



Mercedes-Benz

40 vuotta dieselsensaatiosta

Mercedes-Benz 300 D taksilla ajetusta MM-rallista päivälleen 40 vuotta

- Veho Oy:n ja Kyösti Hämäläisen ikonisesta ralliprojektista tänään tasan 40 vuotta
- Hämäläinen ylsi vuonna 1979 Suomen MM-rallissa kolme vuotta vanhalla taksilla sijalle 31.
- Diesel-luokan voitto syntyi yli puolen tunnin erolla seuraavaan
- ”Nykyajan nelivetoisella dieselillä olisin ollut yleiskilpailun 8. - juuri Per Eklundin edellä”



Elokuun 26. päivä vuonna 1979. Eletään sumuista sunnuntaiamua ja Suomen MM-rallissa Jyväskylän Suurajoissa kilpailijat saapuivat yksi toisensa jälkeen raskaalta reitiltä rallin maaliin. Yksi Jyväskylän Laajavuoreen saapuneista kilpailijoista oli Kyösti Hämäläinen, joka toi kolme vuotta vanhan ja 142 000 km ajetun taksikäytössä olleen Mercedes-Benz 300 D:n ylivoimaisena luokkavoittajana maaliin. Mercedes-Benzin maahantuojan Veho Oy:n projektia osallistua vanhalla taksilla MM-ralliin epäiltiin yleisesti hyväksi vitsiksi, jota se ei missään vaiheessa ollut. Kysymyksessä oli Vehon tarkasti suunnittelema ja toteutettu projekti saksalaisauton kestävydestä ja luotettavuudesta. Kuljettajaksi palkattiin lajin kotimainen huippukuljettaja, vuoden 1977 Suurajot-voittaja ja tuohon aikaan jo viisi rallin Suomen mestaruutta voittanut Kyösti Hämäläinen.

Idean isät olivat Vehon silloinen markkinointipäällikkö Kaj Erik Selenius ja Mäntässä vaikuttanut taksi-autoilija Antti Mörö. Vehoon oli tullut vaihdossa Antti Mörön Serlachius-yhtiön edustuskuljetuksissa ja taksissa kaksi vuotta ajettu Mercedes-Benz 300 D. Autossa oli kuljetettu ennen ralliuraa monia kuuluisuuksia ja jopa Ruotsin kuningasta. Vuosimallin 1976 au oli muutettu jo rallia edeltävänä vuonna kilpa-autoksi. Auton moottori purettiin, tasapainotettiin ja polttoainejärjestelmän ajoitusta muutettiin. Mercedes lupasi 3.0-litran viisisylinteriselle vakiodieselmoottorille tehoa 80 hv. Huoltotöiden jälkeen tehoa oli tarkalleen 84,2 hv.

Mercedeksen kori vahvistettiin, etu- ja takaistuimet sekä kumimatot ja taksamittari poistettiin. Autoon rakennettiin turvakaaret, lisättiin kilpaistuimet ja -turvavyöt, pohjapanssarit, sääntöjen määräämät turvavarusteet, kilpaskunvaimentimet sekä nokalle lisävalot. Tasauspyörästöön vaihdettiin tiuampi perävälitys, joka merkitsi hieman alle 160 km/h huippunopeutta. Muun muassa auton takajouset jätettiin vakioiksi ja painoa koko komeudelle jäi hieman alle 1500 kg.

Reitti läpi vähäisellä huollolla

Elokuisena sunnuntaiamuna Laajavuoren maalialueelle lähtönumero 12 kyljissä saapuneen taksi-Mercedeksen lopputulos Suomen MM-rallista oli komea. Hämäläisen ennakkotavoite oli ajaa kolmenkymmenen nopeimman joukkoon, mutta se ei aivan toteutunut. Tuloksena oli sija 31. yleiskilpailussa ja dieselluokan voitto yli puolen tunnin erolla seuraavaan.

Lopputuloksissa Hämäläisen taakse jäi 43 normaalia bensiinikäyttöistä ralliautoa. Mainittakoon, että bensiinikäyttöisten ralliautojen luokissa Hämäläinen olisi dieselillään ollut voittaja viidessä, jopa 1-ryhmän alle 1600-kuutioisten luokassa, joka tuohon aikaan oli kalustoltaan varsin kovatasoinen ryhmä. Ainostaan 1-, 2- ja 4-ryhmän 2-litraiset ja 2-ryhmän 1300- ja 1600-luokan ralliautot kiersivät MM-reitin Hämäläistä nopeammin.

Mercedes osoitti kestäväytensä, sillä huoltoa auto ei juuri tarvinnut. Kolmen päivän mittaisella ja rallin 47 erikoiskoetta käsittäneellä reitillä renkaita kului kaikkiaan 24 kpl. Mercedeksen huoltaminen oli helppoa; 1448 km matkalla tankkauksen lisäksi moottoriin lisättiin 0,5 litraa öljyä ja pissapoikaa täydennettiin 0,2 vesilitralla.

Tankkaamaan omalle mittarille

Mikä sai kahta vuotta aiemmin Suomen MM-rallin voittaneen huippukuljettajan starttaamaan rallikauden päätapahtumaan kolme vuotta vanhalla Mercedes 300 D:llä?

- Kova kilpailuvietti. Kun mahdollisuus aukeni niin halusin näyttää kaikille, että dieselautollakin voi MM-rallia ajaa. Samana vuonna ralli SM-sarjassa ajettiin kolme pitkää KV-kisaa, joista kahden pisteet laskettiin lopputuloksiin. Jyväskylä olisi ollut se kauden kolmas KV-SM ja minulla oli jo täydet pisteet kahdesta aiemmasta, joten SM:n puolelta ei osallistumiselleni ollut esteitä. Ja sitä paitsi olihan hyvä antaa välillä toistenkin voittaa, Hämäläinen letkautti vanhaan tyyliinsä.

Hämäläinen muistuttaa, että kokemus diesel-Mercedeksen ratissa Suurajoissa ei ollut hänelle ensimmäinen.

- Osallistuin urani ensimmäiseen Suurajot-ralliin yli 300 000 km ajettulla Mercedes-Benz 200 D:llä. Se vasta laite olikin. Huippuja auto otti 120 km/h. Ei ollut huoltoasemilla tungosta, kun me otimme naftaa ja muut bensaa. Meillä oli aina oma mittari.

- Myös kyseinen Mercedes oli vanha taksi ja vaihtohallista ralliin ostettu. Rallin katsastuksesta emme olisi päässeet läpi ilman Onni Vilkaista. Auton renkaat kun olivat kuluneet lähes puhki ja katsastusmies totesi, että ”pojilla on liian liukkaat renkaat tähän koitokseen”, jonka Onni kuuli, tuli väliin ja totesi, että ”miehän pojille renkaat”, ja niin me päästiin kisaan mukaan.

Ensimmäisellä dieselreissullaan Hämläinen sijoittui Suurajojen yleiskilpailussa sijalle 41.

Nykydieselillä kirkkaasti kymmenen joukkoon

Vuosipäivän kunniaksi Veho luovutti Kyösti Hämläiselle silloista ralli-Mercedestä vastaavan E-sarjan Mercedes-Benz 220d 4Matic Coupén koeajoon. Viikon mittaisen tutustumisajon jälkeen ensimmäinen kysymys oli, että miten korkealle vuoden 1979 Suurajojen yleiskilpailussa olisit Mercedesen nykyisellä dieselmallilla yltänyt?

- Neliveto, 194 hv tehoa ja yli 400 Nm vääntöä. Kymmenen joukossa olisin ollut, sillä tällä autolla pääsee jo niin kovaa, että sitä pitää ajaa jo molemmat kädet ratissa, Hämläinen sanoo tulosluetteloa katsellessaan.

- Katsos vaan. Ruotsin Per Eklund sijoittui tuolloin takavetoisella Triumphilla kahdeksanneksi ja kyllä minä hänet olisin nelivetodieselillä voittanut. Tohtisin sanoa siis kahdeksas, eikä siinä ole yhtään Lapin lisää, Hämläinen hymyilee.

Hämläisen ajamaa tulosta hämmästeltiin pitkää. Vuonna 1979 rallia ajettiin pääsääntöisesti yöllä, ja juuri pimeässä Hämläinen oli aina nopeimmillaan. Parhaimmillaan hän toi vanhan taksinsa EK-ajoissa 20:n nopeimman joukkoon ja juuri nämä huippusuoritukset kirjattiin öisillä pikataipaleilla.

- Vuoden 1979 Suurajoissa yöllisillä siirtymätaipaleilla menoamme haittasivat humalaiset katsojat, jotka pyrkivät kyytiimme kun luulivat ihan oikeasti, että ”taksihan se sieltä tulee”, Hämläinen hymyilee.

- Mutta kyllä sai kepittää ennen kun päästiin vauhtiin. Huippunopeutta Mercedes otti vajaat 160 km/h ja kyllä me jossain kohtaan ne huiput mitattiin.

- Kaasu pohjassa EK:lle aina startattiin ja ykkösvaihteella auton takapyörät löivät puolikierrosta tyhjää, jonka jälkeen ne ottivat tienpintaan kiinni. Viisisylinterinen dieselmoottori nokalla vain murahteli niissä lähdoissa, Hämläinen hymyilee.

Ralliauto päätyi vetoautoksi

Hämläinen toteaa uuden E-sarjan Mercedes-Benz 220d 4Matic Coupén vierellä, että vuoden 1976 dieseliin verrattuna uudessa Mercedesessä ei ole samaa kuin valmistaja ja käyttövoima.

- Onhan tuo uusi Mercedes sellainen lentokone ettei paremmasta väliä. Ja se menee tien päällä kuin juna. On se dieselautoksi melkoinen pyssy. Ja tämä automaattivaihteisto. Yhdeksän vaihdetta ja on se niin nopea vaihtamaan.

- Ihailta pitää, miten paljon tekniikka on mennyt eteenpäin. Auton ohjaus, jarrut, jousitus ja etenkin valot. Ovat ne vain niin hyvät. Niin ja golfbägit mahtuvat kyytiin ilman että puumailoja tarvitsee ottaa bägistä pois.

Kun Hämläinen lopetti ralliuransa niin hän totesi, että seuraavan Suomen mestaruuden hän aikoo voittaa golfissa, ja niin hän myös teki. Ja vieläpä kolmasti, sillä hän on veteraanien (yli 55-vuotiaiden) reikäpelin kolminkertainen Suomen mestari.

Koeajon jälkeen piti vielä tietää, mitä rallikuntoiselle Mercedeselle vuoden 1979 Suurajojen jälkeen tapahtui?

- Ostin sen itselleni. Ja sen tiuhan peräväilyksen takia. Sillä oli tosi hyvä vetää asuntovaunua. Tosi on, Hämläinen hymyili.

Suomen MM-rallin ohella Kyösti Hämäläinen voitti vuonna 1988 päättyneellä ajajaurallaan kaikkiaan kolmetoista rallin Suomen mestaruutta, joista peräti kaksitoista hän ajoi perättäisinä vuosina 1975-1986. Yhä rikkomaton ennätys.

Tiedotteeseen liittyviä lisätietoja:

Veho-konsernin media-arkisto, tiedotteet ja pienet kuvat löytyvät osoitteesta <http://news.cision.com/fi/veho-oy-ab>
Lisätietoja myös www.veho.fi ja www.mercedes-benz.fi ja <http://media.daimler.com/>.
Suuren resoluution kuvat tehtaan sivuilta <http://media.daimler.com/>

Lisätietoja:

Pekka Koski, Veho Henkilöautot, lehdistöpäällikkö, puh. 0400 210 490, pekka.koski@veho.fi
Pauli Eskelinen, Mercedes-Benz henkilöautoryhmä, tuotepäällikkö, puh. 010-569 2530, pauli.eskelinen@veho.fi