei kuitenkaan mestaruuden kustannuksella.

– Kun simulilla on mestaruus taskussa, se kertoo kuljettajasta aina enemmän. Ei ainoastaan sitä, että on voittanut osakilpailuja, vaan myös sen, että on pystynyt ajamaan koko kauden hyvin. Ja se on ehkä se tärkein asia ja sanoma vietäväksi eurooppalaisten tiimien suuntaan. ●