

Tommi Ahvala

Trialin Suurlähettilääksi Amerikkaan Ansiokas MM-ura päätöksessään



Seuraavan vuoden Tommi asustaa M.V.Wikström'in vanhassa bussissa. Jokamies trialisti Leo Sorsa tuntee linja-auton korin salat kuin omat taskunsa. Leksä ja Tommi sirkelin kanssa lattiaa silpomassa.

*Vuoden 1992 trialin maailmanmestari Tommi Ahvala on lopettelemassa ansiokasta MM-tason uraansa. Tommi on tehnyt sopimuksen Gas Gas tehtaan kanssa eräänlaisen trial-suurlähettilään hom-
masta USA:ssa. Juttelimme Tommin suunnitelmista M.V Wikström'in vanhassa bussissa.*

- PAAVO KYMÄLÄINEN -

Tommi, tässä istutaan 88-mallisen Scania-bussin lattialla, mistäs on kysymys?

- Taidan olla niin tottunut tällaiseen asumismuotoon, että rahtaan bussin Amerikkaan tammikuun lopulla. Ennen sitä, tehdään siinä Päivin (Tommin avovaimo) ja Sorsan Leon kanssa täysi remontti. Lattiaa tasoitetaan, hyllyjä siirretään ja tietenkin mukava makuuosasto tuonne peräpäähän. Valvoin viime yönä kolmeen saakka ja sitten piti nousta panemaan paperille pohjapiirustusta.

Tuohon tulee keittiö, avara oloskelutila, suihku, onhan tämä paljon isompi kuin MM-kisoissa käyttämäni Ford-asuntoauto. Rahtitilaa muotoillaan siten, että sinne mahtuu trialnäytöksissä tarvittava rekvisiitta ja pari motskaria.

Puhuit jossain vaiheessa, että käytät itse bussia myös osana näytöstä.

- Siitä on luovuttu. Rakennan n.

neljä metriä korkean tornin, jossa on sellainen paraboliramppi yhdellä sivulla ja jyrkkä vinoramppi toisella. Puolivälissä on tasanne, jonne voi hyppiä sitten eri puolilta hyppyreistä ja tupla-portaita, jos olet nähnyt Leivon Mikon shown, niin hyvin samantapainen. Tilaa systeemi vaatii n. 20m x 20m.

Tiedätkö onko joku esittänyt vastaavaa Jenkeissä?

- Olen ollut yhteydessä tuleviin yhteistyökuppaneihin siellä ja tähän asti 1,5 metriä taitaa olla korkein, mitä siellä on harrastettu. Olivat vähän ymmällään kun lähetin heille suunnitelman; voiko tosiaan tehdä näin.

**Suomi on vapaa maa, täällä jopa kaikki mp-mestaruudet ovat avoimia, mites Jenkkilässä, ovatko innoissaan? Sinullahan on jo koke-
musta Italiasta ja Ranskasta ulkomaalaisena.**

- Olisin varmaan saanut luvan

osallistua sarjaan, mutta työnantajan Gas Gas-tehdas halusi, että osallistun epävirallisesti kisoihin. Näin amerikkalaiset saavat oman kansallisen mestarin. Ei tule mitään negatiivisia reaktioita. Näinhän vähän on ollut tosiaan sekä Italiassa että Ranskassa.

Sinulle kertyi aikamoinen nippu eri mestaruuksia?

- No joo, tulihan niitä. Italian mestaruus, Ranska jäi aika lähelle, Pohjoismaiden mestaruus, kuudes sija Helsingin piirissä tehdas Aprilialla, Maailmanmestaruus sekä sisällä että ulkona, Suomen mestaruus.

MM:ät on sitten ajettu?

- No ainakin toistaiseksi, nyt on tämä yksivuotinen kokeilu Amerikan hommasta. Sitten sen näkee mitä tulee. Meillä on kyllä ollut puhetta myös MP-taidon kanssa ensi kesän Suomen MM-osakilpailusta Kirkkonummella.

Mikä liipaisi halusi siirtyä pois huipputasolta. Oliko Bercyn-hallikisan megalippa osasyynä?

- Ei sen nyt varsinaisesti, sitä osasi odottaa, jokaiselle kuskille on ennemmin tai myöhemmin sattunut jotain, loukkaantumiset kuuluvat tähän lajiin.

Kyllä syynä oli nämä kaksi vaikeata vuotta. Eka meni pieleen loukkaantumisten vuoksi ja tämä toinen sitten pyöräsahlyjen takia. Vanhen-
nuin varmaan monta vuotta tässä. Siinä tuli niin monta asiaa ja kun ei enää maistunut kivalta. Ennen oli aina kisan alla jännitystä mielessä, nyt se on vaan muuttunut negatiiviseksi. Ja kun sain tämän tarjouksen ensimmäisen kerran, se vaikutti niin houkuttelevalta ja kun sitä sorvattiin, niin aina vaan paremmalta tuntui. Punnitsin asian myös niin, että jos tarjoukset ovat taloudellisesti samanarvoiset (lähteä USAan tai ajaa MMää) niin USA:ssa voin tehdä samaa työtä ja nauttia siitä ilman isoja riskejä. Ja tulihan tämä

Kuka tätä juttua sitten ensiksi ehdotti?

– GasGas'in puolelta ehdotus tuli. Heillä on ollut kolmen-neljän vuoden tähtäimessä lähteä voimakkaaseen markkinointiin Amerikassa. Ovat vain odottaneet sopivaa kuskia siihen. Ja minä kuulemma olen sellainen.

Olet nyt ajanut yhdeksän kautta MM-sarjassa. Aloitit varsinaisesti 16-vuotiaana, mutta taisit käydä tutustumassa jo aikaisemminkin kisoihin?

– Joo, olin jo käynyt kahtena keväänä hiihtolomalla harjoittelemassa perheen kanssa Espanjassa, siellä sitä sai tuntuma kansainväliseen ilmapiiriin. Kesälomat vietettiin MM-kisoissa, olin suomalaisten kuskien reppumiehenä ja sitten voitin pari Saksan nuorten mestaruusosakilpailua ja yhden Katalonian vastaavan.

Pelinä oli silloin 50 ksm Beta. Sillä oli hyvä ajella ja vahvistaa omaa uskoa, että ei ne kuskit muissakaan maissa mitään ihmeitä olleet.

Mainitsit Tommi tuossa ajelleesi 50 ksm pelillä, muistelen Sinun ajelleen sillä jopa samoja harjoitusjaksoja silloisen MM-kärjen kanssa?

– Kyllä se mielestäni oli tärkeää, että ajoin viiskymppisellä. Sillä oli suuri merkitys, opin käyttämään varaltoa ja jalkoja. Mopoa on ajajan opittava viemään eikä päinvastoin. Isolla moottorilla on tietenkin makeeta ajaa, kun kaikki tuntuu helpolta, mutta se on väärä tie.

Kun pääset isoja esteitä viiskymppisellä käyttäen oikeata tekniikkaa, niin sitten isolla moottorilla menee kaksi kertaa korkeammalta, kun on sekä moottori että taito.

Olet ajanut kisoja 10-vuotiaasta asti, jos nyt katsot uraasi taaksepäin, niin olisiko siinä jotain jonka tekisit selvästi toisin nyt?

– Ei oikeastaan, olen miettinyt tuota samaa tietenkin itsekin ja kyllä nämä päätökset uran aikana onnellalla, taidolla ja tietämyksellä ovat osuneet aika hyvin oikeaan. Enhän minä niitä tietenkään alkuaikoina tehnyt itse vaan vanhempani. Kaikki on mennyt oikeaan suuntaan ja kun on tehty virheitä ne on pystytty nopeasti korjaamaan ja otettu opiksi. Siinä suhteessa olen ollut onnekas.

Viimeinen kausi Aprilialla ei kuitenkaan ollut aivan onnellinen?

– Niin, se meni alaspäin yllättävän nopeasti. Kuitenkin se vuosi taloudellisesti meni hyvin. Enkä minä siinä mielestäni jäänyt jälkeen tekniisesti, taito kyllä siinä pysyi. Toisaalta kun muistelemme sitä aikaa vuoden -92 lopussa, niin ei minulla sil-



Elävässä elämässä sateista päivää seuraa pouta niin myös trialissa. Italian Bienossa Tommin ja Jommin saumatonta yhteistyötä purojaksolla seurasi sankka yleisö.

loin ollut oikeastaan mitään syytä tai järkevää vaihtoehtoa. Ei siinä ollut mitään mitä olisi voinut tehdä toisin.

RS: Kysymys oli myös Aprilian taloudesta?

– Aprilia on erilainen mp-tehdas. Se muuttui silloin liikelaitokseksi, ne eivät tehneet enää mitään sydämellä. Niitten olisi pitänyt myydä viisisataa trial-pyörää enemmän sinä vuonna, jotta homma olisi jatkunut. Se oli ihan taloudellinen päätös.

Siihen saakka, siis vuoteen -91, siellä oli ihmiset jotka ajattelivat sydämellä ja olivat itsekin urheilijoita. He laskivat myös Aprilian imagon mukaan, mutta nämä ekonomilinjalta tulleet paperilla laskijat eivät sellaiseen enää kiinnittäneet mitään huomiota, ideologia muuttui täysin.

Sinulle on kehittynyt melkoinen kielitaito, se on varmaan hyvä pääoma?

– Olen siitä itsekin ylpeä ja tyytyväinen. Kieli on tarttunut sillä lailla mukavasti. Englantia nyt joutuu käyttämään aina, ruotsi ja saksa ovat koulupohjalla, italia ja espanja sujuu kielipöydästä oikein ja ranskalla pystyn hoitamaan asioitani. Kivaahan se on kun tulee toimeen joka puolella maailmaa, mutta on siitä sitten tullut lisähommiakin, kun kaikki sen tietävät, niin tulevat pyytämään tulkiksi, mutta ihan mukavaa.

Nyt täytyy vain sitten pitää yllä Jenkeissä italiaa ja espanjaa, täytyy yrittää puhua, jotta se sujuvuus säilyy.

Kesti Sinun Amerikan matkasi sitten vuoden tai kaksi, niin aiot-

ko hyödyntää kielitaitoasi täällä Euroopassa?

– Vaikea sanoa. Amerikassahan ei monikielisyys ole järinkään yleistä. Siellä arvostetaan kovasti muiden kuin englannin taitajia, etenkin nämä eurooppalaiset italia, espanja ja ranska, varmasti sielläkin pystyy hyödyntämään tämän. Vaikea sanoa vielä.

Onhan myös Gas Gas-tehtaan kanssa ollut puhetta eurooppalaisista hommista, missä kielitaito on tarpeen.

Jatkaisit sitten Gassilla myynti- ja markkinointihommissa?

– Sitä on vielä vähän aikaista sanoa, se riippuu paljolti siitä kuinka tämä jenkki keikka sujuu ja osaanko tehdä sitä ja pidäkö siitä. Mutta periaatteessa niin on puhuttu, että siinä olisi sellainen jatkamahdollisuus kun se aika koittaa.

Sinulta jäi aikanaan lukio kesken?

– Abi vuosi jäi kesken. Enpä minä sitä paljoa ole ajatellut, olisihan se tietenkin hyvä suorittaa, kun se jäi niin vähän vaille, mutta toisaalta joutuisin aloittamaan varmaan ihan alusta, ovat kouluasiat unohtuneet. Saa nyt nähdä, mutta kyllä meikäläinen taitaa jäädä peruskoululaiseksi.

Armeija myös "hätyyttelee" Sinua.

– Se on toinen vähän kesken oleva juttu. Lykkäystä on nyt 98 loppuun, mutta jos tuo jenkkihomma venyy, niin tarvinnee anoa lisää lykkäystä.

Vertailepa nyt sitten MM-sarjaa ja Amerikkaa taloudellisesti?

– Jos haaveilisin vielä maail-

manmestaruudesta, niin olisi tietenkin edullisempaa olla täällä mukana, mutta realistisesti ajatellen, itseasiassa olen laskenut sen mukaan, jos ensikausi menisi samoin kuin 97, että Amerikka on parempi. Minulla voisi olla mahdollisuus MM-osakilpailuvoittoon ja loppusijoitus 3-5, mutta eiköhän nyt mennä katsomaan tämä homma.

Jenkeissä voi tietenkin tulla yllättäviä kuluja, mutta managerini mukaan sponsoreita on tulossa mukaan enemmän ja myös näytöksiä on sovittu enemmän kuin alkuperäinen suunnitelma.

Jos vertaat harjoittelumääriä nyt parina viime vuotena siihen, kun olit menossa huipulle, onko niissä suuri ero?

– Kyllä harjoitusmäärät silloin aika hurjia olivat. Erityisesti muistan kevään -92 kuinka huonoissa olosuhteissa oli palava hinku harjoitella ja määrät olivat huimia. Siinä oli silloin ne pari vuotta tosi kovia. Määrät eivät ole siitä ehkä pudonneet, mutta pitäisikin harjoitella enemmän, laji on mennyt niin paljon eteenpäin. Silloin pystyi harjoittelemaan yksin, nyt tarvitsee vähintään kaksi reppumiestä jo treeneihinkin ottamaan kiinni, yhteisen ajan organisointikin on vaikeaa.

Ajomäärät voivat olla samoja, mutta ne eivät välttämättä ole yhtä tehokkaita.

Tulee helposti ajelua, eikä täysipainoista harjoittelua.

Tietenkin -95 tuli lähes kahdeksan kuukauden tauko loukkaantumisten takia, muut menivät sinäkin aikana täysillä eteenpäin.

Tommi Ahvala



Jokaisen menestyvän miehen takaa löytyy nainen. Tommi miettii tulevia ja vaimo Päivi antaa tukea. Lievä aasinsilta asioihin on Päivin oikeustieteen opinnot Helsingin yliopistossa. Jenkkilässähän juristia tarvitaan lähes kaikkeen.

Dougie Lampkin väitti tuossa olevansa nälkäisempi toiseen mestaruuteen, uusiminen ei kuitenkaan tunnu olevan helppoa?

– Ei ole helppo tilanne olla mestari. Sen sitten vasta aavistaa, kun eka kisa tulee. Lampkineillähän on koke-musta suvussa tästä, se ei varmaan-kaan ole uusi asia, ovat varmasti kes-kustelleet siitä ja osaavat suhtautua oi-kein. Isä-Lampkin osaa varmaan vie-dä asiaa oikeaan suuntaan. Riippuu tietenkin paljon myös teamistä, onko heillä henki päällä vai tuodittauduttu edelliseen vuoteen. Kokoajan pitäisi keksiä uutta.

Kyllä Colomerin tai kuka siihen nyt sitten tuleekin, japanilaisten, täy-tyy paljon parantaa lyödäkseen Lampkinin.

Velipoika Jommin kanssa kul-jitte vuosia kimpassa, nyt tulee sit-ten periaatteessa ero?

– Aina kuljettiin. Homman luon-ne muuttuu ja maailma myös siinä mukana. Olemme olleet pitkään yh-dessä, mutta nyt täytyi tehdä päätök-siä. Itsekunkin täytyy itsenäistyä vielä enemmän ja mennä omiin suuntiime-me. Lisäksi jenkeissä ei olisi ollut ihan sellaista toimenkuvaa, johon Jommia erityisesti olisi tarvittu. Se on vähän erityyppistä työtä ja matkusta-mista. Siinä tuli nää kaikki asiat yh-dessä miksi tehtiin näin. Jommi jat-kaa tietääkseni kuitenkin trialin pa-rissa Mika Sassin reppurina.

Hyvistä reppureista lieenee pu-laa ja sitä kautta liksat taitavat olla aika hyvät?

– Itseasiassa en tiedä ihan tark-kaan mikä on totta ja mikä kuulopu-hetta. Mutta onhan se selvä, että jo

pelkkä matkustaminen jatkuvasti, elä-minen lähes 24 tuntia vuorokaudessa vieressä on aika kovaa työtä. Ei sitä varmaan kukaan viitsi ihan ilmaisek-si tehdä eikä halvallakaan

Sinulla on ollut vuosien varrel-la useita reppureita, miten arvioi-sit heitä

– Kaikki olivat hyviä, Ettore Bal-dini Aprilian aikana oli hyvä pyörän kehittälyssä, Woody (Steve Hole) oli ammattitaitoinen, iisi kaveri, meillä synkkasi hyvin yhteen ajatusmaailma ja puhuttiin samasta asiasta ja ajatel-tiin samalla tavalla niin oli helppoa työskennellä. Woody oli myös luotet-tava ja sen mitä teki niin sydämmel-lä. Noita ns. mekaanikkoja on ollut paljon, mutta ne eivät ole olleet sillä-lailla läheisiä.

Mites sitten nuo varsinaiset me-kaanikot, Fabio Viscardi oli eräs viimeisistä Fantic'illa?

– Trial-piireissä sanotaan yleises-ti, että ei täällä ole samallalailla am-mattitaitoisia mekaanikkoja, kuin esi-merkiksi RR:ssä ja crossissa. Nämä ovat yleensä omankäden kautta op-pineita, jotka polvenpäällä ruuvaa sylintereitä tietämättä mitä siitä tulee. Aprilialla oli paljon tietotaitoa ja sys-teemit. Mutta mekaanikot eivät kos-keneet moottoriin vaan sen teki Ro-tax'in miehet. Tänä vuonna Monte-san Jordi oli tullut rr:stä ja siinä huo-masi selvän eron otteissa.

Motocrossissa ja RR:ssä on aika yleistä purkaa pelit kisojen vä-lillä rutiinisti. Tekikö trialissa sitä kukaan?

– Aprilialla tehtiin, paitsi moot-toriin vaihdettiin vain mäntä ja kyt-

kinlevyt. Jousitukset ja kaikki laake-rit käytiin läpi. Kuluneet vaihdettiin ja jopa pohjapanssari kiillotettiin erik-seen joka kisaan. Kisaan laitettiin myös kaikki uudet muovit. Pyörä näytti uudelta. Englannissa kerran varikko oli kurainen, niin kaksi me-katsua kanto pelin katsastukseen ja takaisin.

Tommi, onko trialin ulkopuo-llela elämää, onko Sinulla aikaa harrastaa muuta?

– Silloin MM-tittelin jälkeen mi-nulla oli noin metrin mittainen pui-nen pienoispurjevene.

Olen aina ollut kiinnostunut ve-neistä, mutta ei kauden aikana ole ol-lut mitään mahdollisuutta harrastaa muuta. Käsiyöt ovat tietenkin kivoja, mutta vain puuta, se on mukava pehmeä materiaali, metallista en pidä, koska siinä on terävät reunat.

Olen vähän kuolannut radio-oh-jattavan purjeveneen perään, mutta ei se vielä ole toteutunut.

Mites tuo kuntapuolen ylläpi-to, hiihtoa?

– Kössiä aina tilaisuuden tullen ja kun on kaveri, se on mailapeli mis-tä pidän. Viimeaikoina myös sähly on tullut mukaan kuvioon. Lenkkeily, mutta en juurikaan hiihdä.

Suomesta on tullut kaksi tria-lin maailmanmestaria, meillä on vähintään kolme kuukautta lumi maassa, mikä on salaisuus Tommi, miten pystymme kilpailemaan esim. espanjalaisten kanssa?

– Me ollaan niin perkuleen ko-via jätkiä!

Kun harjoittelu on hankalaa, on pitkät matkat jne. sitten kun pääsee tuonne etelään hyviin olosuhteisiin, niin kaikki on helpompaa ja se mei-dän luonne suomalainen luonne so-pinee tähän.

Minulle henkilökohtaisesti Puu-tarhuri Larsson, joka asui ihan naa-purissa, oli yksi suuri tekijä, pystyin koulun jälkeen työntelemään mopon hänen kukka-ansariinsa ja harjoitte-lemaan siellä lähes kesäisissä olosuh-teissa.

Mitäs itse haluaisit tuoda julki tärkeää lopuksi?

– No perhe ja erityisesti Jommi on ollut tärkeä tekijä hommassa. Sit-ten kaikki ne tukijat, jotka eivät ole halunneet edes tulla julkisuuteen, mo-net ovat olleet mukana jo lähes alus-ta saakka.

Kiitos myös trial-faneille ja suu-relle yleisölle, joka on elänyt muka-vasti mukana, selkään puukottajia ei joukkoon ole onneksi mahtunut.

Tommi Ahvalan MM-ura numeroina

Tommi ajoi ensimmäisen MM-osakilpailunsa 16-vuotiaana Espanjassa maaliskuussa 1988. Sijoitus silloin 20.

Ensimmäiset MM-pisteet tuliivat pari kuukautta myöhemmin Luxemburgissa. Luxemburgissa Tommi otti myös viimeisim-män kahdeksasta voitostaan ke-väällä 1995.

MM-avauksesta kului hiukan yli kolme vuotta ensimmäi-seen MM-voittoon kotikisassa Vantaalla/Korpilammella elo-kuussa 1991.

Maailmanmestaruuden Tom-mi voitti sitten seuraavana vuonna.

Palkintopallille Tommi kipusi kaikkiaan 42 kertaa, viimei-sen kerran (tällä erää) tämän kau-den toiseksi viimeisessä kisassa Tsekin Nepomuk'issa.

Paljon puhutaan kotikenttä-edusta ja harjoitelluista jak-soista. Tommi sijoittui koko uran-sa aikana vain kerran kolmen joukkoon Suomen osakilpailussa eli tuon ensi voittonsa!!!

MM-sarjassa 16. sija, ensim-mäinen ilman MM-pinno-ja, on aina pettymys. Tommille ei ole vielä sattunut sitä kertaakaan.

Keskiarvolla mitattuna on Tommi sijoittunut hiukan paremmaksi kuin viides.

SIJA	MÄÄRÄ
1	8
2	18
3	16
4	18
5	6
6	13
7	8
8	4
9	5
10	3
11	6
12	1
13	6
14	2
15	1
16	0
17	3
20	1
23	1
Yhteensä ajettu	120
Poissa loukkaantuneena	1
Lakossa	1
Pisteitä yhteensä	1350
Keskiarvo	11,25