



Jarno Saarinen



Patsaan julkistaminen
Su 2.7.2017 klo 12.00, Barkerin puisto, Turku

vapaa pääsy

www.visitturku.fi



JARNO SAARINEN – SUOMALAINEN MAAILMANMESTARI

Turussa joulukuun 11. päivänä vuonna 1945 syntynyt Jarno Saarinen on ainoa suomalainen, joka on voittanut Road Racing-ratamoottoripyöräilyn (RR) soololuokkien maailmanmestaruuden. Se tapahtui 250-kuutioisissa vuonna 1972. Sittenmmen lajin nimeksi vaihtui 2000-luvulla Moto GP. Tuo MM-kulta ei jäänyt Saarisen ainoaksi arvomitalliksi, sillä hän oli samassa luokassa MM-pronssilla jo vuonna 1971 ja saavutti MM-hopeaa 350-kuutioisissa vuosina 1971 ja 1972. Vuonna 2009 hänet valittiin 13. jäsenenä koko maailmassa Moto GP-ajajien Hall of Fameen eli Kunniagalleriaan sekä samana vuonna myös Suomen urheilijoiden Kunniagalleriaan. Hall of Famen valinnan perusteena oli hänen käyttämänsä uusi ajotyylillä, jolla sai lisää nopeutta. Kurvaan tullessaan hän siirsi painopisteensä sisäkaarteeseen puolelleen, roikkuen niin että polvi viisti asfalttia. Tuo tyyli on nykyään jokaisen kuljettajan käyttämä. Kenny Roberts kopioi sen Jarnolta Ontarion harjoituksissa Los Angelesissa sanoen ”I saw his weight was off the bike” ja muut seurasivat perässä. Silloin renkaat olivat kovia, kolmikulmaisia, ja nyt pehmeitä joilla pystyy roikkumaan vielä enemmän. Ajotyylillä kehittyi jääradalla, jossa aiemmin oli jopa raspatut renkaat ilman nastoja. Kaikki muu taito perustui äärimmäiseen tarkkuuteen teknisissä asioissa. Erikoista on se, että hän voitti maailmanmestaruuden olemalla itse oma mekaanikkonsa, ja ainoana avustajana oli vaimonsa Soili.

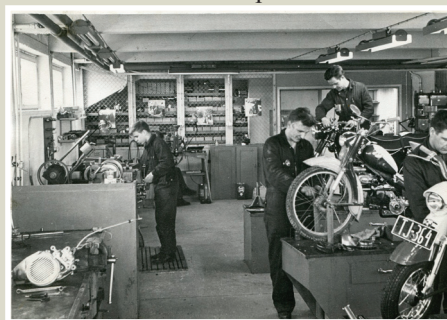


”Paroni” -nimellä hänet tunnetaan vain Turussa ja perhepiirissä. Se nimi syntyi kun hän pienenä poikana toi mökillä kotiin kissanpentuja, äitinsä sanoi: ”olet oikea kissaparoni” Hän oli kyllä hyvin määrätietoinen ja tiesi aina tarkalleen mitä tahtoi. Jarno myös luki ahkerasti muiden veljien kanssa Paroni von Münchhausenin seikkailuja. ”Kissaparoni” lyheni sitten ”Paroniksi”. Kansainvälisesti oli käytössä myös ”Flying Finn”, jota tosin on käytetty monesta muustakin suomalaisesta urheiluhuipusta.

Jarno Saarisen kouluaikoina voimistelunopettaja huomasi hänen kykynsä ja halusi valmentaa häntä kaunoluistelijaksi (nyk. taitoluistelu), mutta moottorit ja moottoripyörät veivät kuitenkin voiton. Jarno valmistui Turun Teknillisestä Opistosta autoinsinööriksi, ja intohimo kohdistui selkeästi moottoreiden virittämiseen.

Jarno Saarinen tutustui tulevan vaimoonsa Soiliin (o.s. Vuola) 16-vuotiaana. Soili oli tuolloin 14-vuotias. Runsaat yhdeksän vuotta myöhemmin, vuoden 1971 viimeisenä päivänä, he menivät naimisiin Turun Tuomiokirkossa.

Ensimmäisen moottoripyöräkilpailunsa Jarno Saarinen ajoi 16-vuotiaana jääradalla Tunturi-tehtaan pyörällä ja sijoittui heti toiseksi. Jarnosta tulikin monilahjakuus: hän menestyi niin jäällä, maalla kuin asfaltillakin. Menestyksen salaisuus oli hänen mekaanikontaitonsa. Hän sekä huolsi että viritti pyöränsä itse. Ja myöhemmin tehdastallissa pystyi testeissä kehittämään esim. Yamahan 500-kuutioista kilpakonetta Japanissa.



Vuonna 1968 Jarno Saarinen osti Arwidsonilta Yamaha YDS5:n, josta hän seuraavaksi kaudeksi rakenteli kunnon kilpavehkeen. Työ ei mennyt hukkaan, sillä vuonna 1969 hän voitti Suomen mestaruuden Puchillaan 125-kuutioisissa ja Yamahallaan 250-kuutioisissa. 350-kuutioisissa tuli lisäksi samalla 250-kuutioisella Yamahalla pronssia.

Ensimmäisen kansainvälisen kisansa Jarno Saarinen ajoi vuonna 1968 Salzburgringillä ja sijoittui 125-kuutioisella Puchilla neljänneksi. Samalla matkalla hän voitti Itävallassa erikoisen Alpl-Bergrennenin, jossa ajetaan jyrkkää vuoristotietä ylös. Vuonna 1969 hän sijoittui Nürburgringillä vaikeissa olosuhteissa, sumuisella ja sateisella radalla, 125-kuutioisissa viidenneksi ja 250-kuutioisissa kuudenneksi, ajaen myös kilpailun nopeimman kierroksen. Vuonna 1970 Salzburgringillä hän oli 250-kuutioisissa toinen ja Nürburgringillä 250-kuutioisissa kuudes. Kaksi viikkoa myöhemmin Ranskan Le Mansissa sijoitus parani kahdella pykälällä, ja Jugoslavian Opatijassa hän oli niin ikään neljäs. Kolmen MM-osakilpailun jälkeen ”Paroni” oli upeasti yhteispisteissä kolmantena. Neljännen, Mansaaren kisan, hän jätti väliin boikotoiden radan vaarallisuutta ja ajoi samaan aikaan oman kotikisansa Ruissalon TT:n. Tuon kisaviikon aikana Mansaarella kuolikin peräti kuusi kuljettajaa, muun muassa sarjaa johtanut espanjalainen Santiago Herrero. Kauden kolme viimeistä osakilpailua Saarinen jätti ajamatta, koska hänen oli syksyn tullen palattava koulunpenkille. Sijoitus oli kuitenkin MM-kauden kokonaispisteissä mainio neljäs. Silti Saarinen uhkasi rahanpuutteen vuoksi lopettaa kilpailun, koska sponsoreita ei ollut ja opinnoista valmistuminen oli lähellä.



Keväällä 1971 hän valmistui autoinsinööriksi. Silloin Yamahan maahantuoja Arwidsonin johtaja Armas Rosenqvist lupasi rahattomalle Saariselle kaluston ja varaosat. Alkukausi uusilla B-tyypin Yamaha-pyörillä, 250-kuutioisella TD-2B:llä ja 350-kuutioisella TR-2B:llä, oli kuitenkin hankala. Keskeytykset koituivat turhan usein Saarisen kohtaloksi. Heinäkuun 18. päivänä 1971 Saarinen kuitenkin teki historiaa: hän voitti ensimmäisenä suomalaisena moottoripyöräilijänä MM-osakilpailun. Se tapahtui Tšekkoslovakian Brnossa.



Tämän lentävän suomalaisen huima nousu kohti maailman RR-kärkeä oli ensin järkytys varsinkin italialaisille, muun muassa kaikkien aikojen menestyneimmälle kilpamoottoripyöräilijälle Giacomo Agostinille. Vuonna 1972 Agostini kuitenkin löysi itsensä samasta, Marlboron sponsoroimasta tiimistä, mihin Saarinenkin kuului. Tiimin kolmas kilpamoottoripyöräilijä oli espanjalainen Angel Nieto. 1972 alussa Jarno voitti Agostinin 350cc luokassa vaikealla 23 km pitkällä Nürburgringin radalla ja ajoi absoluuttisen kierrosennätyksen, yksityisellä tavallisella kilpapyörällä, nopeimmin kuin Ago täällä koskaan 500cc pyörällä. Yleisö hurrasi ja lehdet kirjoittivat: Giant killer, Riesentöter (jättiläisentappaja). Ago oli voitettu viimeksi vuonna 1967 (Mike Hailwood) eli 5 vuotta aiemmin. Jarnon Yamahat olivat ilmajäähdytteisiä, mutta samana vuonna Barry Sheene kaatui ja Jarno sai Amsterdamin Yamahalta käyttöönsä Barryn 250 cc vesijäähdytteisen pyörän, jonka Barry oli haukkunut roskaksi, mutta sillä Jarno vaan voitti! Silverstonessa tuli samoin absoluuttinen kierrosennätys 350cc Yamahalla, nopeammin kuin Ago tai Mike Hailwood isommilla koneilla koskaan! Pelkästään tuon vuoden aikana Saarinen voitti peräti 29 starttia.



Sekä 250- että 350-kuutioisten maailmanmestaruus ratkesi kauden kolmanneksi viimeisessä osakilpailussa Imatralla, minne runsaat 50 000 katsojaa oli kerääntynyt kannustamaan Saarista historialliseen mestaruuteen. Agostini otti vakuuttavasti 350-kuutioisten mestaruuden, Saarinen sai hopeaa. Suomalainen satsasi 250-kuutioisten lähtöön. Eikä suotta. ”Paroni” otti omansa ja hullaannutti suomalaisyleisön: se oli todistanut ensimmäistä suomalaista moottoriurheilun maailmanmestaruutta.



Koska mestaruus oli jo ratkennut, Jarnon ei tarvinnut enää osallistua jäljellä oleviin kahteen MM osakilpailuun, joten hän jatkoi Englantiin, jossa voitti Mallory Parkissa, Scarboroughissa ja Silverstonessa (Race of the Year), kaikissa kolme luokkaa eli yhdeksän voittoa peräkkäin. Englannin lehdet kirjoittivat: ”hat trick” - ja tuo ”hattutemppu” tuli jopa pienemmällä 350cc koneella isoissa 750-1000cc luokissa!

Seuraavana vuonna Jarno Saarisen tuli Yamahan tehdaskuljettaja. Suurin muutos oli, ettei hänen enää tarvinnut huoltaa pyöriään itse. Ennen kuin Saarinen oppi luottamaan mekaanikkojen taitoihin, hän tosin halusi tarkistaa kaiken itse. Kuitenkin hän sanoi sinä vuonna, viimeistään vuoden 1974 lopussa, haluavansa lopettaa huipulla ja siirtyä normaalielämään.

Keväällä 1973, ennen MM-sarjan alkua, Jarno Saarinen oli voittanut sekä Imolan 200 mailin että arvostetun Daytonan 200 mailin ajot, jonka hän voitti ensimmäisenä eurooppalaisena 23 vuoteen alikokoisella 350-kuutioisella. Sen jälkeen hän voitti 250-kuutioisten kolme ensimmäistä MM-osakilpailua ja oli 500-kuutioisissa nopein kahdessa ensimmäisessä kisassa. Yamaha-talli jo suunnitteli, että kahden seuraavan 250-kuutioisten kisan voiton jälkeen Saarinen voisi keskittyä 500-kuutioisten lisäksi myös 350-kuutioisiin, eli siis ajaa kolmessa luokassa samana vuonna. Mutta Monzassa toukokuun 20. päivänä ajettuna MM-kisan 250-kuutioisten lähtö koitui paitsi Jarno Saarisen myös Renzo Pasolinin kohtaloksi.



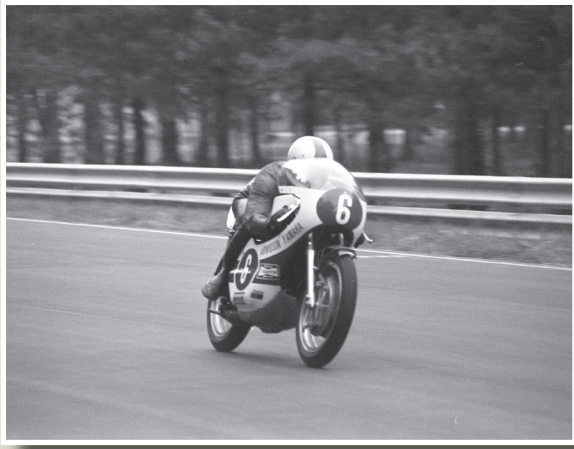
Pasolini kaatui heti lähdön ensimmäisessä mutkassa kovassa vauhdissa todennäköisesti öljyyn, joka oli edellisessä, 350-kuutioisten lähdössä valunut radalle italialaisen Walter Villan Benelli-pyörästä. Pasolini lensi päin radan ulkopuolisia teräskaitteita, joita ajajat ennen kisaa kyseisen mutkan asfaltin epätasaisen pinnan lisäksi olivat protestoineet vaarallisiksi. Pasolini kuoli samantien. Hänen mukanaan radalta ulos ajautunut Saarinen näytti ensin selviävän, mutta kun täysi tusina perässä tulleista ajajista kaatui samaan mutkaan, niin Saarisen yrittäessä siirtyä radan turvallisemmalle puolelle sisäreunaan, häneen osui ilmassa lentänyt, samaan sumppuun kaatuneen ajajan pyörä. Siihen, vasta 27-vuotiaana, päättyi Jarno Saarisen elämä. Virallista onnettomuuslautakunnan raporttia ei koskaan julkistettu. Yamaha-talli vetäytyi loppukauden MM-kisoista. Kauden 1973 päätyttyä Jarno Saarinen oli 250-kuutioisten kolmella osakilpailuvoitollaan neljäs.

Jo Jarno Saarisen eläessä, ja varsinkin hänen kuoltuaan, monet suomalaiset ja vielä useammat italialaiset nimesivät poikalapsiaan hänen mukaansa. Hollannissa, tilastojen mukaan, on n. 2500 Jarno. Näistä kaikista Jarnoista nimekkäin on heinäkuussa 1974 syntynyt italialainen F1-kuljettaja Jarno Trulli. Italian Pesarossa sekä Turun Ruissalossa ja Alastarolla suomalaisesta moottoripyöräilyn maailmanmestarista jälkipolvia muistuttaa Jarno Saarisen tie.



Tämän aukeaman kuvat:

Tunturi-pyörän tiloissa **1962** vasemmalta Jarno Saarinen, Matti Kurenkunas, Erkki Jokinen ja Lars Rosvall
Littoisten jäärata **1964** #11 Lars Rosvall, #21 Jarno Saarinen, Timo Harkke, #12 Jukka Petäjä
#3 Scarborough (Englanti) **1972**, 250cc Jarno Saarinen
#7 Opatija (Jugoslavia) **1972** 250cc Jarno Saarinen
#29 ja palkintokorokekuva Imatra **1972**, 250cc, Soili & Jarno



Imola 1972 (#6) 250cc



Imatra 1972 (#25) 350cc

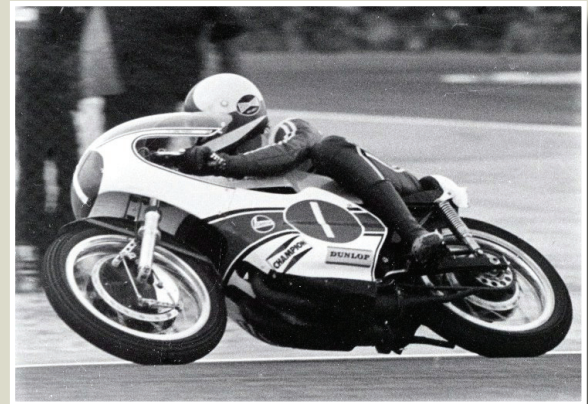


Salzburgring 1972 (#2), värikuva alla;
Jarnon takana tulee Agostini (#1) 350cc



JARNO SAARINEN
World Champion

Circuit Paul Ricard 1973 (#1) TZ 250



Jarno Saarisen patsas

Kuvanveistäjä: Elia Alunni Tullini (1986-), kotoisin Keski-Italiasta, Umbrian alueelta. Hän on opiskellut kuvanveistoa Milanossa. Vuonna 2013 hän oli yksi "Premio Arte" -taidepalkinnon semifinalisteista "Fusione" -nimisellä veistoksellaan

Tilaja: "Moto Club Jarno Saarinen". Turku saa lahjaksi Petrignano d'Assisiin Jarno Saarisen mukaan nimettyyn puistoon vuonna 2016 pystytetyn patsaan kaksoiskappaleen



Jari Saarinen,
Elia Alunni
Tullini,
Jarno Saarisen
patsas, Soili
Karme
(Petrignano
d'Assisi 2016)

