

Riikka Smolander-Slotte

JARI-MATTI
LATVALA **YHTÄ**
RALLIA



Helsingissä Kustannusosakeyhtiö Otava

© Riikka Smolander-Slotte ja Kustannusosakeyhtiö Otava 2025

Tekstin- ja tiedonlouhinta kielletty.

ISBN 978-951-1-49353-2

OTAVA
KIRJAPAINO
Keuruu 2025



SISÄLLYS

ALKUSANAT 7

PROLOGI - RATIN JA PENKIN VÄLISSÄ 11

POHJAKOSKETUKSEN JÄLKEEN, URA 2.0 13

Siunaus entiseltä Toyota-pomolta 20 / Valinta yllätti kaikki 20

Japanilaisfanien lemmikki 24 / Japanilais-suomalainen Toyota 25

Maailman suurin arvostaa perinteitä 27 / Opi menneestä, katso tulevaan 28

TALLIPÄÄLLIKÖN IDOLIT 30

Juha Kankkunen - eleeen taktikko 30 / Marcus Grönholm - vauhdikas riskinottaja 32

KORONARAJOITUSTEN SÄVYTTÄMÄ KAUSI 2021 35

Tuoreen päällikön tulikaste 35 / Rovannerän avausvoitto 37

Lahjakkuus tuo paineita 40 / Ennätys vaihtaa omistajaa 43

Tuplamestaruus avauskaudella 46 / Juhlava päätös debyyttikaudelle 49

Karanteenin kautta autotehtaalle 49

ROVANPERÄN MENESTYS YLLÄTTI KAUDELLA 2022 53

Ennakkoluuloton ja nopea omaksumaan uutta 54

Lumiolosuhteet sytyttävät suomalaiskuskit 56 / Historiallinen neloisvoitto 59

Rovannerä kasvaa mestariksi 62 / Vakiintunut asema tiimin pomona 66

Morizo Challenge - kisailua pääjohtajan kanssa 70

HELPPO MENESTYSKAUSI 2023 73

Breenin kuolema järkytti rallimaailmaa 74 / Tärkeintä on turvallisuus 77

Korsikan synkkä varjo 79 / Mestarin into palaa 82 / Afrikan taika 83

Sykähdyttävä paluu MM-poluille 87 / Konkari kisailee formulatähden kanssa 96

Kotipolkuja ei selätetä hetkessä 99 / Taktikoiden toiseen mestaruuteen 100

"Mestareita, perkele!" 101 / Morizo Challenge - toinen näytös 102

Mestarin rajua ratkaisua 104

NAISKARTTUREIDEN UUSI NOUSU 109

Radiolähetyksestä nuotinlukuun **112 / Tärkeitä esikuvat 113**

Hussi tähtää huipulle **117**

TÖYSSYINEN KAUSI 2024 119

Hyundai saa yliotteen **120 / Puolan kirous jatkuu 121**

Ristiriitainen kotiralli **129 / Kotikisa raastaa hermoja 135**

Väärä reaktio **138 / Tiimi edellä 140**

Tallipäällikön matkassa Keski-Euroopan MM-rallissa **141**

Kolmas musta sunnuntai **148 / Dramaattinen kauden päätös 149**

Uutta kohti **154**

JULKINEN YKSITYISELÄMÄ 155

Oikeutta verokurimukseen **157**

KAKSOISROOLIIN KAUELLA 2025 163

Pistelaskujärjestelmä ja hybridit romukoppaan **168 / Perkele vai ei? 169**

Osa-aikainen päällikkö, sydämeltään kuski **171**

Unelma toteutuu **173 / Tyrmäävä avaus Celicalla 176**

RALLIN TULEVAISUUS - LISÄÄ TALLEJA JA PIENEMMÄT KUSTANNUKSET 181

Rally2-luokassa ratkaisu ongelmiin? **182 / Ei lisää kaukokisoja 183**

Uusia tähtiä **184**

RAKKAUDESTA RALLIIN 185

Jari-Matin kiitokset **189**

Riikan kiitokset **189**

Haastattelut ja lähteet **191**

ALKUSANAT

Jari-Matti Latvalan ura MM-sarjan kuljettajana päättyi vuonna 2019, kun hän ei saanut enää tallisopimusta Toyotalle. Uran äkillinen loppuminen oli iso pettymys. Samaan aikaan parisuhde päättyi ja verottaja rankaisi lähes viiden miljoonan mätkyillä. Korona sotki suunnitelmia ja oman yrityksen toimintaa. Lokakuussa 2020 ilmestynyt kirja *Jari-Matti Latvala – Elämän erikoiskoe* kertoo hankalasta vuodesta 2019. Latvala jäi ilman tallipaikkaa Toyotalla, joten ura MM-sarjan kuljettajana loppui odotettua aikaisemmin. Samaan aikaan verottaja aloitti massiivisen verotarkastuksen ja tulkitsi eri tavalla matkapäiviä kuin Latvala itse. Kaiken lisäksi liitto mediasta tutun Maisa Torpan kanssa päättyi häiden peruuntumiseen ja lööppijulkisuuteen. *Elämän erikoiskoe* -teoksessa kerrotaan rallitarinoita uran varrelta sekä siitä, kuinka kaksivuotiaana ralli-innostuksen saaneesta ja rallin parissa eläneestä pikkupojasta tuli huippukuljettaja ja miksi maailmanmestaruutta ei koskaan tullut. Kirjassa myös muut kertovat, millainen kuljettaja Jari-Matti oli. Tässä kirjassa tarina jatkuu.

Jari-Matti Latvalan elämässä tapahtui huikea käänne, kun hänet pestattiin yllättäen Toyotan tallipäälliköksi loppuvuonna 2020. Hän näytti epäilijöilleen, selätti vaikeudet ja nousi jaloilleen. Kirjassa kerrotaan menestyksekkäistä tallipäällikkövuosista, mutta myös siitä, kuinka intohimo ajamista kohtaan sai Jari-Matin päätymään poikkeukselliseen ratkaisuun. Kirja on Jari-Matin tarina, mutta tarinoita

rallipoluilta kuullaan myös muilta. Jari-Matti halusi mukaan omat esikuvansa, Juha Kankkusen ja Marcus Grönholmin. Ääneen pääsevät myös tämän hetken ralliteiden tähtikuljettaja Kalle Rovannerä sekä naiskartturit.

Ralli sopii suomalaiseen mielenmaisemaan. Olemme rallikansaa, kuten lauletaan myös JVG:n vuonna 2024 julkaisemassa kappaleessa *Rallikansa*:

Rallikansa, kirjottaa ite oman tarinansa

Rallikansa, voi hylkää kartan mut ei pariansa

Rallikansa, ikuisesti ajaa loputonta ralliansa.

Vauhdikkaita sivuluisuja sorateiden sankareiden parissa!

Vantaalla toukokuussa 2025

Riikka Smolander-Slotte

JARI-MATTI LATVALA

S. 3.4.1985 TÖYSÄ

URA TALLIPÄÄLLIKKÖNÄ

KAUSI 2021

- Kuljettajien maailmanmestaruus Sébastien Ogier, Toyota
- Merkkimestaruus Toyota Yaris WRC

KAUSI 2022

- Kuljettajien maailmanmestaruus Kalle Rovannerä, Toyota
- Merkkimestaruus Toyota GR Yaris Rally 1

KAUSI 2023

- Kuljettajien maailmanmestaruus Kalle Rovannerä, Toyota
- Merkkimestaruus Toyota GR Yaris Rally 1

KAUSI 2024

- Merkkimestaruus Toyota GR Yaris Rally 1

URA RALLIKUSKINA

- Kilpailu-ura alkoi 5.5.2001 rallisprintin nuorten sarjassa.
- Ensimmäinen MM-ralli vuonna 2002 Isossa-Britanniassa.
- Nuorin MM-osakilpailuvoittaja vuonna 2008.
- Aloitti rallin MM-sarjan Fordin kakkostiimissä (Ford Stobart Motorsport). Ajoin neljä kisaa vuonna 2006 ja täyden sarjan vuonna 2007.

- Tallit ammattilaisvuosina: Ford (M-Sport) 2008–2012, Volkswagen Motorsport 2013–2016 ja Toyota Gazoo Racing 2017–2019.
- Ajanut MM-ralleja eniten maailmassa, 211 kilpailua.
- Kaudella 2025 osallistuu Historic Rallyn EM-sarjaan.

MENESTYS MM-TASOLLA

- Rallin MM-sarjan hopeaa vuosina 2010, 2014 ja 2015.
- Rallin MM-sarjan pronssia vuosina 2012 ja 2013.
- Osakilpailuvoittoja rallin MM-sarjassa 18.
- Palkintokorokesijoituksia rallin MM-sarjassa 67.
- Keskeytyksiä rallin MM-sarjassa 32.

MENESTYS KOTIMAASSA

- Jari-Matti ajoi kotimaan sarjoja vuonna 2001 ja 2002 nuorten luokassa ja vuonna 2006 SM-sarjan.
- SM-hopeaa vuonna 2006.
- Rallisprintin nuorten luokan voitto vuonna 2001.

PROLOGI

- RATIN JA PENKIN VÄLISSÄ

Jyväskylän ralliviikonloppu elokuussa vuonna 2023 valkeni sateisena ja viileänä. Heinäkuun epävakaat kelit jatkuivat, mutta mikään ei pilannut fiilistäni. Tänään starttaisin MM-ralliin kuskina ja heittäisin yhden kisan ajaksi tallipäällikön roolin varikolle. Mahdollisuus päästä ajamaan MM-tasolla ilman tulospaineita oli ainutlaatuinen. Autoja oli paljon ja yleisöä valtavasti. Rallifaneja eivät sade ja kura pelottaneet, ja Jyväskylässä nähtiin yksi kaikkien aikojen suurimmista yleisöryntäyksistä. Kaikki odottivat näkevänsä Kallen, Rovannerän Kallen, suomalaisen rallikansan ja urheiluväen uuden idolin. Kallelta odotettiin voittoa kotiyleisön edessä. Minun tärkein tehtäväni oli tuoda auto maaliin ja olla ajamatta ulos. Moni oli innoissaan hetkellisestä paluustani MM-sarjan kuskiksi. Sain paljon kannustusta ja apua tarjottiin monelta taholta. Osa odotti, että tallipäällikkö Latvala jatkaisi uralleen uskollisena ja täryttäisi komeasti pellolle. Olin saanut viestejä, että älä nyt mene nolaamaan itseäsi. Halusin kuitenkin näyttää epäilijöille, että olin kasvanut. Osaisin täyttää roolini ja suoriutuisin kunnialla. Olin odottanut tätä hetkeä vuoden alusta lähtien. Itse asiassa olin salaa toivonut mahdollisuutta ajaa MM-osakilpailu siitä lähtien kun lopetin oman urani. Nyt siitä tulisi totta ja vielä historiallisesti. Kukaan tallipäällikkö ennen minua ei ollut koskaan tiettävästi hypännyt kuskiksi

MM-tasolla. Ajatus jopa herkisti ennen starttia. Koko perheeni, fanit ja Toyotan väki olivat paikalla. Kannustusta ja hurraavia ihmisiä oli heti seremoniallisessa startissa Jyväskylän Paviljongilla. Fiilis oli mieletön. Nyt oli omissa käsissäni hoitaa homma kotiin.

Lähdin testierikoiskokeelle jännittyneenä. Oli liukasta ja tajusin, kuinka kovaa autot kulkivat. Märkä paikka yllätti ja vetäisin hieman pitkäksi. Onneksi paremmalta tilanteelta vältyttiin. Sitten alkoi todellinen kisa, kun pääsimme varsinaisille pidemmille pätkille. Kävin kartturini Juho Hännisen kanssa läpi Harjun erikoiskoetta eli ek:ta. Siinä oli säilytettävä maltti. Mitään ylimääräistä ei saisi tapahtua ja olisi todella noloa, jos sähläisin. Kyllä tästä selvitään, varman päälle vain, ajattelin. Tuttu jännitys hiipi kroppaan. Moni vuosien varrella koettu tunne oli ottaa vallan. Paine tuntui fyysisenä voimattomuutena, pistelynä sormenpäissä. Ajatus oli sakkaantua ja pelästyin, että vajoan. Jotain oli kuitenkin muuttunut kuskiajoistani, sillä pääsin tunteesta eteenpäin. Korostin itselleni, että tasaisuus riittää, minun ei ole pakko tehdä pohja-aikaa. Juho rauhoitteli, kun kiemurtelin jännityksen kanssa. Hän tunsu ja tiesi, milloin tarvitsen apua. Hyvin tulee, hyvä, kääntö, hyvä, tosi hyvä. Sanat rentoutuivat ja samalla ote ratista hellitti. Ajoin vapautuneesti. Palasin hetkeksi talviselle jääradalle Housujärvelle, jossa vedin ensimmäiset sivuluisuni isän lämmittäessä mökin saunaa rannassa. Muistin ensimmäisen osakilpailuvoittoni enkä miettinyt maailmanmestaruutta, jota ei koskaan ihan tullut. Olin omassa kuplassani, jonne mahtuivat vain ajaminen, keskittynyt katse ja Juhon tuttu nuotinluku. Yhtäkkiä olimme maalissa, hyvällä ajalla ja auto ehjänä. Katsoimme Juhon kanssa toisiamme eikä mitään tarvinnut sanoa. Virnistin ja hyppäsin autosta ulos. Annoin haastatteluita medialle virtaa täynnä. Nautin ajamisesta ja kisatunnelmasta. Kisainsinööri joutui hoputtamaan kohti huoltoa, kun innostuin höpöttämään toimittajille. Älä ota sitä kypärää pois, anna nopeat kommentit ja jatka matkaa, hän käskytti. Minä vain nauroin. Olin jälleen pikkupoika, joka rakastui ralliin ja kaikkeen sen ympärillä. Tajusin jälleen kerran, että paikkani elämässä oli ratin ja penkin välissä.

POHJAKOSKETUKSEN JÄLKEEN, URA 2.0

Vuosi 2020. Koronavuosi. Vuosi täynnä tapahtumia Jari-Matti Latvalan elämässä. Vuosi, joka muutti kaiken entisen rallitähden elämässä. Vuosi 2019 oli päättynyt synkissä tunnelmissa sekä rallipoluilla että yksityiselämässä. Jari-Matin nimi oli paistatellut palstoilla, joilla hän ei olisi halunnut olla. Uutiset kertoivat paitsi uran aallonpohjasta myös epäonnistuneesta ja ikävissä merkeissä päättyneestä parisuhteesta. Jari-Matilla oli elämä ja oma yritys Pohjanmaalla, mutta olo oli tyhjä. Sydän paloi ajamaan ja näyttämisen halu oli pettymysten jälkeen valtava. Maailmalla leviävä koronavirus ei tehnyt asioista ainakaan helpompia. Rahaa ei ollut loputtomiin, joten piti tarkkaan miettiä kisat, joihin oli järkevää osallistua. Jari-Matti osallistui helmikuussa Juho Hännisen kanssa Ruotsin MM-ralliin, joka kariutui teknisiin ongelmiin heti toisella erikoiskokeella. Kisa oli lyhennetty huonojen lumiolosuhteiden takia. Kaksikko keskeytti. Seuraavaksi suunnitelmissa olivat Sardinian ja Jyväskylän MM-rallit, mutta ne peruttiin koronan takia. Jari-Matin sisällä kalvoi ahdistus, sillä hän tiesi rutiinin katoavan, mitä vähemmän ajokilometrejä tulisi. Kotimaassa hän ajoi Historic Rally -kisoja ja joitakin muita pienempiä rallieja, mutta nekin kärsivät koronarajoituksista. Mieltä lämmitti löyhä yhteistyö Toyotan kanssa satunnaisissa markkinointi- ja pr-tehtävissä.

Elokuussa 2020 Jari-Matti sai soiton Toyotalta, esihenkilöasemassa olevalta Yuichiro Harunalta. Haruna oli tullut mukaan rallikuvioihin vuoden 2017 lopulla. Aluksi hän oli töissä Toyota Motor Companyssa, mutta liittyi sitten Toyota Gazoo Racing -rallitiimiin. Kun Tommi Mäkinen jäi pois Toyotan rallitiimin johtajan paikalta, Harunasta tuli projektin päällikkö. Puhelussa Haruna tiedusteli Jari-Matin suunnitelmia vuodelle 2021. Tämä kertoi ajavansa MM-osakilpailuja vielä mielellään, jos rahoitus järjestyisi. Katkonaisesta koronavuodesta oli jäänyt hampaankoloon, kuten myös uran pikaisesta loppumisesta. Puhelun lopuksi Toyota-pomo kyseli, voisiko Jari-Mattia kiinnostaa jossain vaiheessa työ, jossa ei pääsisi itse ajamaan. Voisiko Jari-Matti kuvitella itsensä rooliin, jossa kilpaa ajaminen ei olisi pääasia? Jari-Matti mietti hetken ja päätti olla rehellinen.

– Työn pitää kyllä olla todella hyvä, jos en saa ajaa, hän totesi.

Puhelu unohtui ja arjen täyttivät oman yrityksen pyörittäminen Tuurissa sekä harvat kalenterissa olleet Toyotan markkinointihommat ja pr-tilaisuudet. Osa niistä toteutui, mutta esimerkiksi suunnitelmissa ollut matka Japaniin Toyotan leivissä peruuntui pandemian takia. Kroatiaan sai matkustaa, ja siellä Jari-Matti kävi kuvaamassa Toyota Yaris GR -mainosvideota. Palo ajohommiin olisi ollut kova, mutta mahdollisuudet olivat rajalliset. Marraskuun harmaudessa Jari-Matin arkiset puuhut keskeytti puhelu Japanista. Soittaja oli sama mies kuin elokuussa, Yuichiro Haruna. Jari-Matti ei aavistanut, että tämä puhelu muuttaisi koko hänen elämänsä ja muokkaisi tulevaisuuden uuteen uskoon. Haruna ei turhia lörpötellyt vaan meni suoraan asiaan.

– Akio [Akio Toyoda, Toyotan pääjohtaja] on miettinyt, siis todella vakavasti miettinyt, että sinä olisit hyvä tallipäällikkö Toyotalle, Haruna totesi rauhallisesti. – Lähtisitkö siihen hommaan? Sitten et voi kyllä enää haaveilla MM-osakilpailuista.

Kovana puhujana tunnettu Jari-Matti jää harvoin sanattomaksi, mutta nyt hän ei hämmennykseltään saanut muotoiltua järkevää lausetta. Hän oli pudottaa puhelimen kädestään, ja koko ura iloineen ja pettymyksineen vilisi verkkokalvoilla. Puolella minuutissa piti pääs-

tää irti huippu-urheilijan haaveista ja tehdä koko elämään merkittävästi vaikuttava päätös. Hänen piti luopua unelmasta olla joskus rallin maailmanmestari, tavasta ja tottumuksesta elää rallikuskin elämää. Toisaalta järki sanoi, että tämä oli paras juttu ikinä. Hänet haluttiin alle nelikymppisenä johtavaan rooliin rallitalliin. Harvinaiseen rooliin, jota ei kovin monelle tarjottu. Rahahuolet verottajan kanssa ratkeaisivat ja toisaalta ura rakkaan lajin parissa ei päättyisi. Hän myös tiesi, että se oli nyt tai ei koskaan, *once in a lifetime*. Jos hän nyt kieltäytyisi, uutta tilaisuutta ei tulisi ehkä koskaan.

– Kyllä! Lähden mukaan projektiin, Jari-Matti vastasi ja painolasti putosi harteilta.

Haruna oli tyytyväinen ja lupasi viedä toivotun viestin pääjohtajalle. Jari-Matti istui hiljaa ja hämmentyneenä kotona ja mietti, mitä oli juuri tapahtunut. Olisi tehnyt mieli soittaa läheisille, mutta kenellekään ei voinut kertoa ilouutisia. Ilta sujui rauhallisen maltillisesti eikä Jari-Matti uskaltanut vielä juhlia asiaa. Ensimmäinen ajatus oli, että mitähän kuskit tuumaisivat hänen uudesta pestistään.

Marraskuun lopulla Toyotan väki ja Jari-Matti tapasivat Helsingissä. He kävivät läpi uutta toimenkuvaa ja allekirjoittivat sopimukset. Uudesta pestistä ei saanut kertoa kenellekään, Toyota vaati täydellistä hiljaisuutta ennen sovittua julkaisupäivää.

Jari-Matti oli jälleen uuden edessä. Hän ymmärsi, että osaaminen vaikuttaa merkittävästi uralla etenemiseen, mutta myös sattumalla on usein iso rooli. Pitää olla oikeassa paikassa oikeaan aikaan. Jari-Matille tuli mieleen vuosi 2007, jolloin hän peri Marcus Grönholmin paikan Fordin tehdaskuljettajana. Grönholm oli yksi Jari-Matin suosikkikuskeista, johon hän samaistui nuorena lahjakkuutena. Fordin tallipäällikkö Malcolm Wilson oli antanut Uuden-Seelannin MM-rallissa Jari-Matin ymmärtää, että hänen olisi hyvä ajaa vielä yksi kausi Stobartilla ja hankkia kokemusta. Jari-Matti oli sijoittunut rallissa viidenneksi. Wilson mainitsi samalla, että neuvottelut Grönholmin kanssa olivat kesken. Tilanne kuitenkin muuttui, kun Grönholm päätti lopet-

taa uransa yllättäen. Grönholmille sattui loppukaudesta pari ulosajoa, kun taas Jari-Matti teki hyviä suorituksia ja taisi niillä vakuuttaa Wilsonille olevansa valmis pääsarjaan. Grönholmin mukaan Jari-Matilla kävi loistotuuri, kun hän lunasti paikkansa Fordilla ja ura MM-sarjassa lähti etenemään.

Marcus Grönholm:

” Jari-Matti oli Fordin kakkostiimissä Stobartissa, kun ajoin Fordin tehdaskuljettajana. Nuori ja innokas kuski, joka teki tuloaan. Malcolm Wilson tarkkaili Jari-Mattia. Jari-Matti oli innokas kuuntelemaan ja tekemään asioita. Hän oli sellainen rallitietäjä, joka tiesi kaiken vanhoista kisoista. Jari-Matti kuunteli höpöttelyäni ja varmaan jotain pieniä vinkkejäkin tarttui matkaan, mutta en ollut mikään ajokouluttaja.

Minulle oli kahtena vuonna, 2006 ja 2007, Fordilla tarjottimella mestaruudet, mutta en pystynyt niitä ottamaan. Loeb nappasi ne itselleen. Ihan oma moka, tein tyhmiä virheitä. Yhdessä vaiheessa viimeistä kautta 2007 johdin jo reilusti pisteissä. Loppukaudesta tuli pakottava tarve voittaa jokainen ralli. Tai oikeastaan vielä tärkeämpää oli voittaa Loeb. Se oli tyhmyyttä, ihan pöljää. Jos olisin ottanut hyvän sijoituksen viiden joukossa, se olisi riittänyt mestaruuteen. Jos olisin voittanut mestaruuden vuonna 2007, Loebilla ja minulla olisi molemmilla ollut kolme titteliä. Loeb otti silloin neljännen voittonsa ja marssi sen jälkeen voitosta voittoon.

Minulla oli jo ennen kauden loppua jatkosopimus valmiina allekirjoitettavaksi Fordilla. Johdin MM-sarjaa, mutta tiukat kisat Loebin kanssa ahdistivat. Sekunti sinne ja kaksi tänne. Oli tosi stressaavaa käydä jokaisessa kisassa sekuntikamppailua saman miehen kanssa. Soitin Wilsonille, että olen päättänyt, etten jatka enää uraani. Tämä oli tässä. Wilson oli hetken hiljaa ja sanoi sitten, ettei aio ylipuhua minua. Jos olen päätökseni tehnyt, niin asia on sillä selvä. Jälkeenpäin olen kyllä katunutkin lopettamispäätöstä. Moni yllättäytyi siitä. Olen

miettinyt, miksi Wilson ei kysynyt, voisinko vielä harkita ja ehkä ajaa vuoden. Mutta hän vain sanoi, että jos olen asian pohtinut, hän ei ala kääntää päätäni. Jos hän olisi pyytänyt miettimään, olisin saattanut pyörtää päätökseni. Kun päätin lopettaa kauden 2007 jälkeen, Jari-Matti sai paikan. Hänellä kävi aikamoinen tsäkä. Tuuria pitää myös olla. En tiedä, mikä Jari-Matin jatko olisi ollut, jos olisin allekirjoittanut sopimuksen.”

Jari-Matti samaistuu kuskina Grönholmiin. Ajat ovat muuttuneet, mutta samat lainalaisuudet pätevät. Hermojen on pysyttävä kurissa ja keskittymisen hallinnassa, vaikka tekniikka pettäisi ja auto leviäisi alla.

Autojen korjaaminen reitin varrella on muuttunut vuosien varrella. Juha Kankkusen aikoina ja vielä silloinkin, kun Marcus Grönholm aloitti uransa, huoltoja oli valtavasti. Autoja huollettiin reitin varrella, ja huolto oli mahdollista lähes jokaisella erikoiskokeella. Kuskeilta ja karttureilta ei vaadittu mekaanikon taitoja toisin kuin tänä päivänä. Nykyään huoltoja on paljon vähemmän. Vuonna 2025 tuli voimaan sääntö, jonka perusteella saman tiimin kuljettajajäsenet saavat auttaa toisiaan auton korjaamisessa. Jos siis tallilla on esimerkiksi kolme autoa kisassa, on henkilöitä kuusi. Osia ei saa antaa toiseen autoon mutta apua kyllä. Aikaisemmin tämäkin oli kielletty. Safari-rallissa vuonna 2025 Toyotan Elfyn Evans ja Kalle Rovannerä kärsivät samanlaisesta viasta. Evans sai vian korjattua, keskeyttämään päätyntä Rovannerä ei. Onnistuneella korjauksella voi olla lopputuloksen kannalta iso merkitys.

Jari-Matti:

” Vuonna 2012 ajoin Fordilla eikä Meksiko ollut tuonut tallille menestystä. Citroën oli juhlinut Meksikon MM-teillä. Teimme Petter Solbergin kanssa paljon töitä ennen rallia. Valmistauduimme huolellisesti. Petterillä oli ajatuksia moottorin ohjelmointiin, jotta auto

saataisiin tehokkaammaksi. Kisa ajettiin yli kahden kilometrin korkeudessa ohuessa ilmanalassa, joten se vähensi tehoa parikymmentä prosenttia. Halusimme saada kaasun vastaavuutta parannettua. Olin rallin alussa todella hyvässä vauhdissa. Olin aikaisemmin selvinnyt Meksikossa podiumille, mutta en ollut tosissani haastanut Citroën-kuskeja. Nyt johdin rallia ja olin niskan päällä. Meksikossa yleisö heitteli tielle kiviä, mikä on vaarallista. Katsojia oli joskus pidätettykin tämän ikävän harrastuksen takia. Nyt kivi osui minun reitilleni, kun joku viskasi ison murikan tielle tosi kovavauhtisessa paikassa enkä pystynyt väistämään. Vasen etupyörä osui kiveen. Ohjausvarsi ei katkennut heti, mutta pätkän loppupuolella se meni poikki. Raahauduin maaliin enkä hävinnyt hirveästi. Vasen etupyörä oli levoton, ja mietin mitä voisin tehdä. En ole huippuhyvä mekaanikko, mutta silloin keksin nopeasti ratkaisun. Meillä oli mukana työkaluja, joiden joukosta nappasin pitkät räikän jatkovarret. Irrotimme katkenneen tukivarren, joka oli sisältä ontto putki. Työnsin räikän jatkovarret putkeen kahdessa osassa ja kiilasin ne yhteen. Sitten laitoin ohjausvarren paikoilleen. Viritys onnistui. Olimme aikataulusta jäljessä, joten ajoin niin kovaa kuin pääsin vuorelta alas kohti Leónin keskustaa. Vauhtia oli 190 kilometriä tunnissa. Nykypäivänä ylinopeudesta saisi rangaistuksen mutta silloin ei. GPS eli turvallisuusseurantajärjestelmä oli jo käytössä, mutta FIA [Kansainvälinen autoliitto] ei rankaissut, vain poliisi, jos sattui olemaan paikalla. Pääsimme ajoissa huoltoon, missä korjattiin se mikä pystytettiin.

Olin pudonnut kärjen vauhdista ja yritin nostaa itseni podiumille. Lauantaiaamuna ajoin liian kovaa, osuin kiveen ja rengas meni rikki. Jäin jälleen parhaasta vauhdista, kun sinnittelin erikoiskokeen maaliin rikkinäisellä renkaalla. Vauhti oli kuitenkin hyvä, joten lähdin sunnuntaihin kolmannelta sijalta. Edellä olivat Citroën-kuljettajat Sébastien Loeb ja Mikko Hirvonen. Janosimme kovaa tulosta ja teimme tiimin kanssa virheanalyysin. Päädyimme huonoon ratkaisuun, sillä päätimme, että lähdän hyökkäämään aamun ensimmäiselle pitkälle erikoiskokeelle. Siihen aikaan saimme autoon väliaikoja, joita kartturi luki nuottien väliin. Olimme jopa 20 sekuntia Loebia edellä,

mikä sai minut painamaan vielä enemmän kaasua. Pätjän loppupuolella nuotissa luki: ”Oikea kolme yli nypyn kaide sumpu”. Pito oli hyvä, ja tulin todella kovaa. Pelivaraa ei ollut yhtään. Vedin vähän leveäksi ja samalla näin, että venäläiskuski Jevgeni Novikov oli ajanut samassa paikassa ulos ja kaatanut autonsa. Säikähdin ja painoin liian äkäisesti jarrua, minkä seurauksena valuin vuoren seinämään ja kaadoin auton. Auto heitti pari voltia ja tuli takaisin pyörilleen. Yritin jatkaa eteenpäin. Auto liikkui mutta kankeasti, sillä vanne oli haljennut. Hyppäsimme ulos autosta vaihtamaan renkaan. Ajoimme maaliin hitaasti. Tankkausalueella katsoin autoa, joka oli ruman näköinen. Imusarja oli halki, mutta muuten auto näytti olevan kunnossa. FIA:n tarkastaja oli kuitenkin valppaana ja huomasi turvakaassa vasemmalla puolellani vekin. Ajoin lähtöön, jossa FIA:n virkailija tuli sanomaan, etten saa startata. Yritimme neuvotella ja vannoin, että ajaisin hiljaa eikä mitään vaaraa olisi. Olin hermostunut sekä kiukkuinen ja tiuskin turhautuneena virkailijalle. Hän oli rauhallinen eikä onneksi rankaissut käytöksestäni. Pyysin myöhemmin anteeksi.

Halu päästä maaliin olisi ollut kova. Jouduin keskeyttämään, mikä harmitti, sillä pisteitä olisi tarvittu. Sorruin yliyrittämiseen enkä tuntenut rajaa, jota ei voi ylittää. Yrittää pitää aina, mutta yliyrittäminen voi kostautua. Vuonna 2012 ajoin ensimmäiset puoli vuotta lähes aina yli rajojen. Jos olisin malttanut, olisin voinut taistella mestaruudesta. Malttia ei ollut yhtään.

Meksikon kisan jälkeen tallipäällikkö Malcolm Wilson ei ollut vihainen, mutta hän oli turhautunut. Olimme yhdessä päättäneet hyökkäyksestä, ja lopputulos näytti tyhmältä meidän kannaltamme. Loebin kartturi Daniel Elena ihmetteli minulle kisan jälkeen baarissa, miksi ihmeessä lähdin ajamaan kaasua pohjassa, mitä oikein meinasin. Loeb oli ylivoimainen kuski, jota oli vaikea voittaa. Häntä oli pakko painostaa. Loeb teki hyvin harvoin virheitä ja ilman niitä hän oli voittamaton. Todennäköisesti Grönholm sortui juuri tällaiseen yliyrittämiseen taistellessaan Loebin kanssa mestaruudesta vuosina 2006 ja 2007. Vuonna 2012 samaistuini Grönholmiin. Loeb oli niin vahva, että

annoin turhautumisen ottaa vallan. Kun toinen turhautuu, Loeb on entistä kovempi ja kylmäpäisempi.”

Siunaus entiseltä Toyota-pomolta

Aiemmin samana syksynä 2020 oli ilmoitettu myös toinen iso uutinen. Vuodesta 2017 tallia luotsannut Tommi Mäkinen, nelinkertainen rallin maailmanmestari, lopetti tehtävässä. Joku vihjaili Jari-Matille, että eikö siinä olisi sinulle sopiva homma, mutta ajatus tuntui Jari-Matista utopistiselta. Hän oli jossain syvällä sisimmässään ajatellut, että tallipäällikön työ voisi kiinnostaa joskus vuosien päästä, mutta ei hän villeimmissä unelmissaankaan voinut ajatella, että se olisi ajankohtaista jo nyt. Toyotalla ajatukset olivat erilaiset ja suunnitelmat Latvalan varalle suuret.

Mäkinen yllättyi seuraajastaan, mutta sai nopeasti kiinni pääjohdaja Toyodan ajatuksesta. Toyota halusi kuskin tallipäällikön tehtävään. Hän näki Jari-Matissa ominaisuuksia, jotka voisivat viedä tallia uudella tavalla eteenpäin ja mikä tärkeintä, tallissa säilyisi vahva suomalaisuus.

– Olet hyvä henkilö jatkamaan tätä projektia, Puuppolan rallitähti oli todennut onnittelupuhelussaan ja antanut siunauksensa seuraajalleen.

Valinta yllätti kaikki

Uuden tallipäällikön julkistamispäiväksi oli sovittu 18.12.2020. Jari-Matin oli vaikea pitää uutinen salassa, varsinkin kun ralliväkeä pyöri koko ajan ympärillä. Kroatian pr-keikka oli joulukuun alussa, ja Monacossa Jari-Matti vieraili ennen joulukuun puoliväliä. Hän muutti virallisesti Alavudelle vuoden lopussa. Monacon reissun aikana Jari-Matti sai jälleen mielenkiintoisen puhelun, tällä kertaa vanhalta tutulta, M-Sportin omistajalta Malcolm Wilsonilta. Töitä oli tarjolla myös Fordilla. Jari-Mattia hymyilytti. MM-uran jälkeen hän oli pelännyt jäävänsä tyhjän päälle, mutta nyt mielenkiintoisia hommia oli joka

puolella. Wilson kyseli Jari-Mattia ajamaan säännöllisesti testejä. Ford oli lanseeraamassa uutta ralliautoa vuodelle 2022, ja Wilson olisi kaivannut kokenutta kuljettajaa testaamaan ajokkia. Jari-Matti huokaisi syvään ja totesi, että ajaminen kiinnosti aina, mutta hän ei voi. Hän oli tehnyt päätöksen tulevaisuudestaan, johon ajaminen ei enää kuulunut. Nyt oli liian myöhäistä. Tuttu tallipäällikkö meni hiljaiseksi, mutta heräsi nopeasti. ”Ei helvetti, Jari! Oletko sinä Toyotan uusi tallipäällikkö?” hän huudahti.

Wilsonille Jari-Matti ei voinut valehdella. Mies tunsu niin hyvin paitsi Jari-Matin myös koko rallimaailman. Jari-Matin oli pakko myöntää asia, sillä Wilson oli osannut laskea asiat yhteen. Ajamiseen intohimoisesti suhtautuvan Jari-Matin ilmoitus, ettei hän enää ajaisi, oli ratkaiseva lause. Wilson onnitteli lämpimästi ja joutui etsimään testikuljettajaa muualta.

Jari-Matin tallipäällikkösopimus julkaistiin sovitusti ennen joulua 2020. Huhupuheita oli liikkunut sekä rallipiireissä että mediassa. Virallinen uutinen pysyi kuitenkin suurelta yleisöltä salassa loppuun asti. Myös oma lähipiiri oli pitkään autuaan tietämätön asiasta. Äidilleen Helenalle Jari-Matti oli asian paljastanut. Helenan mukaan hän tietää poikansa asiat aina ensimmäisenä, paljon ennen muita. Jari-Matin läpikotaisin tunteva Helena-äiti oli onnellinen ja otettu poikansa puolesta. Jari-isä arvasi uutisen ennen marraskuun lopussa ollutta palaveria. Tuleva tallipäällikkö istui vanhempiensa kanssa kahvipöydässä Jari-Matin Helsingin-kodissa. Hän oli lähdössä kokoukseen keskustaan, mutta ei kertonut tarkemmin minkä asian tiimoilta tai kenen kanssa. Isä oli tarkkana. Hän tuijotti Jari-Mattia pitkään ja ihmetteli, miksi poika oli pukeutunut kokoukseen päälleen Toyotan kauluspaidan. Eihän Jari-Matti ollut kuin satunnaisissa hommissa tallissa. Jari-Matin kasvot punoittivat, kun hän yritti selittää jotain epä-määräistä tapaamisestaan. Äiti kiirehti täyttämään kahvikuppiaan, jottei ilme olisi paljastanut huvittuneisuutta. Ralli yhteisön hyvin tunteva isä ei luovuttanut eikä varsinkaan ollut huijattavissa.

– Ei kai sinusta ole tulossa Toyotan tallipäällikkö? hän lohkaisi muina miehinä.

Jari-Matti ei voinut enää kierrellä totuutta, sillä hän tiesi, miten iso merkitys asialla olisi isälle. Hän hymähti, nyökkäsi ja myönsi isän arvelut oikeiksi. Isä ponkaisi ylös, taputti poikaansa selkään ja onnit-teli. Suu kääntyi leveään hymyyn. Äiti kääntyi katsomaan kaksikkoa. Liikutus ja kiitollisuus polttelivat silmäluomien alla. Isä oli todella innoissaan uudesta pestistä eikä ollut ensin saada sanaa suustaan.

– Onneksi olkoon! Mahtava juttu! isä lopulta tokaisi hymy huu-lillaan, ja koko olemus huokui ylpeyttä. Hän, kuten koko perhe, oli onnellinen Jari-Matin puolesta.

– Olin aavistellut asiaa. Jari-Mattia ei päästetty pois Toyotalta, vaikka vuosi 2020 oli väli vuosi, jolloin Jari-Matti ei tehnyt tallissa oikein mitään joitakin mainosvideoita lukuun ottamatta. Kun Tommi [Mäkinen] jäi pois ja tallipäällikön paikka oli auki, ounastelin, että se on Jari-Matin paikka, Jari-isä kertoo.

– Jari-Matin ura kuskina loppui yllättäen, kun hän jäi ilman talli-paikkaa. Se oli ikävä tilanne, kun ajohaluja olisi riittänyt. Tämän paremmin asiat eivät olisi voineet sen jälkeen mennä. Kuljettajan ura olisi kuitenkin loppunut jossain vaiheessa, ja silloin on vaarana jäädä puille paljaille. Oli todella hienoa, että Jari-Matti pystyi heti jatkamaan tallipäällikön roolissa.

Perhe on aina elänyt rallin ehdoilla. Isä ajoi kilpaa, ja Jari-Matti kulki hänen mukanaan kisoissa ja harjoituksissa kaksivuotiaasta lähtien. Laji oli vaikuttanut kaikkiin valintoihin ja ollut isossa roo-lissa jokaisen perheenjäsenen elämässä. Perhe kiersi mukana seuraa-massa Jari-Matin kisoja eikä roolin vaihtuminen kuskista päälliköksi muuttanut tilannetta. Äiti, isä ja siskon perhe käyvät katsomassa ral-leja aina kun mahdollista, muutaman kerran vuodessa. Isälle Ruot-sin ralli on jokavuotinen perinne. Jyväskylässä perhe on paikalla koko ralliviikon. Nyt ralli saisi elää vahvana Latvalan perheessä jat-kossakin.

Yllätysuutinen sai valtavan mediahuomion. Suurin osa rallifaneista ja alan ihmisistä oli iloisia ja tyytyväisiä, mutta löytyi myös arvostelijoita,