

CONCIERGE

Kesä 2021



AVOAUTOT

SCC AUTOT

PORSCHE 959

SCC KLASSIKOT

HERRA YLPPÖ

SCC VIP



SPORTS CAR CENTER

RANGE ROVER VELAR PLUG-IN HYBRID

HUIPPU-UUTUUS ALK. 79 943€

AUTOJA HETI TOIMITUKSEEN



ABOVE & BEYOND





GANT

GANT STORE KESKUSKATU 3
GANT STORE KAMPPI HELSINKI, URHO KEKKOSEN KATU 1
GANT STORE ESPA, GALLERIA ESPLANAD, POHJOIS-ESPLANADI 33
GANT STORE SELLO, SELLON KAUPPAKESKUS, LEPPÄVAARANKATU 3-9
GANT STORE TURKU, YLIOPISTONKATU 20
GANT STORE IDEAPARK, IDEAPARKINKATU 4
GANT STORE TAMPERE, KAUPPAKESKUS RATINA, VUOLTEENKATU 1

Sisällys

5 Pääkirjoitus – Markus Freund

6 SCC – Sports Car Center
Huippulaadukasta autohuoltoa ja
räätälöintiä

12 Hybridi-sedanit

22 SCC KLASSIKOT
Porsche 959 – Superautojen
kuolematon klassikko30 SCC – Sports Car Center
Autokaupat kotoa käsin

32 Avoautot

42 SCC Toimipisteet
SCC Turku, SCC Jyväskylä ja
SCC Tuusula48 Golf GameBook & SCC –
Sports Car Center
Golfin luoma yhteisöllisyys on
suunnaton voimavara

Kaksipaikkainen
Mercedes-AMG GT
C Roadster tarjoaa
kahlitsematonta
ajamisen iloa.

50 Ferrari on myös sijoituksena
huippunopea
Osa 1/254 DeLuxe Weekend Menu
Kristian Vuojärven
kesägrillausreseptiikka60 SCC MATKAILU
Kesäinen Suomi tarjoaa huikeita
matkailuelämyksiä62 Sunloma
Avaimet helppoon kodin
hankintaan Espanjassa66 Propatio
Jacuzzin® ja hydroterapian
historiaa68 SCC SPORT
Patrik Pasma tähtää
Formula 1 -sarjaan74 SCC VIP
Herra Ylppö – Mersumies henkeen
ja vereen

Pääkirjoitus



Me ymmärrämme
Autounelmia, koska
toteutamme niitä
työksemme.

Ensimmäisen SCC Concierge -lehden erittäin positiivinen palaute kommentteineen ilahdutti meidät kaikki. Nöyrä kiitoksemme siitä. Teemme tätä lehteä juuri teille, arvoisat SCC – Sports Car Centerin asiakkaita ja lehden lukijat, ja tästä on hyvä jatkaa eteenpäin.

Erikoisen vuoden aikana myös autokauppa on jo saanut tuulta purjeisiinsa. Etenkin Premium- ja Exclusive luokan autojen ympärillä on ollut hyvin kysyntää. Autoalan keskusliiton toimitusjohtajan, **Pekka Rissan** mukaan vaihtoautoista on Suomen markkinoilla juuri nyt jopa pulaa. Me SCC:llä olemme kuitenkin ennakoineet tilanteen ja ammattitaitoinen ostotiimimme on saanut hankittua markkinoiden halutuimpia tuotteita.

Henkilöautojen puolella monet yritykset suosivat edelleen eniten lataushybridejä ja sähköautoja. Yksityiset ostajat hankkivat yhä useammin juuri edellä mainituilla voimalla varustettuja autoja, mutta ne eivät ole vielä syrjäyttämässä bensiinikäyttöisiä autoja tai bensiinihybridejä.

Koronapandemia on opettanut meille SCC – Sport Car Centerissä työskenteleville jotain tavattoman arvokasta: Elä hetkessä. Miksi lykätä autounelmiasi hankintapäätöstä eteenpäin, jos voit toteuttaa sen jo tänään?

Moni meille tuleva asiakas on hyvin autoasioista perillä. Joku heistä saattaa pyytää meitä etsimään hänelle tietyn tyyppisen tai -värisen, hieman harvinaisemman automallin. Toinen asiakas taas on halunnut aina ostaa itselleen nopean ja näyttävän urheiluauton. Tämän lisäksi jälkimarkkinoinnissamme (lue aiheesta lisää sivulla 6) on myös asiansa osavia huippuammattilaisia, jotka räätälöivät uutta autoasi juuri sellaiseksi, kuin sinä itse haluat.

Me ymmärrämme Autounelmia, koska toteutamme niitä työksemme. Emme kykene Sinulle taikomaan pitkää ja kuumaa kesää. Mutta voimme tarjota sinulle useita erilaisia autoja, joilla voit toteuttaa vaikka heti henkilökohtaisia autounelmiasi.

Lämpimästi tervetuloa SCC – Sports Car Centerin toimipisteisiin. Meillä voit aina asioida turvallisesti. Teemme varmasti kaikkemme – ja vielä vähän enemmänkin – jotta unelma-autosi hankinnasta tulisi mahdollisimman joustava ja miellyttävä kokemus.

Toivotamme kaikille SCC Concierge lehden lukijoille oikein nautinnollista ja rentouttavaa kesää.

MARKUS FREUND
SCC – Sports Car Center
Toimitusjohtaja

KUSTANTAJA
Oy Sports Car Center Ab

TOIMITUS/JULKAISIJA
Luxmedia Oü

PÄÄTOIMITTAJA
Juhani Nurmi
puh. 040 511 9956
juhani@deluxe-lehti.fi

AD
Sebastian Boström

ILMOITUSMYynti
Miikka Råman
puh. 040 828 3765
miikka.raman@scs.fi

Karo Kiiskinen
puh. 040 512 5933
karo@deluxe-lehti.fi

Ilkka Ahti
puh. 045 196 5995
ilkka.ahti@deluxe-lehti.fi

ILMESTYMINEN
SCC Concierge ilmestyy neljä kertaa vuonna 2021.

OSOITELÄHDE
Liikenneasioiden rekisteri,
Liikenne- ja viestintävirasto
Traficom, PL 320, 00059 TRA-
FICOM, puh. 029 534 5000.

TIETOJEN TEKNINEN TOIMITUS
Bisnode Marketing Oy,
Kumpulantie 3, 00520 Helsinki

ADRESSKÄLLÄ
Trafik- och Transportregistret,
Transport- och kommunika-
tionsverket Traficom, PB 320,
00059 TRAFICOM, tel. 029 534 5000.

TEKNISK DATALEVERANS
Bisnode Marketing Ab,
Gumtåktvägen 3,
00520 Helsingfors

KANNEN KUVA
Porsche Taycan 4S ja Ferrari
California T. **Kuva:** Joonas
Puhakka / Oy Sports Car
Center Ab.

PAINO
Scandicprint Oü, Tallinna.

Lehti ei vastaa epäselvistä käsikirjoituksista tai puhelimesta sattuneista väärinkäsityksien johdosta aiheutuneista painovirheistä, eikä anna hyvitystä väärinkäsityksistä, joka ei aiheuta ilmoituksen käsittämistä tai vähennä sen mainosarvoa. Lehden vastuu virheellisestä ilmoituksesta rajoittuu enintään ilmoituksen hintaan.



Korjaamopäällikkö Franz Savolainen ja jälkimarkkinointipäällikkö Lauri Pulla Suomen ensimmäisen räätälöidyn Urban Defenderin vierellä.

SCC – Sports Car Center

TARJOAA HUIPPULAADUKASTA AUTOHUOLTOA JA RÄÄTÄLÖINTIÄ

Luotettavan merkkihuollon ohella yhä useammat asiakkaat haluavat räätälöidä autojaan erilaisin tavoin. SCC – Sports Car Center pyrkii toteuttamaan asiakkaiden hartaimmat toiveet. SCC Concierge tapasi jälkimarkkinointipäällikkö Lauri Pullan ja korjaamopäällikkö Franz Savolaisen SCC Airportin -myymälässä.

TEKSTI JUHANI NURMI • KUVAT JOONAS PUHAKKA

SCC – Sports Car Center edustaa tätä nykyä monia automerkkejä, jolloin myös merkkihuollon luotettavuus nousee yhä tärkeämmäksi. ”SCC:llä huoltohenkilökunnan rekrytointi ja koulutus otetaan hyvin vakavasti. Esimerkiksi pelkkään luokahuonekoulutukseen satsataan jopa 1 000–1 200 tuntia vuositasolla. Intohimomme on kouluttaa huoltoväkemme mahdollisimman perusteellisesti, koska haluamme kuulua Suomen kirkkaimpaan kärkeen tässäkin mielessä”, sanoo SCC:n jälkimarkkinointipäällikkö **Lauri Pulla**.



HUOLTOREKRYTOINTIA PÄÄKAUPUNKISEUDUN OPISTOISTA

Kokemus aiemmasta merkkihuollosta katsotaan aina suureksi eduksi rekrytoitavalle. ”Haemme todella kokeneita autohuollon ammattilaisia, mutta toisaalta meillä on myös säännöllinen rekrytointihaku päällä tiettyjen koulujen välityksellä. Niistä olemme löytäneet useita huikean lahjakkaita oppilaita, joita olemme onnistuneet myös työllistämään menestyksekkäästi. Yksi eniten käyttämistämme opistoista on Stadin AO eli Ammattiopisto.”

Laurin mukaan SCC:n huolto pyrkii muutenkin hyödyntämään huipputeknologiaa edistyksellisellä tavalla. Muun muassa aurinkopaneeleilla tuotetaan sähköä SCC Airportin korjaamoon. Myös jätteenkäsittely hoidetaan energiatehokkaasti ja ympäristöystävällisesti.

ASIAKASPALVELULLE ANNETAAN KASVOT

”Kaikki meillä lähtee aina siitä, miten asiakasta palvellaan – miten se tehdään aina mahdollisimman hyvin. Kyse voi olla huollosta, varaosista tai autojen myynnistä. Käytämme valtavasti aikaa ja vaivaa kaikkien eri asiakaspalvelun osa-alueisiin. Kehitämme myös koko ajan sähköistä asiakaspalveluamme tehokkaammaksi, olipa kyse vaikkapa

chatistä tai ajanvarauksesta verkossa.”, Lauri Pulla tähdentää.

Hän muistuttaa, että autojen korjaaminen on yhä pitkälti käsiyötä. ”Asiakassuhdetoimintamme on aina yksilöllistä palvelua ihmiseltä ihmiselle. Jokainen auto on oma yksilönsä, joka usein vaatii pikkutarkkaa työtä. Haluamme antaa asiakaspalvelullemme inhimilliset ja ystävälliset kasvot.”

Lauri mainitsee, että hän on tavannut 24-vuotisen työuransa varrella useita vanhoja asiakkaita, jotka ovat pysyneet tyytyväisinä ja uskollisina. ”Joskus heistä on tullut myös ystäviä. Kun vaikea ja haastava asiakascase saadaan ratkaistua mahdollisimman tyydyttävästi, näistä tulee usein ne kaikkein pitkäikäisimmät ja vankimmat asiakassuhteet.”

COVID-19 MUUTTI ASIAKASKÄYTTÄYTYMISTÄ

SCC – Sports Car Centerillä tiedostetaan hyvin, miten koronapandemia on muuttanut asiakaskäyttäytymistä. Kärsivällisyys on usein tavallista enemmän koetuksella. Siksi asiointi myymälän henkilökunnan kanssa täytyy sujua turvallisesti ja nopeasti. Palveluun kuuluu välillä myös auton toimitus suoraan asiakkaan kotiin, joko oston tai huolto-toimenpiteen seurauksena. Asiakkaita ei haluta menettää siksi, että jokaiseen soittoon ei ehditä vastata heti.



“Mitä tulee vastausprosentteihin asiakkaille, olemme varmasti ihan Suomen kärkipäässä”, Lauri alleviivaa. “Pyrimme siihen, että jokainen puhelinketju on oltava joko käsitelty tai vankasti työn alla päivän päätteeksi. Suurin valtimme on se, että meidät tavoittaa puhelimitse tai sähköisesti mahdollisimman nopeasti. Yleinen nyrkkisääntömme on, että asiakkaan on saatava meiltä nopea vastaus. Emme halua heidän joutuvan odottamaan.”

AUTOJEN RÄÄTÄLÖINTI YLEISTYNYT NOPEASTI

Vierailumme lopuksi tutustumme vielä räätälöityyn Land Rover Defenderiin, joka todella uhkuu katu-uskottavuutta. Lauri Pulla esittelee uuden erikoismallin, nimeltään Urban Defender, joka on toistaiseksi ainoa laatuaan Suomessa. “Teemme yhteistyötä brittiläisen Urban Automotive UK:n kanssa, joka on erikoistunut räätälöimään eri automerkkejä. Niihin lukeutuvat muun muassa Audi, Bentley, Lamborghini, Land Rover ja Range Rover, Tesla ja jopa Rolls-Royce.”

Räätälöinti SCC – Sports Car Centerillä lähti liikkeelle siitä, että yrityksessä haluttiin huomioida erikoisräätälöintejä

kaipaavia autoasiakkaita. “Voimme nykyään palvella asiakkaita entistä paremmin mitä erikoisemmissa pyynnöissä liittyen vaikkapa renkasiin, vanteisiin, pakoputkistoihin, spoilereihin ja erilaisiin korisarjoihin.”

Lauri esittelee minulle automatisoidun rengaskoneen, joilla voidaan tehdä renkasiin esimerkiksi typpitäyttöä. Koneessa on useita laseranturoita, joilla voidaan havaita entistä tarkemmin renkaissa ja vanteissa ilmenevät tasapainotusongelmat. SCC:llä on oma erikoiskoulutettu rengasmestari juuri rengas- ja vanneasennuksia varten.

“Kuten näet, olemme vieneet eri automallien räätälöinnin SCC – Sports Car Centerissä todella pitkälle. Suurimmat renkaat ja vanteet, joita olemme viime aikoina asentaneet eri asiakkaidemme autoihin ovat 24-tuumaisia, kun esimerkiksi SUV-mallien tavallisimmat vannekoot ovat 19-21 tuumaa.”

RÄÄTÄLÖINTITYÖ TARJOAA AINA JOTAIN UUTTA

SCC – Sports Car Centerin korjaamopäällikkö **Franz Savolainen** yhtyy Lauri Pullan sanoihin. Franz kiittelee heidän

erittäin tietopuolista asiakaskuntaansa. “Nyt kesän kynnyksellä olemme saaneet paljon yhteydenottoja asiakkailtamme. Jotkut heistä haluavat muun muassa varmistaa, että oman auton renkaat ja vanteet ovat kaikin puolin kunnossa tyyppihyväsyntöineen. Esimerkiksi uusimmissa sähköautoissa vanteet on suunniteltu mahdollisimman kestäviksi ja kevyiksi, koska kaikki lisäpaino vaikuttaa kielteisesti auton toimintasäteeseen. Myös niin kutsuttuja hiljaisia silent-renkaita kysellään entistä enemmän. Pystymme myös optimoimaan suorituskykyisen auton rata-ajoa varten. On ilahduttavaa, että ihmiset kyselevät uusien erikoistuotteiden perään.”

Franz vakuuttaa, että työ autoräätälöinnin alalla ei pääse koskaan käymään tylsäksi. “Päinvastoin, joka viikko puuhataan jotain uutta ja jännää asiakkaidemme rakkaiden autojen parissa. Asennamme joko uutta korisarjaa, erikoisvanetta, urheilujousitusta tai Akrapovič-pakoputkistoa. Tosi harvoin joudumme kokonaan kieltäytymään asiakkaan räätälöintipyyntöästä. Tuolloin ongelma on lähinnä liittynyt räätälöintiosien saamiseen järkevässä ajassa maailmalta. Ko-

ronan aikana tilaukset ovat kulkeneet tavallista hitaammin, mutta nyt kesän kynnyksellä onneksi jälleen nopeammin.”

“Toivomme, että kaikki autonsa räätälöintiä suunnittelevat ottavat suoraan yhteyttä joko minuun tai Franzin. Teemme varmasti ihan kaikkemme, jotta asiakas saisi meiltä ainutlaatuisen, ihailua ja ylpeyttä herättävän erikoisauton, jollaista samanlaista ei tule ihan heti vastaan”, sanavalmis ja symppis Lauri Pulla päättää. •

Jälkimarkkinointipäällikkö

Lauri Pulla
050 431 6423
lauri.pulla@scc.fi

Korjaamopäällikkö

Franz Savolainen
040 920 8551
franz.savolainen@scc.fi



THE POWER OF SOUND

Exhaust system for
PORSCHE CAYENNE TURBO S-E-HYBRID / COUPÉ (536) - OPF/GPF 2020
Evolution Line (Titanium) / With ECE type approval / CARB RP

Discover the captivating sound of high-performance exhaust systems from Akrapovič and drive into a new dimension! Experience maximum driving enjoyment with impressive durability, flawless performance, and uncompromising quality based on thirty years of experience, exquisite workmanship, and technological expertise.



GENERAL WARNING Because of the world-wide distribution of Akrapovič d.d. products, neither Akrapovič d.d. nor any of its subsidiaries make any representation that the products comply with the air and/or noise emissions laws, or labeling laws, of any jurisdiction. The purchasers are entirely responsible for informing themselves of the applicable laws where the products are to be used and to comply with those laws. **WARNING CA** California laws prohibit the use of any aftermarket exhaust part or system that modifies, removes or replaces original equipment catalysts unless the California Air Resources Board has issued an Executive Order regarding such part or system or unless the part or system is exempted by being used only on racing vehicles on closed courses. Neither Akrapovič d.d. nor any of its subsidiaries make any representation that any of their parts or systems has received such an Executive Order or that any of their parts or systems conform with the racing vehicles exemption. The purchasers are entirely responsible for informing themselves of applicable California laws and to comply with those laws. **WARNING USA** Various U.S. states and the U.S. federal government have individual laws regulating the use of aftermarket exhaust parts and systems, especially as those parts and systems modify, remove, or replace original equipment catalysts. Please consult the appropriate laws in your area before installing any aftermarket part or system on your vehicle to ensure compliance with all applicable laws. Neither Akrapovič d.d. nor any of their subsidiaries or the sellers of the parts or systems make any representation that any of their parts or systems comply with any such laws.

HYBRIDI-SEDANIT

TOIMITTANUT JUHANI NURMI



Audi A8 60 TFSI e quattro

– Elegantti ja innovatiivinen

sojen hybridi-sedaneiden luokassa Audi mieltää itsensä tiennäyttäjäksi. Audi A8 -mallissa on haluttu tarjota asiakkaille uusi muotoilukieli, käyttökonsepti, laatutaso ja pidennetyssä L-mallissa ennen kaikkea runsaasti lisää tilaa.

Audi A8 60 TFSI e quattroa voisi parhaiten luonnehtia elegantin luksussedanin ja innovatiivisen pistokehybridin yhdistelmäksi. Kiitos monipuolisten infotainment- ja viihdeteknologioiden ansiosta kuljettaja ja matkustajat voivat vaivatta jatkaa digitaalista



Auto kiihtyy nolasta sataan
4,9 sekunnissa.

elämäntyyliään myös ajoneuvossa. Erittäin matalan melutason ja vakiovarusteisen ilmajousituksen ansiosta matkanteko on hyvin miellyttävää.

Huolimatta auton mittavasta koosta, muun liikenteen jalkoihin ei tarvitse jäädä. Sähkömoottorin kanssa 3,0-litrainen V6 TFSI -moottori kehittää yhteensä 449 hv. Auto kiihtyy nolasta sataan 4,9 sekunnissa. Elektronisesti rajoitettu huippunopeus on 250 km/h, kun taas pelkkää sähkömoottoria käytettäessä huippunopeus on 135 km/h.





Welcome- ja Goodbye-valotervehdykset tervehtivät lämpimästi kuskia ja matkustajia.

BMW 745e

– Kun luksus kohtaa tehon

Elegantti muotokieli ja sisätilojen erityinen tunnelma tekevät BMW 7-sarjasta luksusluokan ajoneuvon. Welcome- ja Goodbye-valotervehdykset tervehtivät lämpimästi kuskia ja matkustajia. Sisätilojen ainutlaatuiset ja laadukkaat materiaalit sekä innovatiiviset Connectivity-ominaisuudet luovat aivan erityisen tunnelman.

Ladattavassa hybridissä, BMW 745e Plug-in Hybridissä yhteensä 394 hevosvoiman teho riittää kiihdyttämään kookkaan auton 0–100 km/h vain 5,2 sekunnissa. Huippunopeus on rajoitettu 250 km/h.



Edistyksellinen sähkömoottori mahdollistaa puhtaan sähköisen ajamisen maksimissaan 140 km/h:n vauhdilla 49 kilometrin pituisen toimintamatkan. BMW Individual -yksityiskohdilla laadukkaasta voi räätälöidä vielä uniikimman.



Mercedes-Benz S 580e

– Hybridi-sedaneiden superlatiivi

Mercedes-Benzin uusin, jo seitsemännän sukupolven S-sarja (W223) on jälleen luokkansa paras keskittymällä erinomaisilla arvosanoilla olennaiseen. Uusi S-sarja tarjoaa omistajalleen ainutlaatuisia, uuden sukupolven mukavuus- ja turvallisuusteknologioita, joita löytyy toistaiseksi hyvin harvoilta kilpailijoilta.

Kuljettajan ja matkustajan tilat ovat harvoin olleet yhtä yllelliset ja viihtyisät. Innovatiiviset mukavuusominaisuudet valaistuksineen, erikoistuuksineen ja hierovine istumineen luovat uniikin ajoelämyksen kuljettajan istuimelta takatiloihin asti.



Ensimmäisestä lataushybridistä, S580e:stä povataan S-sarjan suosikkimallia.



Huippumodernit ajoavustinjärjestelmät sekä aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden varustelu edistävät kuljettajan luottamusta. Auton uraauurtava turvallisuusteknologia seuraa valppaasti jokaista ajotilannetta.

Ensimmäisestä lataushybridistä, S580e:stä povataan S-sarjan suosikkimallia. Sadan kilometrin toimintamatka pelkällä sähköllä ja 510-hevosvoiman kokonaisteho ovat painavia argumentteja, silloin kun haetaan ympäristöystävällisyyden ja väkevän tehon liittoa. ➡





Ajoelämys on päivitetty,
kiitos uusien
alustasäätöjen sekä
20- ja 21-tuumaisten
renkaiden.



Porsche Panamera 4S E-Hybrid

– Ajamisen iloa ylitse muiden

Porsche Panamera vetoaa erityisesti niihin omistajiin, jotka viihtyvät itse parhaiten ratin takana ja haluavat nauttia autonsa dynaamisista ominaisuuksista täysin siemauksin. Uuden mallin ulkoinen muotoilu on entistä hienostuneempi, samalla kun ohjaamo huokuu Porschelle tuttua urheilullisuutta.

Ajoelämys on päivitetty, kiitos uusien alustasäätöjen sekä 20- ja 21-tuumaisten renkaiden. Monipuoliset avustavat järjestelmät tekevät ajamisesta samalla turvallista ja miellyttävää. Porsche InnoDrive laajentaa mukautuvaa vakionopeudensäädintä ja nyt myös HUD-tuulilasinäyttö on saatavissa.

Panamera 4S E-Hybrid tarjoaa aiempaa enemmän ajokilometrejä pelkällä sähköllä. 560 hevosvoiman yhteisteho takaa murskaavan suorituskyvyn – huippunopeus on 280 km/h ja kiihtyvyys 0–100 km/h vain 3,7 sekuntia. Panameran nykyinen, hieman kookkaampi versio esiteltiin kesäkuussa 2016. Siihen on saatavana eri hybridimalleja (4 E-Hybrid, 4S E-Hybrid, Turbo S E-Hybrid).





BMW 530e

– Urheilullisen bisnesauton perikuva

Dynaaminen ja pelkistetty muotokieli tuovat BMW 5-sarjan selkeästi nykypäivään, samalla kun sisätilat tarjoavat kuljettajalle ja matkustajille viihtyisän ja innovatiivisen ympäristön.

BMW 5-sarjan keula edustaa merkin designajattelua 2020-luvulla. Aiempaa kookkaammat ”munuaiset” ja futuristiset laserajovalot – jotka valaisevat ajorataa jopa 650 metrin päähän – ovat päivittäneet mallin klassisen ulkonäön dynaamisella tavalla, joka ei jää taatusti kakkoseksi vertailussa luokan kilpailijoihin.

BMW ConnectedDrive Charging Assistant -latausavustin ja älykäs energianhallinta tukevat ajoneuvon lataamista ja alhaista energiankulutusta. Connected Charging tuo samalla lisäetuja tehokkaan bisnessedanin kuljettajalle.

BMW 530e tarjoaa parhaimmillaan 61 kilometrin sähköisen toimintamatkan. Kevyt-hybridimallin 292 hevosvoiman yhteisteho tarjoaa turvallisen ja urheilullisen ajokokemuksen, valitsipa mallin sitten takavetoisena tai xDrive-nelivetona.*



BMW 5-sarjan keula edustaa merkin designajattelua 2020-luvulla.



PORSCHE 959

– Superautojen kuolematon klassikko

Porsche 959 oli Legenda jo eläessään. Alun perin B-ryhmän ralliautoksi kehitelty malli oli 1980-luvun puolivälissä maailman nopein sarjatuotantoauto. 959 on yhä häikäisevän nopea ja himoittu auto keräilijöiden keskuudessa.

TOIMITTANUT JUHANI NURMI
 TEKSTI JUHANI NURMI
 KUVAT PORSCHE AG



Tiettyjä menneen aikakauden huippunopeita autoja muistellaan usein kaihoisasti entusiastien parissa. Vain harvat tähän todelliseen ”eliittikerhoon” kelpuutetuista autoista olivat nopeudeltaan, teholtaan ja tekniikaltaan yliver-
taisia, ja juuri siksi myös erityisen harvinaisia, himottuja ja huippukalliita.

1980-luvulle tultaessa lukuisia voittoja kilparadoilla saavuttanut Porsche päätti luoda automaailman ällikällä. Alun perin Gruppe B:ksi tituleeratun 959-mallin kehitys käynnistyi vuonna 1981, kun **Peter Schutz** astui Porschen toimitusjohtajan virkaan.

Suunnittelija **Helmuth Bott** lähestyi Schutzia uudella suunnitelmalla, jossa päätettiin selvittää 911-mallin elinkelpoisuus. Bott ehdotti uudeksi malliksi B-ryhmän ralliautoa, koska hän halusi kehittää Porschele uudella nelivetojärjestelmän. Bott – joka päätti säilyttää 911-mallin ulkonäön ja sen takamoottoriratkaisun – sai Schutzin siunauksen kehittää projektia eteenpäin.

NOPEIN TUOTANTOAUTO MAAILMASSA

Porsche 959:n korissa käytettiin alumiinia, Aramidia ja polyuretaania. Sen lattiassa käytettiin Nomexia. Tällä tavoin 959-mallin elopaino kyettiin pitämään verrattain kohtuullisena, vain 1 450 kilogrammassa. Ahkeran tuulitunnelitestauksen ansiosta ilmanvastuskerroin saatiin putoamaan arvoon 0,31. Mikä tärkeintä, kori ei kehittänyt aerodynaamista nos-



Porsche 959 julistettiin
vuonna 1985
nopeimmaksi katulailliseksi
tuotantoautoksi maailmassa.

tetta, mikä teki autosta turvallisemman ja varmemman ohjattavan lähempänä huippunopeutta.

B-ryhmän prototyyppi esiteltiin Frankfurtin autonäyttelyssä vuonna 1983. Itse tuotantoversio näki päivänvalon ensi kertaa myös Frankfurtissa, tosin vasta kaksi vuotta myöhemmin (1985). Porsche 959 julistettiin tuolloin nopeimmaksi katulailliseksi tuotantoautoksi maailmassa. Mallin valmistus myöhästyi kuitenkin vielä ylimääräisen vuoden erilaisten teknisten ongelmien johdosta. Poiketen Porschen Zuffenhausenin tehtaasta, 959-malli rakennettiin kokonaan Karosserie Baurissa, Stuttgartissa, jossa sen rakennuslaatua voitiin tarkkailla aiempaa tehokkaammin Porschen insinöörien toimesta.

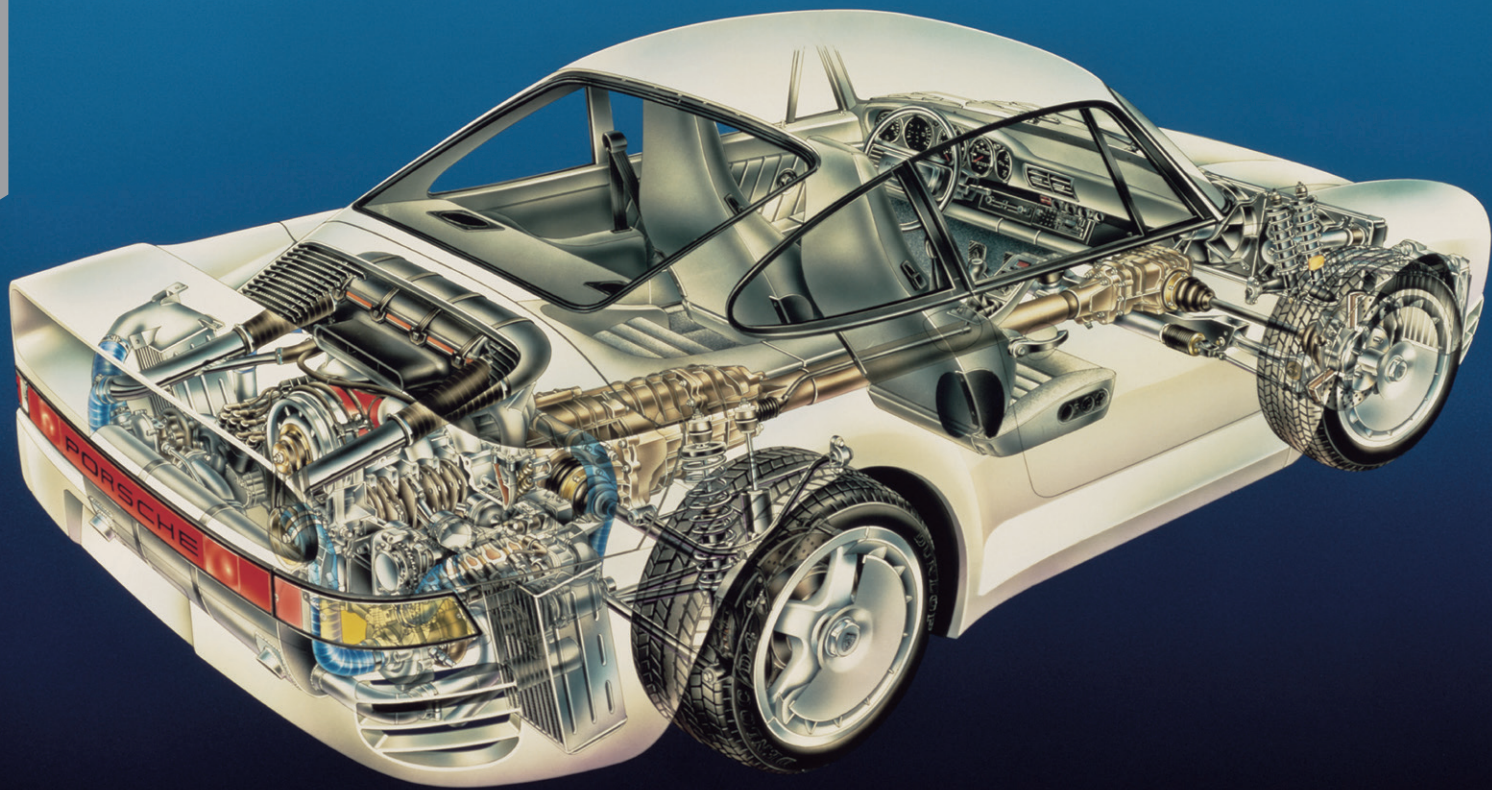
VALLANKUMOUKSELLISTA TEKNIKKAA

959-mallin moottoritekniikka oli parasta, mitä Porsche pystyi tuolloin tarjoamaan. Kaiken perustana toimi 2,85-litraisen bokserikuutonen, joka pohjautui 24-venttiilisiin, nel-

jällä nokka-akselilla varustettuihin moottoreihin, joita oli käytetty Porschen 956- ja 962-ratakilpureissa.

Moottorissa käytettiin Bosch Motronic 2.1 suorasuihkutusjärjestelmää ilmajäähdytetyillä sylintereillä ja vesijäähdytetyillä kansilla. Välijäähdytetyt, peräkkäiset turboahdit antoivat liki viiveettömän tehon aina moottorin maksimiteh-
hoon (450 hevosvoimaa) asti 6500 kierroksella. BorgWarnerin kehittämän kuusilovisen manuaalivaihteiston ensimmäisen vaihteen välitys oli tehty tavallista lyhyemmäksi tulevaa rallikäyttöä varten.

Vähintään yhtä suuria taidonnäytteitä olivat 959-mallin käänteentekevä Porsche-Steuer Kupplung (PSK) nelivetojärjestelmä ja huippuedistyskellinen, sähköisesti säädettävä jousitus, jonka korkeutta ja iskunvaimennusta voitiin säätää. Huippumoderni oli myös 959:n oma rengaspaineta valvova järjestelmä, puhumattakaan erikseen kehitetyistä runflat-renkaista (Bridgestone RE71 Denloc tuotantomallissa) magnesium-vanteilla.



MURSKAAVA TEHO, HUIMAAVA SUORITUSKYKY

Vuosina 1986–93 valmistettua Porsche 959 -mallia myytiin Komfort- ja Sport-versioina, jotka erosivat jonkin verran varustelultaan. Kiihtyvyys 0–100 km/h suoriutui 3,6 sekunnissa, 0–200 km/h 11,4 sekunnissa, varttimaili 11,8 sekunnissa (202 km/h) ja seisova kilometri 21,6 sekunnissa (245 km/h). Huippunopeus oli tuohon aikaan huikeat 319 km/h.

Myös lisävoimaa oli saatavissa sitä kaipaaville. Belgialaisen kilpa-autoilijan, **Paul Frèren**, mukaan asiakas pystyi halutessaan tilaamaan Porschelta 959-malliin 530 hevosvoiman lisätehopaketin. Sen ansiosta auton kiihtyvyys 0–100 km/h parani 3,4 sekuntiin ja huippunopeus nousi 336 km/h. Erikoismalli 959 S pudotti hieman tehoa (515 hv) mutta saavutti Nardò Ringin kilparadalla Italiassa peräti 339 km/h huippunopeuden *Auto Motor und Sport* -lehden testissä vuonna 1988.

Yhteensä 292 kpl Porsche 959 -autoa rakennettiin, ensimmäisen vaiheen tuotannon päättyessä vuonna 1988. Tämä määrä sisälsi myös 37 prototyyppiä ja esituotantomallit. Vuosina 1992–3 Porsche päätti rakentaa vielä 8 autoa lisää ylimääräisistä varaosista. Kaikki olivat Komfort-versioita, yhteensä neljä punaista ja neljä hopeista 959-autoa. Näissä myöhemmissä tuotantoautoissa olivat uudemmat, nopeampaan ajoon paremmin soveltuvat iskunvaimentimet.

959 LÖYTÄÄ KILPAILUKYNTENSÄ

Porsche 959 löysi vihdoinkin myös sille alun perin suunnitellun kilpailuroolinsa, erityisesti huippuraskaassa ja -pitkässä Dakar-rallissa. Vuonna 1984 Porsche otti osaa Dakariin erityisesti sen arvaamattomiin aavikko-olosuhteisiin varustetuilla 953-autoilla. Ne olivat ko-



rotettuja 911 SC/RS 4x4 -malleja, joissa oli 959-tyyppinen neliveto. Gauloises-savukkeita ketjussa polttava ranskalainen aavikkospesialisti **René Metge** and **Dominique Lemoine** voittivat tuon kilpailun.

Vuonna 1985 Porsche osallistui Dakar-ralliin ensimmäistä kertaa kolmella 959-aavikko-ralliautolla, mutta kaikki joutuivat harmittavasti keskeyttämään. Porsche sai kuitenkin revanssin vuoden 1986 Dakar-rallissa, jolloin René Metge ja Dominique Lemoine voittivat Porsche 959:llä, kuusinkertaisen belgialaisen Le Mans -voittaja **Jacky Ickxin** ja **Claude Brasseurin** sijoittuessa kakkoseksi samalla automallilla.

Kun Porsche 959 oli vihdoinkin valmis ralliin vuonna 1987, B-ryhmäläiset oli jo kokonaan kielletty suomalaisen rallitähden, **Henri Toivosen** traagisen kuoleman johdosta Korsikan rallissa 2.5.1986. Tämä päätti lopullisesti Porschen B-ryhmähaaveet, mutta eivät suinkaan sen muita 959-mallille korvamerkattuja kilpailusuunnitelmia.

Porsche modifioi 959-mallista Le Mans -luokkaan 961-rataversion vuosien 1986–7 kausille. Porsche 961 kilpaili yhden kerran myös IMSA-kilpaluokassa. Vuonna 1986 Porsche 961 teki debyyttinsä Le Mansin 24 tunnin ajoissa. Kuskeinaan René Metge ja **Claude Ballot-Léna**, auto voitti oman luokkansa ja sijoittui seitsemänneksi kokonaiskilpailussa.

CANEPA DESIGN TUO KAIVATTUA LISÄTEHOA

Kaikille Porsche 959 -omistajille edes saksalaismerkin omat päivitykset eivät riittäneet. Niinpä amerikkalaisen kilpakuskin, **Bruce Canepan** omistama autovirityspaja, Canepa Design (www.canepa.com) päätti käynnistää päivitysohjelman 959-mallille.



Canepa teki Porsche 959:stä vihdoin katulaillisen Yhdysvalloissa – jonne Porsche ei ollut suostunut sitä aiemmin tuomaan tiukkojen pakokaasusäännösten vuoksi – suorittamalla tarvittavat muutokset auton turboahtimiin, pakoputkistoon ja tietokonejärjestelmiin. Uusi konfiguraatio mahdollisti rinnakkaiset turboahtimet ja yksinkertaistetun diagnostiikan. Canepa muunsi myös 959:n kevytrakenteisia magnesium-vanteita, jotta niihin voitaisiin asentaa modernimmat Michelin-matalaprofiilirenkaat auton kasvanutta moottoritehoa varten.

Huhtikuussa 2018 Canepa julkaisi Generation III -päivityspaketin 959-malliin. Se piti sisällään uudet rinnakkaiset BorgWarner-turboahtimet, uuden sähköjärjestelmän sekä uuden ohjausyksikön uuden pakoputkiston ja kytkimen kera, jotka kestäisivät paremmin sille asetetun lisätehon. Uuden päivityspaketin kera moottoriteho nousi peräti 763 hevosvoimaan, maksimiväännön saavuttaessa hirviömäiset 861 Nm. Paketti sisältää myös vakiojousituksen päivityksen 959 S -jousituksen evoluutiolla, jossa modernit iskun-

vaimentimet ja titaaniset jouset parantavat ajettavuutta ja auton korkeutta uusien renkaiden kera. Alkuperäiset ajovalot on päivitetty xenon-tekniikalla, luoden huomattavasti paremman näkyvyyden pimeällä.

Edellä mainitun virituspaketin lisäksi, Canepa on sittemmin esitellyt myös uuden 959 SC (Sport Canepa) -mallin, jonka tuotanto on rajoitettu ainoastaan 50 kappaleeseen. 959 SC -mallissa on vakiona Generation III -päivityspaketti ja uusi korimaali-vaihtoehto asiakkaan oman maun mukaisesti, jonka viimeistely kestää 500 työtuntia. 959 SC -malli sisältää myös ohjaamon uuden nahkaverhoilun, uuden käsin ommellun nahkaratin sekä päivitetyn äänentoistojärjestelmän, joiden asennus kestää 300 työtuntia.

959 SC -mallin työprosessi alkaa 959-vakiomallista, joka puretaan osiin ja jossa jokainen ruostunut osa vaihdetaan uuteen ja päällystetään sinkillä. 959 SC -päivityspaketti maksaa noin 2 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria, sisältäen auton oman hankintahinnan.*



Kätevästi virtaa sähköautollesi

Webasto Pure lataa auton helposti ja tehokkaasti

- Edullinen, turvallinen ja mukava käyttää
- 11 - 22kW malliversiot
- Type2 -pistoke 4,5m tai 7,0m pitkä kiinteä kaapeli
- Taattua Webasto-laatua, valmistettu Saksassa
- 5 vuoden takuu



webastolataus.fi



Honkatalot™

AUTOKAUPAT KOTOA KÄSIN

– hanki auto etänä, turvallisesti ja virtuaalisesti

SCC – Sports Car Centerin kautta voit hankkia auton erittäin vaivattomasti kotoa käsin, täysin etänä. Sinun ei halutessasi tarvitse enää tulla lainkaan liikkeeseen hoitamaan autokauppoja.

MITEN AUTOKAUPAT ETÄNÄ PALVELU TOIMII?

- Valitse mieleisesi auto valikoimastamme ➤ www.scc.fi
- Jätä yhteydenottopyyntö haluamastasi autosta joko verkkosivujemme tai chatin kautta – ja vaihtoehtoisesti voit olla myös yhteydessä puhelimitse suoraan liikkeeseen.
- Myyjämme on sinuun yhteydessä ja esittelee auton sinulle esimerkiksi videon välityksellä tai vaihtoehtoisesti tuo auton koeajattavaksi ja esiteltäväksi haluttuun osoitteeseen (esimerkiksi kotiin tai töihin). Samalla tarkistamme mahdollisen vaihtoauton.
- Saat tarjouksen vaivattomasti sähköpostiisi tai esimerkiksi muun viestikanavan kautta (vaikkapa Messenger, Whatsapp).
- Hyväksytyn tarjouksen jälkeen myyntimme hoitaa viralliset paperit kuntoon ja auto toimitetaan sinulle kotiinkuljetuksella.

ESITTELEMME MIELELLÄMME SINULLE AUTOJAMME MYÖS VIDEON VÄLITYKSELLÄ.

- Mikäli haluat auton esittelyn kotisohvallesi, myyntimme esittelee mielellään haluamaasi autoa myös videon välityksellä, hyödyntäen videopuheluita ja muita digitaalisia työkaluja.

MITEN SAAN VIDEOESITTELYN HALUAMALLENI AUTOLLE?

- Valitse mieleisesi auto valikoimastamme ➤ www.scc.fi
- Jätä yhteydenottopyyntö autosta joko verkkosivujemme tai chatin kautta – ja vaihtoehtoisesti voit olla yhteydessä puhelimitse suoraan liikkeeseen.
- Myyjämme on sinuun suoraan yhteydessä ja varaa sinulle ajan videoesittelyyn.

Voit siis hoitaa autokaupat erittäin vaivattomasti joko liikkeessä tai etänä.

Lämpimästi tervetuloa asiakkaaksemme!



KAPKAUPUNKI, ETELÄ-AFRIKKA
ARKKITEHTISUUNNITTELU: SEPPO MÄNTYLÄ

NEW WORLD LUXURY®

WWW.HONKATALOT.FI

AVOAUTOT

TOIMITTANUT JUHANI NURMI



Bentley Continental GT V8 Convertible

– Avoautojen aatelia



Ohjaamo on täydellinen sekoitus luksusta, ergonomiaa ja huippuluokan käsityöläisyyttä.



Bentleyn asema luksusautojen valmistajana on tätä nykyä kiistaton. Merkin siirryttyä Volkswagen-konsernin suojaan, eri Bentley-mallit ovat vain parantuneet entisestään. Mitä tulee eksklusiivisiin luksusluokan avoautoihin, Bentley Continental GT V8 Convertiblestä on vaikeaa pistää kovin paljon paremmaksi.

Ulkonäöllisesti avo-Bentley tuo mieleen runsaita tiluksia omistavan lordin viikonloppu-auton, jossa aristokraattinen elitismi alkaa jo keulasta. Ohjaamo on täydellinen sekoitus luksusta, ergonomiaa ja huippuluokan käsityöläisyyttä. Se hakee vertaistaan tunnelmallisuudessaan ja viihtyisyydessään.

Kun lähdetään tien päälle, Bentleyllä voi joko lipua arvokkaasti – uuden sukupolven ilmajousituksen tuoman mukavuuden kera – tai sitten painaa kaasupolkimen pohjaan.

Nelilitrainen, kaksoisturboilla varustettu V8-moottori kehittää 550 hevosvoimaa, joka riittää 318 km/h huippunopeuteen ja 0–100 km/h kiihtyvyyteen tasan neljässä sekunnissa. V12-moottori on täysin tarpeeton hankinta, ellei V8-moottorilla varustetulla autolla ajamista koe liian rahvaanomaisena.



Mercedes-AMG GT C Roadster

– Hienostunut retro-kilpuri

H arvassa avoautossa yhdistyy näin onnistuneesti kilparadoilta peritty urheilullisuus ja luksusluokan hienostuneisuus. Kaksipaikkainen Mercedes-AMG GT C Roadster tarjoaa kahlitsematonta ajamisen iloa. Auto avaa kuljettajan ja etumatkustajan kaikki aistit, laiminlyömättä silti Mercedes-Benzille ominaista huippuluokan turvallisuutta. .



Kyseessä on todellinen tulevaisuuden klassikko, olipa kyseessä sitten kovakattoinen coupe tai kuten tässä tapauksessa, harvinaisempi avo-roadster.

Korin retro-henkinen design lukeutuu urheiluautomaailman seksikkäimpiin ja sulava-muotoisimpiin. Kyseessä on todellinen tulevaisuuden klassikko, olipa kyseessä sitten kovakattoinen coupe tai kuten tässä tapauksessa, harvinaisempi avo-roadster.

Nelilitraisen V8-kaksoisturbomootorin ärjyvä, ratakilpurilta kuulostava käyntiäänä paljastuu parhaiten, kun kangaskaton laskee alas. 557 hevosvoimaa ja suuritehoinen keraaminen AMG-komposiittijarrujärjestelmä muodostavat yhdessä täydellisen parivaljakon, joka pönkittää vauhtia rakastavan kuljettajan itsetuntoa.

GT C Roadsterin räjähtävä suorituskkyky on verrattavissa superautoihin: Huippunopeus on 316 km/h ja kiihtyvyys 0–100 km/h vain 3,7 sekuntia. Alumiininen putkirunkorakenne, AMG:n taka-akseliohjaus ja AMG Ride Control -alusta tekevät ajamisesta urheilullisen, mieleenpainuvan kokemuksen.



Porsche 911 on päivitetty – vieläpä
erittäin onnistuneesti – 2020-luvulle.

Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet – Urheiluautojen priimus

Jo kahdeksannen sukupolven Porsche 911 on entistä monipuolisempi perillinen todelliselle urheiluautojen legendalle. Koska kaikki 911-malliin käytetyt superlatiivit on jo kulutettu loppuun aikoja sitten, niitä ei kannata toistaa tässä. Viimeisin 911-sukupolvi noudattaa menestysreseptiä nimeltä ”ellei se ole rikki, älä korjaa sitä”. Pieniltä vaikuttavilla, mutta teknisesti merkittävillä päivityksillä jo vuonna 1963 päivänvalon nähnyt Porsche 911 on päivitetty – vieläpä erittäin onnistuneesti – 2020-luvulle.



Uudet etuvalot ja koko perän kiertävä valolista kiinnittävät ensimmäiseksi huomiot. Ohjaamo on kokenut visuaalisesti suurimman päivityksen. Uusimmassa 911-mallissa kojelaudan hienoinen retro-tyylittely kohtaa nykyisyyden, toisinaan jopa hieman yleistä ergonomiaa haittaavasti.

Nelivetoisena 4S-mallina Porschen uusin 911-avomalli on erittäin nopea auto. Kuusisylinterisen bokserimoottorin 450 hevosvoimaa kiihdyttävät auton 0–100 km/h 3,8 sekunnissa ja huippunopeuteen 304 km/h. Valinnainen nelipyöräohjaus tuo lisää pitoa ja tuntumaa urheilulliseen kaarreajo. Lisävarustelista on tyrmistyttävän laaja.





V8-moottorin antama 530 hevosvoiman teho auttaa sinkoamaan kookkaan ja painavan auton 0–100 km/h vain 3,9 sekunnissa, huippunopeuden ollessa rajattu 250 km/h. Vääntömomentti on huikeat 750 Nm. Niiden, joille tämä teho ja suorituskyky eivät riitä, kannattaa tähyillä vieläkin suorituskykyisemmän BMW M8 Competition Cabrion (625 hv) suuntaan.

BMW M850i xDrive Cabrio

– Baijerilaista alkuvoimaa

Kaikki autoista kiinnostavat tietävät, että BMW osaa tehdä näyttäviä ja nopeita avoautoja. BMW M850i xDrive Cabrio on todellinen luksustason avoauto, jonka tuplaturboahdettu V8-moottori muuttaa sen hetkessä raivoavaksi kilpuriksi.

Ajodynaamisessa mielessä 8-sarjan avomalli on iso askel eteenpäin sitä edeltäneestä 6-sarjalaisesta. Muun muassa nelipyöräohjaus tuo ajoon kaivattua ketteryyttä. Auton mukavuus pääsee oikeuksiinsa niin lyhytkestoisilla bulevardikierroksilla kuin pitkillä ajo- matkoillakin.

Vain 15 sekunnissa avautuva, 50 km/h asti avattava kangaskatto helpottaa myös kuljettajan elämää sadekuuron yllättäessä. Takaistuinten niukat jalkatilat tekevät tästä autosta puhtaasti pariskunnan tai pienen perheen 2+2 -tyylisen bulevardisportin.



Vain 15 sekunnissa avautuva, 50 km/h asti avattava kangaskatto helpottaa kuljettajan elämää sadekuuron yllättäessä.





Jaguar F-Type on edelleen
varsin harvinainen
näky kotimaisessa
autoliikenteessämme.

Valitsitpa sitten F-Typen 4-sylinterisellä moottorilla tai V8-moottorilla, taka- tai nelivedolla, kyseessä on yksilöllinen valinta, josta ei koskaan tule kansanautoa. Suuritehoisin malli, nelivetoinen F-Type R sisältää ahdetun viisilitraisen V8-moottorin, joka kehittää 567 hevosvoimaa. Tämä riittää sähköisesti rajoitettuun 300 km/h huippunopeuteen ja 0–100 km/h kiihtyvyyteen vain 3,5 sekunnissa.*

Jaguar F-Type Convertible

– Vapauta sisäinen kissapetosi

Legendaarisen E-Typen henkiseksi manttelinperijäksi suunniteltu, huhtikuussa 2012 alun perin lanseerattu Jaguar F-Type on edelleen varsin harvinainen näky kotimaisessa autoliikenteessämme.

Joulukuussa 2019 F-Typesta esitelty nuorennusleikkaus muokkasi auton keulaa ja ohjaamoa 2020-lukua paremmin vastaavaksi. J-kirjaimen muotoiset ajovalot kiinnittävät ulkomaailman huomion jo kaukaa F-Typen eleganttia kissapettoa muistuttavaan olemukseen.

Jaguar F-Type Convertible on häikäisevän tyylikäs auto, joka kääntää katseet kaikkialla missä se liikkuu. Onneksi F-Typen ajettavuus on myös auton suuria odotuksia herättävän ulkomuodon tasolla. Vaikka auto on selvästi muotoiltu loistamaan, se tarjoaa sykähdyttävää suorituskykyä, monipuolista infotainmentia ja varmuutta sisäänrakennetuilla turvallisuusjärjestelmillään.





SCC TOIMIPISTEET – SCC Turku

Tuotekatu 4
21200 Raisio



Tervetuloa tutustumaan Turun talousalueen toimipisteeseemme, joka sijaitsee Tuotekadulla Raisiossa.

Autovalikoimastamme löytyy laaja kattaus eri hintaluokan Standard-, Premium- ja Exclusive-luokan autoja. Henkilökuntamme auttaa ja palvelee mielellään kaikissa autoasioissa, joten tervetuloa tutustumaan valikoimaamme. Koko SCC:n valikoima on ostettavissa myös Turun toimipisteestä.



AUKIOLOAJAT
 ma-pe 9–18
 la 10–15
 su suljettu

Huom! 0300 yritykseen soittaminen maksaa 0,59 €/min. Hinta sisältää alv. 24 %.

YHTEYDENOTTO
Automyynti:
 0300 472 230
 turku@scc.fi



SCC TOIMIPISTEET – SCC Jyväskylä

Laukaantie 4
40320 Jyväskylä

Sports Car Center Jyväskylä palvelee Seppälänkankaan teollisuusalueen kupeessa Laukaantie 4:ssä.

Autovalikoimastamme löytyy laaja kattaus Exclusive-, Premium- ja Standard-autoja, mutta pääsääntöisesti Jyväskylän liike on keskittynyt erityisesti Premium- ja Standard-autojen myyntiin.

Tervetuloa tutustumaan valikoimaamme ja tekemään unelmiesi autokaupat. Koko SCC:n autovalikoima on ostettavissa Jyväskylän toimipisteestä.



SPORTS CAR CENTER

AUKIOLOAJAT

ma-pe 9–18
la 10–15
su suljettu

Huom! 0300 yritykseen soittaminen maksaa 0,59 €/min. Hinta sisältää alv. 24 %.

YHTEYDENOTTO

Automyynti:
0300 472 214
jyvaskyla@scc.fi



SCC TOIMIPISTEET – SCC Tuusula

Sulantie 6
04300 Tuusula

Sports Car Center Tuusula palvelee Sulan auto-kauppakeskityksessä Sulantie 6:ssä. Tuusulan liikkeemme on painottunut täysin vaihtoauto-myyntiin ja toimii SCC – Sports Car Centerin Standard-myymlänä.

Vaihtoautovalikoimastamme löytyy laaja valikoima sekä Standard- sekä Premium-luokan autoja.

Tervetuloa tutustumaan laajaan valikoimaamme. Koko SCC:n valikoima on ostettavissa myös Tuusulan toimipisteestä.



SPORTS CAR CENTER

AUKIOLOAJAT

ma-pe 9–18
la 10–15
su suljettu

Huom! 0300 yritykseen soittaminen maksaa 0,59 €/min. Hinta sisältää alv. 24 %.

YHTEYDENOTTO

Automyynti:
0300 472 213
tuusula@scc.fi



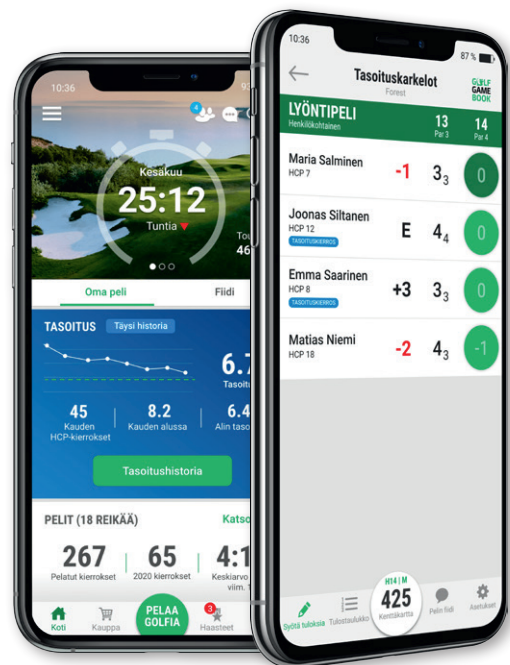
Golfin luoma yhteisöllisyys on suunnaton voimavara

Golf GameBook ja SCC – Sports Car Center tukevat yhdessä nuorten golfharrastusta

Yhdessä espoolaisen mobiilisovellusyrityksen, Golf GameBookin kanssa SCC – Sports Car Center käynnisti kesän kynnyksellä mittavan yhteistyön golfin suosion ja tunnettuuden lisäämiseksi. SCC Concierge haastatteli Mikko Manerusta, Golf GameBookin perustajaa ja toimitusjohtajaa.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT GOLF GAMEBOOK

Golfin kehitetty mobiilisovellus, vuonna 2007 perustettu Golf GameBook tarjoaa käyttäjälleen uniikkeja ominaisuuksia, jotka on suunniteltu parantamaan käyttäjän golfkokemusta. Heti sovelluksen ladattuaan (Applen AppStoresta tai Google Playsta) ja profiilin luotuaan GameBookin käyttäjä voi kerätä tilastoja, analysoida omaa peliään, keskustella yhteisön kanssa tai käydä jälkipeliä.



TURVALLISTA GOLFIA KASVOTUSTEN TAI VIRTUAALISESTI

Toukokuussa yhteistyön aloittanut Golf GameBook ja SCC – Sports Car Center halusivat tukea golfjunioreita tarjoamalla ilmaisen Golf GameBookin Gold-jäsenyyden. Ilmaisen Junior Goldin voi helposti lunastaa aktivoimalla tasoitusosion ja syöttämällä jäsennumeron sovelluksessa.

”Kaiken takana on yhteisöllisyys ja golfin upeiden sosiaalisten arvojen siirtäminen uusille sukupolville. Koska golf on aina ollut yksi kaikkein sosiaalisimmista urheilulajeista, tiedostamme myös sen erittäin tärkeän kasvatuksellisen roolin nimenomaan lasten ja nuorten keskuudessa. Golf GameBook mahdollistaa sen, että he voivat pelata golfia turvallisesti, joko kasvatusten tai virtuaalisesti”, kertoo **Mikko Manerus**, Golf GameBookin perustaja, toimitusjohtaja ja entinen golfin ammattipelaaja.

KORONA NOSTI HUIMASTI GOLFIN SUOSIOTA

Kun pelaaja lisää Golf GameBookiin oman tuloksensa, sovellus vertaa sitä itseen ja muihin pelaajiin. ”Onneksi golfin tasoitusjärjestelmä yhdenmukaistettiin vuosi sitten maailmanlaajuisesti, mikä helpottaa huomattavasti asioita. Tänäpä se totelee nimeä WHS, lyhenne sanoista World Handicap System. Golf GameBookin avulla uutta tasoitusjärjestelmää voi hyödyntää helposti ja tehokkaasti.”

Mikko mainitsee, että vallitseva koronapandemia on lisännyt räjähdysmäisesti golfin suosiota Suomessa. ”Koronapandemia opetti meille yhden asian – se pakotti ihmiset tapaamaan toisiaan turvallisesti. Golfkentällä se on mahdollista. Golfissa pelaaja kilpailee aina enemmän itseään kuin muita kilpailijoita vastaan. Juuri tämä seikka tekee golfista niin koukuttavan ja vastustamattoman pelin monelle.”

Mikko Ilosen menestyksen myötä Suomesta löytyy tätä nykyä taitavia golfpelaajia niin miehissä kuin naisissa, esimerkiksi vaikkapa **Sami Välimäki** ja **Matilda Castren**.

”Juuri tällaisia suomalaisia menestystarinoita tarvitaan, jotta voimme innostaa ja kannustaa enemmän nuoria golfin pariin”, Mikko tähdentää.

POHJOISMAINEN JA GLOBAALI MENESTYSTARINA

Pohjoismaissa Mikko Maneruksen luoma sovellus on ollut todellinen menestystarina. ”Kun lehtenne ilmestyy, uskon että golfsovelluksellamme on mennyt lähemmäs miljoona käyttäjää rikki. Tuntuu tavattoman hienolta, että 14 vuodessa kehittämämme sovellus on levinnyt ympäri maailman.”

Suomessa GameBookilla on tällä hetkellä noin 123000 käyttäjää ja Ruotsissa noin 270000 käyttäjää. Viime vuonna Suomen Golfliitto sai 8000 uutta jäsentä, yhteismäärän ollessa 148000 jäsentä.

”Golfin harrastajat ovat todella löytäneet sovelluksemme, niin Suomessa kuin globaalistikin. Teemme väsymättä työtä jatkaaksemme tätä menestystä”, Mikko kuittaa lopuksi.

Golf GameBookin voit ladata Applen AppStoresta tai Google Playsta.



GOLF GAMEBOOK

Tarvonsalmenkatu 15
02600 Espoo

Toimitusjohtaja

Mikko Manerus

040 830 6574

mikko.manerus@golfgamebook.com

www.golfgamebook.com





FERRARI ON MYÖS SIOITUKESENA HUIPPUNOPEA

Osa 1/2

Kun lähdetään etsimään parhaiten tuottavaa autoa, sijoituksena on yksi merkki ylitse muiden – Ferrari. Eikä sen tuottama rahallinen tuotto ole ainoa mielihyvä mitä se omistajalleen tuottaa. Autoilun ja viinin asiantuntija, Pekka Nuikki (250 km/h-blogi) johdattaa meidät näihin saloihin tämän kaksiosaisen artikkelin ensimmäisessä osassa. Toinen osa julkaistaan SCC Concierge -lehden numerossa 3/2021.

TEKSTI PEKKA NUIKKI
KUVAT FERRARI

Enzo Ferrari

www.ferrari.com



Olet varmasti kuullut toteamuksen: “Auton arvo laskee heti, kun sen ajaa liikkeestä ulos.” Saman on moni meistä uuden auton omistajista saanut karvaasti todeta. Tosin siitä saamme syyttää vain itseämme, sillä paremmalla auton valinnalla tilanne olisi aivan toinen. On nimittäin olemassa autoja, joiden arvo vain nousee autoliikkeestä ulos ajettaessa. Jopa vuosikymmenien käytön jälkeen ne tuottavat omistajalleen yhä rutkasti taloudellista voittoa.

Keräilyautojen hintojen nousu on ollut ennenkokematonta 2000-luvulla. Ferrari on toiminut hintaveturina keräilyautojen markkinoilla koko 2000-luvun ajan. Yksistään huutokauppakaudella 2013-14 yli miljoona dollarin huudon ylittäneistä autoista puolet olivat Ferrareita, kun taas Aston Martinit, Porschet ja Maseratit tulivat kaukana perästä.

Sijoittamisen kohteena ovat perinteisesti selvästi vanhemmat erikoisautojen vuosimallit, pääasiassa 1950- ja 60-luvun autot, mutta viime aikoina myös tietyt 1970- ja 80-lukujen klassikot ovat tehneet tuloaan kansainvälisillä autosijoitusmarkkinoille. Ferrari tekee myös tässä poikkeuksen. Se on onnistunut valmistamaan autoja joiden hinta ei olekaan laskenut autoliikkeestä ulosajon seurauksena. Päinvastoin, niiden arvo on välittömästi noussut.

250 GTO – LEGENDAN SYNTY

Vuosi 1961 oli loistava viinivuosi. Sato jäi hyvin pieneksi, mutta se tuotti huippulaadukkaita rypäleitä, joista syntyi joukko kaikkien aikojen parhaimpiin lukeutuvia viinejä – myös sijoituksellisessa mielessä. Vuosi 1961 oli myös mitä loistavin vuosikerta automaailmassa. Se synnytti kaksi kaikkein tunnetuimpiin lukeutuvaa legendaa, Jaguar E-Typen ja Ferrari 250 GTO:n, tätä nykyä yhden maailman kalleimmista autoista kansainvälisissä keräilyautojen huutokaupoissa.

Kirjoittaessaan 18000 Yhdysvaltain dollarin shekkiä Ferrarille syksyllä 1961, ei tuleva GTO:n ostaja varmasti arvannut ostavansa autoa, josta tulisi 60 vuotta myöhemmin yksi maailman halutuimmista ja kalleimmista autoista. Jokainen ostaja hyväksyttiin henkilökohtaisesti **Enzo Ferrarin** ja Pohjois-Amerikan jälleenmyyjän, **Luigi Chinettin** toimesta. Kesäkuussa 2018 250 GTO -autosta (korinumero 4153GT) maksettiin yksityisessä kaupassa 70 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.

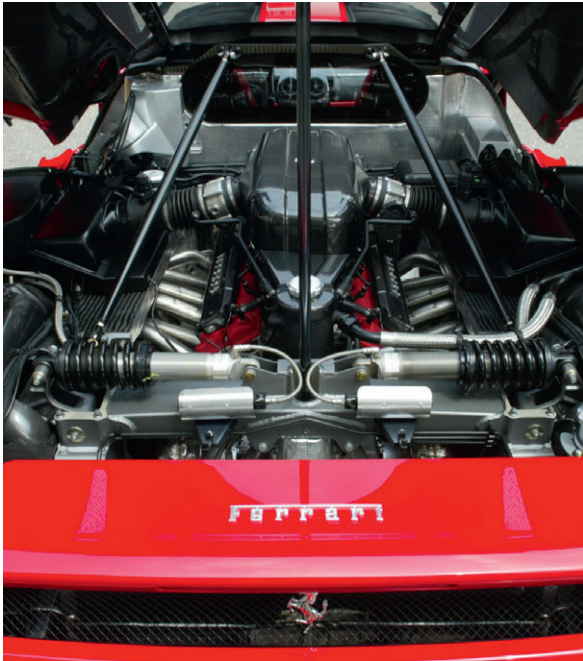
GTO oli Ferrarin 250 GT -sarjan kehityksen huippu sen äärimmäisessä muodossa, vaikka se olikin katuautoksi tarkoitettu. 250 GTO -mallin suunnittelun varhaiset vaiheet pidettiin tiukasti salassa. **Giotto Bizzarrini** johti tätä huippusalaista projektia. Sen tarkoituksena oli luoda auto, joka haastaisi ja löisi Jaguarin E-Typen. Bizzarrini ymmärsi hyvin aerodynamiikan merkityksen auton ajo-ominaisuuksille äärimmäisissä olosuhteissa ja suurissa nopeuksissa. GTO:n muodot hioituivat lopullisesti kohdalleen Pisan yliopiston tuulitunnelissa ja Monzan kilparadoilla.

“IL MOSTRO” – HIRVIÖ

250 GTO (Gran Turismo Omologato) oli ensimmäistä kertaa yleisön nähtävissä Monzassa syyskuussa 1961, juuri ennen Italian Grand Prix’tä, ja silloin se sai lempinimen “Il Mostro” (suomeksi Hirviö) johtuen prototyypin karkeasti veistetyistä ja huonosti istuvasta rungosta.

Testiajojen aikana **Stirling Moss** ajoi autolla kuitenkin ennätysaikoja, jotka olivat paljon parempia kuin mitä 250 GT Berlinetta passo corto koskaan oli saavuttanut. Myöhemmin samana vuonna seurasi palatsivallankumous. Bizzarrini sai potkut projektista, kun GTO:n rungon viimeistely annettiin **Sergio Scagliettin** osaavimpiin käsiin. Scaglietti antoi autolle sen lopullisen, tarunhohtoisen muodon.

»



Voimanlähde, kuten useissa tuon aikakauden Ferrareissa oli 3-litrainen V12-moottori, jonka sylinterin lohkot ovat 60 asteen kulmassa. Nokka-akseleita oli kaksi, yksi kummassakin sylinterinlohkossa. Tämä **Gioacchino Colombon** suunnittelema moottori oli varustettu kuudella Weber 38 DCN -kaasuttimella ja tuotti 300 hevosvoimaa. Huippunopeutta löytyi tuolloin huikeat 280 km/h. Vaihteistona toimi Porschen suunnittelema viisivaihteinen, synkronoitu vaihteisto.

YHTÄ KOTONAAN RADALLA JA TIELLÄ

Ferrari 250 GTO:n useiden kansainvälisten menestysten joukkoon lukeutuivat Tour de Francen voitot vuosina 1963 ja 1964, GT-luokan voitot Targa Floriossa vuosina 1962, 1963 ja 1964 sekä GT-kategorian voitot Le Mansissa 1962 ja 1963 sekä Nurbürgringin 1000 km 1963 ja 1964. Näiden jälkeen Enzo Ferrari päätti luopua GT-luokan kilpailuista ja keskittyä Formula 1 -sarjaan, Le Mansia lukuunottamatta.

250 GTO oli Ferrarin 250 GT-autoista ylivoimaisesti intensiivisin ja jännittävin versio. Se oli yhtä kotonaan tiellä kuin radalla, ja on saavuttanut legendaarisen statuksen merkin harrastajien keskuudessa. Sitä tuotettiin erittäin pieni sarja – vain 36 autoa. Koska monet 250 GTO:n antamista voitoista olivat peräisin kilparadoilta, siitä on tullut yksi Ferrarin tuotantohistorian ikoneista ja se nauttii kaiken arvostetuinta asemaa myös keräilijöiden parissa. •

FERRARI 250 GTO (1962–64)

Valmistusmäärä: **36 kpl**

Moottoriteho: **300 hv**

Kiihtyvyys 0–100 km/h: **6,1 s.**

Huippunopeus: **280 km/h**



Enzo jo
kaksinker-
taistanut
arvonsa ja

ennustetaan

vielä viisin-
kertaistuvan

lähivuosina.

Ferrari Enzo

– Kunnianosoitus neljälle F1-merkkimestaruudelle

Ferrarin perustajan, **Enzo Ferrarin** mukaan nimetty Enzo luotiin kunnioittamaan Ferrarin ensimmäistä Formula 1 -titteliä uudella vuosituhanella. Enzoa valmistettiin vain 400 kappaletta. Se on jo kaksinker-
taistanut arvonsa ja ennustetaan vielä viisinkertaistuvan lähivuosina.

Enzon suunnitteli Pininfarinan entinen pääsuunnittelija, japanilainen **Ken Okuyama**. Se esiteltiin Pariisin autonäytelyssä vuonna 2002. Yhtiö kutsui tilaisuuteen ainoastaan VIP-asiakaskuntansa kerman. Varsinkin niitä, jotka olivat aiemmin jo ostaneet F40- tai F50-mallin. Kaikki 350 autoa myytiin tätä kautta ennen kuin tuotanto oli edes alkanut. Hinta oli 541 900 euroa (659 330 Yhdysvaltain dollaria). Myöhemmin, lukuisten hartaiden pyyntöjen jälkeen, Ferrari päätti valmistaa vielä 50 Enzoa lisää, joka nosti lopullisen valmistusmäärän 400 kappaleeseen.

VÄKIVAHVA V12-MOOTTORI

Enzon moottorin lähtökohtana oli ehkä yllättäen Maseratin loistava V8, josta rakennettiin Ferrarin F1-kokemusten viitoittamana kuusilitrainen V12-moottori, joka kehitti 660 hevosvoimaa. Uusi V12-moottori keskittyi tuottamaan ainutlaatuisen yhdistelmän häkellyttävää voimaa, valtavaa vääntömomenttia jo matalilla kierroksilla ja hyvin joustavaa, laajaa käyttöaluetta. Sen taakse istutettu kuusivaihteinen puoliau-
tomaattinen vaihteisto oli suoraan yhteydessä moottoriin.

Enzon jarrusysteemi oli Brembon sille erikseen kehittämä, ja siinä käytettiin ensimmäistä kertaa erittäin tehokkaita ja kevyitä hiilikuituvahvisteisia keraamijarruja Ferrarin katuautossa, tosin Scuderia Ferrari oli käyttänyt Bremboa jo vuosia Formula 1:ssä. Enzo kiihtyi 0–200 km/h vain 9,6 sekunnissa, huippunopeuden yltäessä yli 350 km/h.

KILPA-AUTOMAINEN AJOTUNNELMA

Enzon ohjaamo on yllättävän tilava ja näkyvyys taaksekin kohtuullinen. Ovet kääntyivät ylös ja F1-tyyppisessä ratissa on painikkeet eri toiminnoille, kierroslukua ilmaiseva valorivistö ja vaihdevalitsimet. Tunnelma on kuitenkin hyvin kilpa-automainen ja Enzon käynnistäminen vaatiikin omat kilpa-automaiset kujeensa. Ensin laitetaan virta päälle virta-avaimella, jalka jarrulle ja ratin takana sijaitsevilla vaihdesiivkeillä vaihde vapaalle. Vasta sitten painallus keskikonsoliin sijoitetusta punaisesta napista herätetään selkäni takana V12 käyntiin – ääni on odotettua vaimeampi, jopa lempeän pehmeä.

Enzo käyttäytyy normaaliajossa hyvinkin sivistyneesti. Tosin aluksi vain auton mittava leveys huolestuttaa kaupungin ahtailla kaduilla. Ohjaus on ferrarimaisen tarkka ja nopea. Vaihteisto on aikakautensa nopein, mutta samalla ääne-
käs. Enzo kiihtyy jo kakkosvaihteella sellaisiin nopeuksiin, että normaalilla moottoritiellä kaikki edessä ajavat tulevat perä edellä huomattavasti nopeammin vastaan kuin mitä

kokematon kuljettaja ehtii ymmärtää. Tällöin auton huippu-
tehokkaat jarrut tulevat useasti tarpeeseen. Itse olin vaikutuneempi Enzon kyvystä pysähtyä tarvittaessa kuin seinään, kuin itse auton huimasta kiihtyvyydestä. Enzo on superauto-
jenkin joukossa ihan omaa luokkaansa ja loistava kunnian-
osoitus Ferrarin perustajalle ja sielulle, Enzo Ferrarille.

MONI MEGAJULKKIS OMISTAA ENZON

Enzon omistajista ehkä tunnetuimpia ovat olleet **Tommy Hilfiger, Nicolas Cage, Eric Clapton, Rod Stewart, Michael Schumacher** ja **Paavi Johannes Paavali II**, jolle Ferrari lahjoitti viimeisen, aikaisemmin kolarissa tuhoutuneen tilalle, valmistetun Enzon. Tämä Enzo, numero 400, huutokaupattiin tsunamista eloonjääneiden auttamiseksi katolisen kirkon ja paavin toimesta. Enzo on kuulunut myös suomalaisen NHL-tähden, **Teemu Selänteen** autokokoelmaan. •

FERRARI ENZO (2002–04)

Valmistusmäärä: **400 kpl**

Moottoriteho: **660 hv**

Kiihtyvyys 0–100 km/h: **3,6 s.**

Huippunopeus: **355 km/h**

DeLuxe

Weekend Menu



Tervetuloa SCC Conciergen ja Weekend Menu eksklusiiviseen ruokaosioon, jossa keskitymme tällä kertaa kesägrillaukseen, raikkaan tuoreilla raaka-aineilla valmistettuna.

Weekend Menu on konsepti, jossa neljä huipukokkia suunnittelee ja valmistaa vuorotellen kolmen ruokalajin menun kotona tehtäväksi. Weekend Menun verkkosivuilla ja Facebookissa

Menu

- Varhaisperunaa vartaassa sekä grillattua valkosipulia
- Parsaa, kaalia ja parmesaania
- Kokonaisena grillattua kirjolohta ja kurkku-kapris-salsaa

julkaistaan säännöllisesti alku-, pää- ja jälkiruoka-kokonaisuus sekä ohjeet ruokien valmistukseen. Reseptien raaka-aineet on myös helppo tulostaa kauppalistaksi.

Tämänkertaisesta kesägrillaukseen erikoistuvasta Weekend Menu -osiosta vastaa palkittu huippukokki ja ravintoloitsija, **Kristian Vuojärvi** (KV Restaurants).

- Grillattua bavetta ja yrttitahnaa
- Kanavartaat ja Sweet grilli-ratatouille
- Mansikkavanukasta ja rakuuna-krumblea



Lisää reseptejä löydät osoitteesta www.weekendmenu.fi



Varhaisperunaa vartaassa sekä grillattua valkosipulia

- 500 g** kesäperunaa
1 sipuli
5 oksaa timjamia
1 dl yrttiöljyä
2 valkosipulia
öljyä
suolaa

1. Keitä perunat suolavedessä noin 15 minuuttia. Saa jäädä al denteksi.
2. Kuumenna grilli ja anna perunoiden paahtua kovalla lämmöllä, välillä käännettäen noin 20 minuuttia.
3. Laita valkosipulit kokonaisina grilliin. Anna grillaantua noin tunti. Halkaise ja tarjoa perunoiden kera.
4. Pensselöi yrttiöljyllä ja mausta suolalla.

Parsaa, kaalia ja parmesaania

- 1 pnt** parsaa
1 varhaiskaali
100 g parmesaania
sitruuna
oliiviöljyä
suolaa

1. Leikkaa parsoista puiseva juuriosa pois. Leikkaa kaali kuuteen osaan.
2. Pirskottele oliiviöljyä kaalin lohkoille ja parsoille. Mausta suolalla.
3. Grillaa kaalit ja parsat noin 5 minuuttia per puoli. Nostele kulhoon.
4. Pirskottele oliiviöljyä pintaan. Mausta suolalla.
5. Raasta paljon parmesaania pintaan.



Kokonaisena grillattua kirjolohta ja kurkku-kapris-salsaa

1 kirjolohi
½ pnt rakuunaa
1 sitruuna
suolaa

½ kurkku
50 g kaprista
10 kirsikkatomaattia
¼ pnt persiljaa
¼ pnt ruohosipulia
1 kynsi valkosipulia
oliiviöljyä
suolaa
mustapippuria
sitruunanmehu ja kuori

1. Tee kirjoloheen viillot ja kuivaa kala huolella.
2. Mausta kala kauttaaltaan suolalla.
3. Viipaloi sitruuna. Laita viipaleet kalan sisään rakuunan ohella.
4. Laita kala kuumaan grilliin. Anna grillaantua rauhassa noin 20 minuuttia per puoli.



5. Leikkaa kurkku kuutioiksi ja kirsikkatomaatit kahteen osaan.
6. Hienonna persilja, ruohosipuli ja valkosipulin kynsi.
7. Sekoita ainekset kulhossa lisää joukkoon vielä kaprikset ja mausta suolalla, mustapippurilla, oliiviöljyllä sekä sitruunankuorella ja mehulla.



Grillattua bavettea ja yrttitahnaa

1 bavette (kuvepaisti)
suolaa
mustapippuria
oliiviöljyä

YRTTITAHNA

½ pnt rakuunaa
½ pnt persiljaa
¼ pnt basilikaa
2 valkosipulinkynttä
50 g pinjansiemeniä
2 dl oliiviöljyä
2 dl creme fraichea
suolaa
mustapippuria
sitruunaa

1. Ota liha huoneen lämpöön 2 h ennen grillausta. Mausta hyvin suolalla.
2. Grillaa liha kuumassa grillissä noin 10 minuuttia per puoli ja laita vetäytymään folioon 20 minuutiksi. Pirskottele folionnytin sisään hieman oliiviöljyä ja mausteeksi suolaa ja mustapippuria.



3. Laita yrtit, valkosipulit, pinjansiemenet ja oliiviöljy blenderiin. Aja krouviksi tahnaksi.
4. Mausta suolalla, sitruunamehulla ja mustapippurilla.
5. Leikkaa liha. Annostele yrttitahna lihan päälle. Viimeistele creme fraichella.



Kanavartaat ja Sweet grilli-ratatouille

KANAVARTAAT

400 g kanan paistileikettä
½ tlk paseerattua tomaattia
2 kynttä valkosipulia
1 sitruuna
½ chili
suolaa
mustapippuria

SWEET GRILLI-RATATOUILLE

½ munakoiso
½ kesäkurpitsa
1 paprika
6 kevätspulin vartta
½ tlk paseerattua tomaattia
½ chili
1 valkosipulin kynsi
2 rkl hunajaa
mustapippuria
basilikaa

1. Tee kanoille marinadi: Hienonna valkosipuli ja chili. Sekoita ne paseerattuun tomaattiin. Mausta suolalla ja mus-



tapippurilla sekä sitruunan mehulla. Laita kanat marinoitumaan ainakin 3 tunniksi.
2. Laita kanat vartaisiin. Grillaa noin 10 minuuttia per puoli.
3. Pensselöi tarvittaessa marinadia kanavartaiden päälle.
4. Leikkaa munakoiso, kesäkurpitsa ja paprika isoiksi paloiksi. Mausta suolalla ja anna maustua noin 10 min.
5. Grillaa munakoiso, kevätspuli, kesäkurpitsa ja paprika noin 15 minuuttia per puoli. Nosta työ laudalle.
6. Leikkaa grillatut kasvikset kuutioiksi ja laita kattilaan.
7. Lisää hienonnetut chili ja valkosipuli sekä paseerattu tomaatti. Keitä noin 5 minuuttia. Lisää hunaja, ja hienonnettu basilika sekä mausta suolalla ja mustapippurilla.



Mansikkavanukasta ja rakuuna-krumblea

MANSIKKAVANUKAS

250 g mansikoita
4 dl kermaa
1 dl sokeria
1 vaniljatanko
2 liivatetta
limen mehu ja kuori

1. Laita liivate likoamaan kylmään veteen.
2. Lämmitä puolet kermasta, lisää sokeri ja liivate kuumaan seokseen.
3. Laita 200 g mansikoita blenderiin. Lisää kerma sokeri, liivateseos, aja tasaiseksi ja siivilöi.
4. Halkaise vaniljatanko. Koverra siemenet lopun kerman joukkoon. Vatkaa löysäksi vaahdoksi ja nostele jäähtyneeseen mansikkakermaan. Mausta seos limen mehulla ja kuorella.
5. Annostele lasihin ja laita hytytmään jääkaappiin ainakin 2 tunniksi.
6. Leikkaa 50 g mansikoista koristeeksi vanukkaan päälle.



RAKUUNA-KRUMBLE

25 g huoneenlämpöistä voita
25 g tattarijauhoja
30 g mantelijauhetta
25 g sokeria
¼ pnt rakuunaa

1. Nypi aineet sormin murumaiseksi. Hienonna rakuuna seokseen.
2. Laita muru leivinpaperin päälle uunipellille ja paista 180-asteisessa.



Kesäinen Suomi tarjoaa

HUIKEITA MATKAILUELÄMYKSIÄ

Koska ulkomaan matkailu on monille meistä vielä poissuljettu vaihtoehto, miksipä et yhdistäisi liikuntaa ja rentoutumista Suomen kansallispuistoissa, metsissä ja järvissä? SCC Conciergen toimitus kokosi erilaisiin loma-aktiviteetteihin soveltuvia matkakohteita.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT VISIT FINLAND

Näin koronapandemian toisena vuotena, tilanne Suomessa on alkanut jo hie-
man helpottaa. Silti monet meistä empivät pikalähdön varaamista etelän
lomalle. Kaikki me, jotka olemme loman tarpeessa, voimme kantaa oman
kortemme kekoon ja auttaa kotimaista matkailua suosimalla suomalaista.



MONIPUOLISTEN MATKAELÄMYSTEN SUOMI

Lomailu Suomessa tarjoaa ennakkoluulottomalle matkaili-
jalle uskomattomia elämyksiä ja kokemuksia, joita monet
ulkomaalaiset kadehtivat. Miksi? Koska lähes kaikkialla
luonnonkauniissa maassamme on niin avaraa, puhdasta ja
rauhallista.

Suomesta löytyy seesteisiä järvimaisemia, jylhiä kansal-
lispuistoja, myyttisiä metsiä ja uljaita tuntureita. Pohjois-
Suomen Lapissa on oma erämaan lumonsa, jonka kutsua
harva kykenee vastustamaan. Etelämpänä voit tehdä mon-
enlaisia luonto- ja kaupunkiretkiä, joiden tarjoamat elä-
mykset jäävät sinun ja läheistesi mieleen kaikumaan.

Suomesta löytyy peräti 40 kansallispuistoa ja 27 kan-
sallismaisemaa. Monissa niissä voit kalastaa, leiriytyä ja
pyöräillä vastuullisesti. Vaihtoehtoja on niin paljon, että
voidaan puhua todellisesta runsauden pulasta.

ROAD TRIP -TÄRPEISSÄ LÖYTYY

Autolla pääsee kaikkialle Suomessa, vieläpä yhden vuoro-
kauden sisällä, jos vain jaksaa ajaa niin pitkälle. Kun pak-
kaat autosi asianmukaisesti, muutaman päivän ajomatalla
voi harrastaa hyvin monipuolisesti.

Saaristoturismi autolla ei ole lainkaan hassumpi idea.
250 kilometrin mittainen Saariston Rengastie antaa uni-
kin mahdollisuuden tutustua kuvankauniiseen Turun saa-
ristoon lossien, maantielautojen, siltojen ja yhteysalusten
välityksellä.

Niille, joilla huumorintajua riittää, voisi sopia alatyylisen
kotimaankohteiden road trip. Läheskään kaikki meistä ei-
vät voi kehua ajaneensa Pierusta Pallivahaan. Karttakauppa
(www.karttakauppa.fi) on julkaissut tuttuun Autoilijan tie-
karttaan perustuvan *Hevonkack ja muita alatyylisiä paikan-
nimiä Suomesta* -kartan, joka on rivohekiseen automa-
tikuun oivallinen opas.



Eteläsuomalaisille elämyksellisiä road trip -kohteita tar-
joavat esimerkiksi Helsingin Porkkalanniemen meriluonto,
Porvoon keskustasta hieman etelään sijaitseva Ekuddenin
monivivahteinen luonnonsuojelualue luontopolkuineen tai
Vanajaveden laakso. Se on yksi Suomen upeimmista kan-
sallismaisemista, joka sijaitsee Aulangon luonnonsuojelu-
alueella lähellä Hämeenlinnaa.

TAVANOMAISESTA POIKKEAVAA

Ne, jotka kaipaavat jotain tavanomaisesta poikkeavaa,
voivat kokeilla vaikkapa Dalskärin vedenalaista veistospol-
kua, Virolahden sotahistoriallista Bunkkerimuseota – jonka
pallokorsussa voi yöpyä – tai käydä äimistelemässä Hollo-
lassa Tiirismaan Pirunpesää. Kyseessä on kvartsiittikallion
halkaissut majesteettinen rotko, jonka seinämät kohoavat
jopa 20-metriseksi.

Suomen saaristoluonto on henkeäsalpaavan kaunis.
Siellä voit bongata erilaisia majakoita, ja tutustua niiden
usein värikkääseen historiaan oikein urakalla. Utön majak-
kasaarella on mahdollista yöpyä. Siellä saatat kuulla op-
paan suusta myös jännittävän tarinan jouluyönä 1947 Utön
edustalle uponneesta s/s Park Victory -höyrylaivasta. Ou-
lun Hailuoto on aina vierailemisen arvoinen paikka, jossa
sijaitseva Marjaniemen majakka on tutustumisen arvoinen.

Valitsipa millaisia nähtävyyksiä missä päin Suomea ta-
hansa, yksi on varmaa. Erilaisten lomakohteiden monipuol-
linen kirjo voi tulla suurena yllätyksenä jopa monelle suo-
malaiselle. Ei siis muuta kun matkasuunnitelmaa raapus-
tamaan, reppuja pakkaamaan ja matkaeväitä väsäämään,
koska Suomen kesä on liian lyhyt, henkeäsalpaavan kaunis
ja juuri siksi vertaansa vailla! •

www.visitfinland.com



SUNLOMA

tarjoaa avaimet helppoon kodin hankintaan Espanjassa

Sunloma tarjoaa Espanjan Aurinkorannikolla laadukasta asuntopalvelua vahvalla naisenergialla ja rautaisella ammattitaidolla. Yritys erottuu edukseen juuri asiakaslähtöisen asiakaspalvelun, tehokkaan toiminnan ja vahvan visuaalisen markkinoinnin osajina.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT SUNLOMA



Kodin hankinta Espanjasta on monelle houkutteleva, ajankohtainen ajatus. Sen ei tarvitse olla monimutkaista tai vaikeaa, sillä asiantuntijan käyttö ja yhteistyö ovat avainasemassa onnistuneeseen lopputulokseen. Usein syynä huonoihin kokemuksiin on se, että asiantuntijoita ei ole haluttu käyttää, vaan on hankittu asunto tutun kautta.

”Espanjassa kaikki asunnot ovat kiinteistöjä. Suomalaisille niin tuttua asunto-osakeyhtiölakia ei tunneta siellä. Myös kerrostalossa omistaja vastaa kaikesta, mitä on omien seinien sisäpuolella”, sanoo Espanjassa toimivan Sunloman toimitusjohtaja **Liisa Kuoksa-Jalonen**.

Asunnon hankintahinnan lisäksi suurin kuluerä on varainsiirtoveroa vastaava vero valtiolle. Andalusian alueella veroa on laskettu toukokuussa 2021 aina vuoden loppuun saakka. Etu on merkittävä ja näkyy erityisesti arvokkaampien kohteiden myyntikassuna. Aikaisemmin vero oli maksimissaan 10 % mutta vuoden 2021 aikana veron yläraja on enää 7 %.

OMAN MEKLARIN VALINTA ON TÄRKEÄÄ

”Asunnon etsintä tulisi aina aloittaa oman välittäjän, meklarin valinnalla”, Liisa suosittelee. ”Espanjassa kaikki meklarit myyvät kaikkia kohteita, joten suomalainen tapa käyttää useita välittäjiä on tarpeetonta. Se ei tuo lisäarvoa, vaan joskus lopputulos voi olla jopa päinvastainen.”

Sunloma kehottaa asiakkaita haastattelemaan välittäjät puhelimitse ja valitsemaan itselleen sopivimman. ”Yhteistyössä välittäjän kanssa hyvä kiinteistönvälittäjä tarjoaa listan kiinnostavista kohteista. Kannattaa myös olla omaaloitteinen ja etsiä internetin välityksellä itselle mieluisia kohteita.”

Liisa Kuoksa-Jalonen muistuttaa, että itse tehdyt yhteydenotot tekevät asiakkaasta kyseisen yrityksen asiakkaan. Tuolloin oma meklari ei enää pysty enää häntä auttamaan. ”Kiinnostavien kohteiden linkit kannattaa lähettää omalle välittäjälle selvitettäväksi. Hyvä välittäjä ja hänen toimistonsa tuntevat hyvin alueet, yhtiöt ja osaavat kertoa, onko



Hyvä välittäjä

ja hänen
toimistonsa

tuntevat
hyvin alueet.

alue tai kohde juuri sopiva niihin kriteereihin, joita asiakas itse pitää tärkeänä.”

ESPAÑASSA NOPEA OSTOPÄÄTÖS ON VALTTIA

Liisan liikekumppanin, **Kirsi Oraksen** mukaan mieluisan kohteen löytyessä Espanjan Aurinkorannalla – Euroopan halutuimmalla asuinalueella – nopeus ja omaaloitteisuus ovat valttia. Vasta varausmaksu lukitsee kohteen varatuksi. Samaa kohdetta nimittäin todennäköisesti myyvät useat välittäjät. ”Tämä on isoin poikkeus suomalaisen kauppatapaan. Hyvistä kohteista on kiinnostunut laaja joukko potentiaalisia ostajia. Tällöin nopea toimintakyky on erityisen tärkeää.”

Hyvästä välittäjästä tulee usein ystävä, joka hoitaa mitä moninaisempia, kiinteistön omistamiseen liittyviä asioita Espanjassa. Rahoitusratkaisujen tarjoaminen, sisustus-, ja remontointivalvonnat sekä käytännön asioissa auttaminen ovat asuntopalvelijan arkipäivää. Hyvä ja asiantunteva palvelu jatkuu siis kaupanteon jälkeenkin.



”Jotta voi ostajana varmistua että hankittava kiinteistö on rasitevapaa, on aina suositeltavaa palkata kiinteistö-oikeuteen erikoistunut juristi, joka tuntee perinpohjaisesti Espanjan lainsäädännön. Juristin tulee tuntee ja ymmärtää myös maankäyttö- ja rakennuslaki Espanjassa”, suosittelee Liisan ja Kirsin hyvä tuttu, ME&R -asianajotoimiston pohjoismaalaisten asiakkuussuhteiden vastaava **Daniel Martinsen**. •

ME&R (www.martinezechevarria.com) on yksi Andalusian johtavista asianajotoimistoista, joilla on toimistot muun muassa Malagassa, Fuengirolassa, Marbellassa, Esteponassa, Manilassa ja Sotograndessa. Toimistossa on mahdollista asioida espanjaksi, englanniksi sekä skandinaavisilla kielillä, myös suomeksi.

Sunloman kiinteistövälitys on toiminut jo lähes kymmenen vuoden ajan Aurinkorannikolla. Sen kaikki toimistotyöntekijät ovat suorittaneet espanjalaisen kiinteistövälittäjätkutkinnon. Sunloman erityisvahvuuksiin lukeutuvat muun muassa aluetuntemus, kielitaito sekä laaja yhteistyöverkosto muiden ammattilaisten kanssa. Ymmärrämme hyvin myös premium-asiakkaiden tarpeet. Asiainnin helppous on yksi tärkeimmistä tuottamistamme palveluista asiakkaillemme.



SUNLOMA

+34 626 760 494
info@sunloma.es

Liisa Kuoksa-Jalonen

+34 634 303 968
liisa@sunloma.es

Kirsi Oras

+34 662 949 122
kirsi@sunloma.es

www.sunloma.es

Hyvä uni on menestyksen vaade

Yksilöllisesti räätälöidyssä sängyssä
nukut levollisemmin



Menestyksen taustalla on usein yksi yhteinen tekijä. Syvä, levollinen uni. Olemme auttaneet suomalaisia nukkumaan paremmin vuodesta 1985 lähtien.

Vuonna 2020 asiakastyytyväisyyskyselymme mukaan 8 364 Unikulman asiakasta ostivat yksilöllisesti räätälöidyn sängyn. Asiakastutkimuksemme mukaan 93,8 % heistä suosittelivat meitä vilpittömästi lähipiirilleen.

Haluatko Sinä olla yksi heistä?

www.unikulma.fi
Miten Teillä nukutaan?

Espoo / Liila
Helsinki / Erottaja
Vantaa / Petikko
Vantaa / Porttipuisto



JACUZZIN® ja hydroterapian historiaa

TEKSTI JUHANI NURMI • KUVAT Jacuzzi®

Ajatus kuumassa vedessä rentoutumisesta ei ole mitenkään uusi. Kautta ihmiskunnan historian monien eri kulttuurien ihmiset ovat nauttineet siitä. Olipa kyse sitten luonnollisista kuumista lähteistä tai erityisesti rakennetuista kylpylöistä, hydroterapian hyödyt ovat olleet jo hyvin pitkään tiedossa. Antiikin roomalaiset menivät askeleen pidemmälle, koska he integroivat kuumat lähteet osaksi heidän yhteisöjään. He rakastivat tätä kehon ja mielen puhdistumista niin paljon, että he tekivät siitä päivittäisen rituaalin. Antiikin roo-

malaiset ymmärsivät hydroterapian elvyttäviä vaikutuksia niin paljon, että tekivät siitä päivittäisen rituaalin, nauttien kylpemisestä ystävien ja työtovereiden kesken. 500-luvulle mennessä pelkästään Roomassa oli 900 julkista kylpylää. 1920-luvulla italialaisyntyiset **Jacuzzin** veljekset käänsivät huomionsa maatalouteen ja erityisesti vedenjakelujärjestelmiin ja pumppuihin. Veljesten menestys näillä osa-alueilla johdattivat heidät luomaan keksinnön, josta tulisi ennen pitkää ikoninen lisävaruste moneen kotiin. Vuonna 1925 Jacuzziin veljekset loivat vallankumouksen vesipumppute-

ollisuudessa. He kehittivät uudenlaisen vesipumpun, joka kykeni imemään vettä maan sisästä tehokkaammin kuin mikään muu vesipumppu ennen sitä. Idea oli niin nerokas, että yleinen epäluulo oli vähällä tuhota koko hankkeen. Mutta kun Jacuzzi-veljesten vesipumppu vihdoinkin palkittiin vuonna 1930 Kalifornian osavaltiomessuilla kultamitalilla innovatiivisuudesta, näytti siltä että vain taivas oli rajana. Jacuzzien ainutlaatuinen keksintö liikuttaa vettä veden avulla loi perustan nykypäivän suihkuvesipumpputeollisuudelle. Koska pakottava tarve on useimmiten kaikkien uusien vallankumouksellisten ideoiden tärkein kannustin, tämä johdatti Jacuzziin perheen kriittiseen seuraavaan vaiheeseen. Vuonna 1956 Jacuzzi-veljesten oli autettava erästä perheenjäsentään, jolla oli pakottava tarve saada kipua lievittävää hydroterapiaa. Heidän nerokas kekseliäisyyten-



sä ja tietämyksensä hydraulikasta johti kannettavan hydroterapiapumpun luomiseen. J-300 pumppu muutti normaalin kylpyammeen rentouttavaksi ja kehoa elvyttäväksi hydroterapeuttiseksi kylpyläksi. Tämä pienen markkinaraon täyttänyt keksintö antoi Jacuzziille® tilaisuuden kehittyä varteenotettavaksi brändiksi. Vuonna 1968 kolmannen sukupolven perheenjäsen, **Roy Jacuzzi**, vei kannettavan hydroterapiapumpun seuraavalle asteelle. Työskenneltyään perheyriyksessä jo teini-ikäisestä lähtien, hänen intohimonsa designia ja suunnittelua kohtaan synnyttivät maailman ensimmäisen integroidun whirlpool-tyyppisen ammeen – Romanin. Avain Romanin vallankumoukselliseen innovaatioon olivat terapiasuihkut, jotka oli asennettu ammeen sivuille. Patentoidut suihkut tuottivat ihanteellisen 50/50 vesi-ilmayhtälön, joka antoi ammeen käyttäjälle ennennäkemättömän kokemuksen. Vuonna 1970 alettiin rakentaa isokokoisempia ammeita, joissa oli sisäänrakennetut lämmitys- ja suodatusjärjestelmät. Ensimmäistä kertaa ammeisiin mahtui myös useita ihmisiä kerralla, mikä teki Jacuzziista® ensimmäisen pienimuotoisen kylpylän kotikäyttöön. Ensimmäistä kertaa kuka tahansa maksava asiakas saattoi hemmotella itseään ren-



tuttavalla ja virkistävällä kylpylähoidolla ystävien tai perheenjäsenten kera omassa kodissaan. Jacuzziin® uraauurtava tutkimus- ja kehitystyötä harjoittava tiimi on jatkanut teknologian kehittämistä eteenpäin, luoden täten uusia mahdollisuuksia Jacuzzi®-tuotteille. Jacuzziin® patentoidut Powerpro-suihkut hyödyntävät yhä 50/50 vesi-ilmayhtälöä hieroakseen käyttäjänsä kehoa kauttaaltaan hellästi. Vesisuihkut on suunniteltu hieromaan kiertävillä ja pyörivillä liikkeillä. Vesisuihkut voivat käyttää isoja määriä vettä tai suuntautua tiettyihin painekohtiin. Kaikki on suunniteltu ergonomisesti, ja osaksi tärkeitä kokonaisuuksia. Monet ominaisuudet ovat myös täysin muunneltavissa, niin että kylpemiskokemuksesta tulee täysin ainutlaatuinen. Koko Jacuzzi® PowerPro -suihkujärjestelmä käyttää isol-la vesimäärällä toimivia, matalapaineisia pumppuja, jotka on kaikki suunniteltu antamaan käyttäjälleen hydroterapeuttista hierontaa. Jacuzziin® vesisuihkut ovat tehokkain tapa siirtää vettä, ja tehokas tapa tehdä vaikutus käyttäjänsä. Jacuzzi® ylläpitää ajatusta siitä, että kylpeminen on paras tapa rentouttaa sekä kehoa että mieltä. •

➤ www.jacuzzi.eu

➤ www.propatio.fi



PATRIK PASMA

TÄHTÄÄ FORMULA 1 -SARJAAN

Maamme tuleviin formulatoivoihin laskettu Patrik Pasma on niittänyt lyhyessä ajassa mainetta nopeana ja luotettavana kuljettajana. SCC Concierge sai Patrikin langan päähän lyhyellä kilpailutauolla.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT DUTCH PHOTO AGENCY, KIC MOTORSPORT / JANI KEKONI, PAOLO PELLEGRINI

Oululaissyntyinen **Patrik Pasma**, 21, on yksi niistä nimistä, jotka mainitaan samaan hengenvetoon **Elias Seppäsen** ja **William Alatalon** ohella, silloin kun puhutaan seuraavista potentiaalisista suomalaisista formulatähdistä. Tällä hetkellä **Petri Lappalaisen** omistamassa KIC Motorsport -tallissa ajava Pasma kilpailee Formula Regional European Championship -sarjassa. Sarja sai alkunsa lokakuussa 2018, jolloin Automobile Club d'Italia ja karting-promoottori WSK saivat luvan järjestää mestaruussarjan.

Kyseessä on eurooppalaisesta Formula 3 -sarjasta. Kaikki kuskit ajavat Tatuus F3 T-318 -autoilla, joissa on hiilikuituinen monokokkirunko (paino 565 kg). Voimanlähteenä toimii 270 hevosvoiman 1,8 litran 4-sylinterinen turboahdettu Renault-rivimoottori.

Vuoden 2020 kilpailukaudella Formula Renault Eurocup sulautui Formula Regional European Championship -sarjaan. Se koostuu kahdeksasta kisasta Euroopassa, jossa puolet radoista sijaitsee Italiassa. Nuorille ja kunnianhimoisille kuskeille sarjan varsinaiset houkutukset ovat kertyvän kokemuksen ohella FIA:n superlisenssi-pisteiden kartoittaminen ja aiempaa laajempi kontaktiverkosto.

2021 NÄYTTÄÄ VALOISALTA

Kausi 2021 on alkanut oululaiskuljettajan kannalta mukavalla ryminällä. Pasma teki historiaa australialaisessa Evans GP -tiimissä nappaamalla ensimmäisenä suomalaiskuljettajana kilpailulähdön Aasian Formula 3 -sarjassa helmikuussa. Sarjan viidennessä ja viimeisessä osakilpailussa Yas Marinan radalla Abu Dhabissa Pasma niitti yhden voiton ja kaksi kakkossijaa, päätyen sarjan loppupisteissä neljänneksi.



Abu Dhabissa
Pasma niitti
yhden voiton
ja kaksi
kakkossijaa.

Tavoitimme Patrikin pohjoisesta kotikaupungista, jonne hän oli palannut Monacon ja Paul Ricardin osakilpailujen jälkeen muutamaksi viikoksi ennen Hollannin Zandvoortin kisaa. Hän myöntää auliisti, että jo nuoresta lähtien matkustaminen on ollut tärkeä ja kasvattava tekijä.

”Kokeilin karting-autoa ensimmäistä kertaa 4-vuotiaana. Se veti heti mennessään. Nuorena poikana italialaisen mekaanikon ja hänen perheensä mukana matkustaminen Suomessa ja ympäri Eurooppaa oli unohtumaton kokemus. Alussa en osannut muodostaa yhtään kunnollista lausetta englanniksi. Puolen vuoden sisällä olin jo oppinut kommunikoida englanniksi. Opin kaikenlaista muutakin, ennen kaikkea huolehtimaan itsestäni. Matkustaminen on kasvattanut ja antanut valtavasti, jo ihan yleissivistyksenkin kannalta.”

PASMA SELVISI KORONATARTUNNASTA

Paljon ympäri maailmaa matkustavana urheilijana Patrik Pasma ei voinut välttää törmäämästä Covid-19 -viruksen luoman pandemian asettamiin, usein huipputiukkoihin rajoituksiin.



”Viime vuosi on monella tavalla tosi haastava. Kauden siirtyminen eteenpäin oli tietysti turhauttavaa, koska aloituskisaan oli treenattu tosi kovaa koko talvi. Aivan kuten formula ykkösissä, meidänkin formulasarjassa tietyt maat vaihtuivat kisakalenterissa nopeasti toisiin pandemian vuoksi. Kaikki on ollut viime vuoden keväästä lähtien tiukasti määriteltyä koskien omaa liikkumista, turvaetäisyyksiä, maskiprotokollaa jne. Radalla on ollut lähes joka päivä koronatestejä. Sain itse myös koronatartunnan, mutta selvisin siitä hämmästyttävän vähällä. Oma tartuntani ei ollut edes niin paha kuin normaali kausiflunssa. Saan kiittää hyvää kuntoa ja onnea, että selvisin siitä niinkin vähällä.”

ISOT FORMULA-LUOKAT VAATIVAT KOVAA KUNTOA

Patrik mainitsee, että hyvä englannin kielen taito on tärkeää myös itse kilpa-auton kehittämisen ja siihen liittyvän teknisen palautteen vuoksi. ”Jokaisessa kilpaluokassa on jonkun verran säätämistä kuskin osalta. Kuskeina saamme vaikuttaa aika paljon itse auton säätöihin. Kokemus on ensisijaisen tärkeää, jotta voit kertoa mekaanikoille tarkalleen millaiset kisäsäädöt haluat autoon.”

Nykyinen Formula Regional European Championship -luokka antaa hyvää osviittaa siitä, mitä isommissa luokissa on tiedossa. ”Formula 4 -autossa ei ole vielä kovin paljon siipeä, G-voimat ja moottoriteho ovat vähäisemmät. Formula 3 -luokassa tulee mukaan enemmän kokoa, painoa ja downforcea. Myös aerodynamiikka ja kusiin kohdistuvat G-voimat tekevät ajamisesta aiempaa vaativampaa.”

Patrik tiedostaa hyvin myös ratakuskin kunnan merkityksen. ”Omaa kuntoa pitää kehittää koko ajan – löysiä lösoilypäiviä ei juurikaan ole – koska ylemmissä luokissa ajaminen muuttuu aste asteelta raskaammaksi. Muistan yhä, kuinka ensimmäisten formula-kisojen jälkeen oli haku olo. Nykyisessä luokassa oma kuntotaso on riittänyt hyvin. Treenaan oman personal trailerin ohjeiden mukaan 5-6 kertaa viikossa aerobisesti ja punttisalilla, jotta pysyisin parhaassa mahdollisessa kunnossa ja valmiina isompien luokkien testejä varten. Paino täytyy myös pitää kurissa.”

NOPEAT RADAT OVAT PASMAN SUOSIKKEJA

Myös Formula 1 -sirkuksesta tutut kilparadat ovat tulleet Patrik Pasmalle tutuiksi. Hänellä on myös muutamia henki-



Tykkään ajaa eniten nopeilla radoilla, joissa on useita kaasua pohjassa ajettavia mutkia.

lökohtaisia suosikkeja. ”Omaan kilpailukalenteriini kuuluvista radoista heti ensimmäisenä mieleen tulee Monaco. Belgian Spa-Francorchamps ja Italian Monza ovat myös lähellä sydäntä. Tykkään ajaa eniten nopeilla radoilla, joissa on useita kaasua pohjassa ajettavia mutkia. Myös itse kisamisen kannalta on aina paljon mukavampaa, kun pääsee ohittelemaan kunnolla.”

Patrikin äänestä kuultaa erityinen kunnioitus legendaarisesta Monaco kohtaan. ”Se on toistaiseksi ainoa katurata kalenterissamme. Monacon rata on kuskille erityisen haastava siksi, että siellä ei voi tehdä ainuttakaan virhettä. Monacon kaupungin ja sataman tunnelma on jotain todella ainutlaatuista. Muistan, kun katselin lapsena suomalaisten F1-tähtien Monaco GP -kisoja televisiosta. Kun sitten pääsin itse ajamaan lähtösuoralta kaasua pohjassa, tuntui hurjalta kun vauhtia oli lasissa melkein 300 km/h – ja itse rata on vielä tosi kapea. Meillä on kisoissa 35 autoa mukana, verrattuna F1-kisojen 20 autoon, joten aika ahdasta tulee välillä. Kiinan Macao on sellainen rata, jossa haluaisin päästä vielä joskus ajamaan. Monacon tavoin sekin on katurata.”

Pasma sanoo, että kun tietyillä radoilla Formula Regional European Championship -kilpureissa käytetään enemmän downforcea ja siipeä, niissäkin alkaa ilmetä samankaltaisia ajettavuushaasteita kuin Formula 1 -autoissa. ”Kun olet noin kahden sekunnin päässä edellä ajavasta, kaveri on vielä helppo saada kiinni. Mutta sitten kun pääset alle sekunnin päähän, usein alkaa tulla hankaluuksia likaisen ilmavirtauksen takia. Kun siivet eivät saa tarpeeksi ilmaa, se alkaa verottaa renkaita.”



SIVILISSÄ KULKUPELINÄ VÄKIVAHVA AMG-MERSU

Nopeat ja tehokkaat autot kuuluvat Patrikin elämään myös siviilissä. ”Mersut ovat aina olleet sydäntäni lähellä. Ajan tällä hetkellä 2017 vuosimallin A45 AMG PETRONAS Edition -mallia, jossa on 381 hevosvoimaa. A45-malli on minulle juuri sopivan kokoinen, vaikka täällä Oulussa mahtuisi kyllä ajamaan vähän isommallakin autolla. Tehoa A45:ssa on enemmän kuin riittävästi, ja 4MATIC-neliveto toimii upeasti kelillä kuin kelillä. Joskus lähitulevaisuudessa haluaisin hankkia V8-moottorisen C63 AMG -mallin. Raakaan voimaan ja huipputekniikkaan kun ei kyllästy koskaan.”

OULULAISKUSKI TÄHTÄÄ KORKEALLE

Tulevista urasuunnitelmistaan Patrik Pasma ei lähde maalilemaan mitään pilvilinnoja, vaikka hän tunnustaakin olevansa erittäin kunnianhimoinen. ”Neuvotteluita useaan suuntaan on käyty kuluneena vuonna brittimanagerini **Joseph Reillyn** johdolla – ja käydään jatkuvasti. Koko ajan eteenpäin ja ylemmäs tähdätään. Mielestäni teimme oikein solmiessamme tälle vuodelle jatkosopimuksen KIC Motorsport -tallin kanssa. Kokemusta tarvitaan lisää, ja toivon varmistavani superlisenssin tänä vuonna. Sarja päättyy Italian Monzassa lokakuun lopussa. Se on fantastinen rata, jossa on mahtavaa päättää jännittävä kausi. Ensi vuodeksi pyrin vähintään FIA F3 -luokkaan.” •



patrik pasma

Patrik Pasma
info@patrikpasma.com

➤ www.patrikpasma.com

DeLuxe

ASTETTA / PAREMPI / MEDIA

Tervetuloa luksuksen ja vapaa-ajan maailmaan.

DeLuxe-lehti käsittelee mm. urheilua, autoilua, matkailua, veneilyä, sisustamista, kiinnostavia henkilöhaastatteluja, ruokaa & juomaa, kelloja ja koruja, muotia ja niin suomalais- kuin Hollywood-tähtienkin haastatteluja. Lähestymistapa on eksklusiivinen ja korkealuokkainen.

TILAA DELUXE-LEHTI

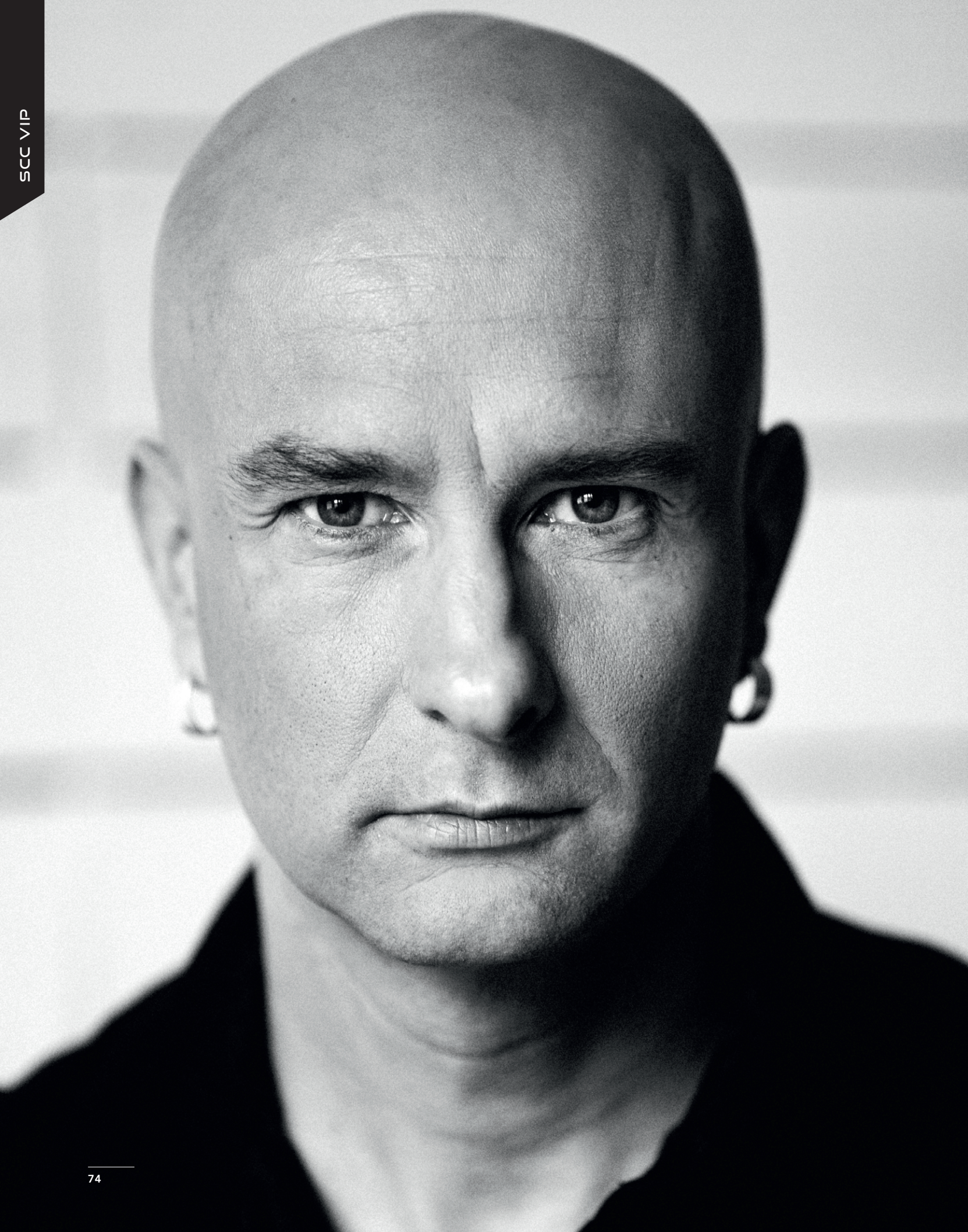
Nyt tarjouksena vuositilaus **39,90 €** ja kestotilaus **34,90 €**.

DeLuxe-lehti ilmestyy vuosittain neljä kertaa.

DeLuxe-lehti on nyt osana DeLuxe Mediaa.

WWW.DELUXEMEDIA.FI

Sinulle, joka etsit laatu-elämyksiä



Herra Ylppö –

MERSUMIES HENKEEN JA VEREEN

Herra Ylppö on monilahjakas taiteilija ja artisti, jonka yksityisyyden pyhän kolminaisuuden muodostavat koti, työhuone ja auto – eikä välttämättä tässä järjestyksessä.

TEKSTI **PÄIVI REMES**
KUVAT **ARI-PEKKA SINIKOSKI**

Herra Ylppö on niitä taiteilijoitamme, joka kaipa esittelyä. Moni mieltää hänet eksentriseksi vaihtoehtorock-muusikoksi. Hän on kuitenkin paljon muuta. Lähdetäänpä kuorimaan sipulia, koska Herra Ylppö sen meille sallii. On nimittäin päiviä, jolloin hän kiertää ihmiset kaukaa ja haluaa vain ajaa Mersulaan auringonlaskuun. Onneksemme kohtasin hänet sellaisen pitkän hellepäivän iltana, jolloin hän halusi jutella toisen road trippailua rakastavan taiteilijasielun kanssa. Hypätkää siis kyytiin, nyt lähdemme todelliselle joy ride -ajelulle.

MIES TAITEILIJANIMEN TAKANA

Keväisenä päivänä vuonna 1973 silmänsä tässä maailmassa ensi kertaa avannut Herra Ylppö on tänään 48-vuotias mies. ”En mä välttämättä miellä itseäni erityisesti mieheksi tai naiseksi tai muunsukupuoliseksi. Olen ihminen”, Ylppö itse toteaa ja jatkaa: ”Mutta jos jotenkin miehisuus mussa pitäisi määritellä, lähimpänä sitä kuvaisi ’miehen sanaan pitää voida luottaa’ – sen periaatteen mä tunnen omakseni.”

Herra Ylppö on vaikuttanut pitkään musiikkimaailmassa yhtyeiden *Maj Karma* sekä *Herra Ylppö & Ihmiset* ja *Musta Paraati* laulajana, sanoittajana, säveltäjänä ja keulahahmona. Kun Ylppö aloitteli Harjavallassa voimallisemmin muusikon uraansa, tapasin hänet Joensuun *Ilosaarirockissa* – mutta palataan siihenkin tuonnempana.



AUTOSSA SAA OLLA RAUHASSA

Tätä haastattelua kesäkuussa 2021 tehdessämme Ylpön työhuone sijaitsee Karkkilassa ja koti Porvoossa. Mutta arviolta jo tulevan heinäkuun aikana remontti Tampereen 100-vuotiaassa talossa alkaa olla siinä vaiheessa, että nykyinen 1700-luvun hirsitalossa oleva koti vaihtuu sinne. Vuorenvarmaa sekään ei tosin ole, sillä tämä taiteilija ei erityisen tarkasti suunnittele tai seuraa kelloa ja kalenteria.

”Mua ei haittaa vaikka nytkin ajelen joka viikko Tampereen, Helsingin, Porvoon ja Karkkilan väliä. Itse asiassa päin vastoin. Autossa saan olla rauhassa. Pidän tosi paljon ajamisesta. Tilava auto, pehmeä kyyti ja voima konepellin alla – se on mun juttu”, Mersumies pohjustaa.

Myös oma työhuone on toinen koti – auton ohella. ”Työhuoneella menee helposti pari-kolme päivää putkeen, välillä nukunkin siellä. Luova työvaihe tarvitsee aikaa ja tilaa”, hän evästää.

MYRSKYN LAPSI

Kelataanpa aikaa lapsuuteen. ”Äiti on kertonut, että halusin ulos leikkimään silloin, kun ulkona myrskysi ja satoi. Kurahousut, kumisaappaat ja menoksi. Olen aina ollut vähän omalaatuinen. Tykkäsin leikkiä yksin mielikuvitusleikkejä. Mulla oli ystävinä jotain horsmia tai koiranputkia: koiranputkesta sai miekan ja horsmat oli vihollisia.”



Herra Ylpön

autoiluhistorian kaari on yhtä
poukkoilevan moninainen kuin
miehen tuotanto.



RENTO ISÄ, HUUMORINTAJUINEN YSTÄVÄ

Aikuisena olemisessa isän rooli on Ylpölle mieluinen. ”Ylätyin, miten mieluista ja hienoa isyys on minulle, saan siitä energiaa. Koen isänä olevani kaverillinen ja rento, ehkä vähän liiankin lepsu. Kun toivuin rankasta avioerosta huomasin, että etä-isyys voi olla ihan toimivaa. Se sallii taiteilijaluovuuden. Jos haluan maalata tunnin, se vie vähintään neljä tuntia aikaa. Jos olen lasten kanssa päivän, en enää samana iltana pysty heittäytymään luovaan työhön.”

Ystävänä Ylppö kokee olevansa rehellinen ja luotettava. ”Olen joskus vähän liiankin suoraan asiat töksäyttävä. Mi-hinkään small talkiin en taivu, mutta syvälliset keskustelut ovat mun juttu. Ja huumori! Se on mulle kaikessa läsnä, elämässä ja taiteessa.”

Monipuolisena artistina ja taiteilijana toimiva Ylppö on tunnistanut itsessään tarkkaavaisuushäiriötä, pakkomieltisyyttä ja autismin piirteitä. ”Hyvin suurella todennäköisyydellä ystäväni sanoisivat, että olen obsessiivis-kompulsiivinen eli vaativa persoona.”

Kirjoittaminen, kuvataide ja elokuvanteko ovat Herra Ylpölle luovuuden kanavoimiskeinoja musiikin tekemisen ja esittämisen ohella. ”On hienoa olla lavalla esiintymässä mutta aivan yhtä hienoa on olla kameran takana kuvaamassa ja ohjaamassa.”

LYNCH-KAURISMÄKELÄISVAIKUTTEINEN ELOKUVA TEKEILLÄ

Oman elokuvan tekeminen on Ylpölle ollut omien sanojen mukaan kauttaaltaan mieluista. ”En ole missään vaiheessa kokenut oman elokuvan tekemistä henkisesti raskaaksi vaikka se sitä fyysisesti on ollutkin. Se on ollut pelkästään mukavaa.”

Ohjaajana Ylpöllä on aivan poikkeuksellinen työskentelymetodi. ”Valitsen kameran eteen haluamani näyttelijät hyvin tarkasti. Annan heille suurpiirteiset ohjeet. Haluan heidän tekevän mahdollisimman vähän, mahdollisimman eleettömästi. Mitään ei alleviivata. Toisin sanoen en halua, että näyttelijät näyttelivät vaan tuntevat ja ovat mahdollisimman luonnollisia. Pienikin epäluonnollisuus aiheuttaa uusintaoton.”

Tähän asti ohjaaja-Ylpön tavoitteet ovat suhteellisen ymmärrettäviä. Mutta sitten ponnahtaa esiin herralle luonteenomaiset ominaispiirteet ja toimintatapa. ”Näyttelijät eivät edes tiedä, millainen elokuvasta tulee enkä ole näytännyt heille leikattuja kohtauksia.”

Ylpön elokuvasta saattaa löytää vaikutteita **David Lynchin** ja **Aki Kaurismäen** elokuvista. Hän paljastaa tulevasta elokuvastaan hyvin niukasti lisätietoja. Nyhdän niitä kuitenkin muutaman lisää. ”**Mira Luoti** tähdittää mustavalkoista, hidastempoista kokopitkää absurdia taide-elokuvaa, joka kertoo huumorisävytteisesti miehen alhosta, avioerosta ja ➤



tinnituksesta. Sitä on kuvattu Espanjan vuoristossa ja se on pitkälti omarahoitteinen. Levytyskuviot alkavat, kun leffa on julkaisuvalmis ja koronasta selvitty. Nimeksi tulee *Kronos Kairos* ja leffaa on tarkoitus lähteä viemään kansainvälisille elokuvafestivaaleille.”

Nyhdän vielä yhden paljastuksen, kun kerran vauhtiin on päästy. Tuskin Ylppö jättää elokuvantekoa esikoiseensa. ”Seuraava elokuvani tulee olemaan road movie”, Ylppö heltyy paljastamaan.

RUNSAASTI AJOKILOMETREJÄ KEIKKAKESÄSSÄ

Herra Ylpön autoiluhistorian kaari on yhtä poukkoilevan moninainen kuin miehen tuotanto. ”Kun sain ajokortin, ostin isoisältäni markalla Toyota Corollan vuosimallia 1973. Alkuun en välittänyt autoista tippaakaan. Riitti, kun auto toimi. Mutta keikkailun lisääntyessä aloin haluta autooni fiilistä. Lainasin alkuun kavereilta vähän isompia ja parempia menopelejä – myös Mersun. Siitä se autoinnostus lähti”, mies syttyy aiheesta.

”Hetken ajoin Jaguarilla kunnes ostin ensimmäisen Mersun. Jossain vaiheessa ajattelin, että pitää vaihtaa johonkin ’järkevään’ farmariin, jotta rummut mahtuu konttiin, mutta eihän siitä tullut mitään. Vaihdoin takaisin Mersuun ja sillä tiellä ollaan edelleen.”



Äiti on kertonut, että halusin
ulos leikkimään silloin, kun
ulkona myrskysi ja satoi.



HERRA YLPPÖ – TUOTANTOA

ALBUMIT:

Maj Karman Kauniit Kuvat

Kaukana puhelimista (1996)

Kaakao (1998)

Ääri (2000)

Rautaneito (2001)

Metallisydän (2003)

Maj Karma

Sodankylä (2004)

Ukkonen (2006)

Salama (2009)

Peltisydän (2016)

101 tapaa olla vapaa (2018)

Herra Ylppö & Ihmiset

Sata vuotta (2008)

Pojat ei tanssi (2010)

Mies ja nainen (2012)

Luuranko (2013)

Herra Ylppö & EX

Lovi (2020)

KIRJALLISUUS, KUVATAIDE, ELOKUVAT:

Teppo Vapaus: *Herra Ylpön sydän* (Like Kustannus, 2012)

- Lukuisia levyjen kansikuvituksia myös muille artisteille
- Runoja, kolumneja, mainos- ja musiikkivideoita, printtitauluja
- Työn alla oma pitkä indie-elokuva *Kronos Kairos*, jälkituotantovaiheessa.
- Vaikuttanut: KarmaRock on Harjavallassa järjestettävä musiikkifestivaali, jonka perusti *Maj Karman Kauniit Kuvat* (nykyisin *Maj Karma*) -yhtye vuonna 1992. Tänä vuonna tapahtumaa ei koronan vuoksi järjestetä.

TEPPO VAPAU HERRA YLPÖN SYDÄN



MERSUN PITÄÄ OLLA ISO, MUKAVA – JA MUSTA

Musiikkivideoillakin taiteilijan Mersuja vilahuttaa. Ylppö on henkeen ja vereen yksityisautoilija – ja nimenomaan mustien Mersujen fani. ”Auton pitää olla iso ja siinä pitää olla voimaa, hyvät penkit sekä pehmeä ilmajousitus. Ja sen pitää olla ehdottomasti musta.”

Nykyinen kulkupeli on Sports Car Centeristä hankittu Mersu S 350: takavetoinen, dieselmoottorilla, vuosimalli 2011, facelift-malli. ”Kompensoin muulla tavalla ilmastopäästöjäni, mutta autoilu on mun juttu. Julkisuuden henkilönä haluan olla yksin, rauhassa. Keikkabussimatkojen sijaan kuljen mielellään omalla autolla. Autoilu ei koskaan stressaa mua. Parhaat road trip -muistot ovat niitä, kun kesäyön hämyssä on lähtenyt jostain Joensuuun Illosarirockista ajamaan kotiin.”

Heinäkuussa Mersu pääsee taas urakalla nиеlemään kesäyön tunnelmaa. *Herra Ylppö & Ihmiset* -taustabändillään aikoo kiertueellaan räjäyttää keikkalavast. ”Hienoa saada jätät taas kasaan. Tiedä, vaikka rykäistäisiin uusi levykin taas yhdessä”, Ylppö intoutuu. ”Melko varmasti niin myös käy.”

Ylppö naputtaa autonavaintaan. Ymmärrän vihjeen: kesäiltaa on vielä jäljellä ja yölläkin on tiedossa huippukeli. Turvallista matkaa, Herra Mersumies! •

Päivi Remes on tuottaja, käsikirjoittaja, vapaa toimittaja, kirjoittaja sekä Suomen Dekkariseuran *Ruumiin kulttuuri* -lehden päätoimittaja.



SPORTS CAR CENTER

SCC TOIMIPISTEET – YHTEYSTIEDOT

Suomi

Airport

Aamuruskontie 12 00750 Helsinki
Puhelin: 0300 472 208
Sähköposti: airport@scc.fi

Espoo

Olarinluoma 19 02200 Espoo
Puhelin: 0300 472 211
Sähköposti: espoo@scc.fi

Helsinki

Mekaanikonkatu 31 00880 Helsinki
Puhelin: 0300 472 212
Sähköposti: helsinki@scc.fi

Jyväskylä

Laukaantie 4 40320 Jyväskylä
Puhelin: 0300 472 214
Sähköposti: jyaskyla@scc.fi

Tuusula

Sulantie 6 04300 Tuusula
Puhelin: 0300 472 213
Sähköposti: tuusula@scc.fi

Turku

Tuotekatu 4 21200 Raisio
Puhelin: 0300 472 230
Sähköposti: turku@scc.fi

Ruotsi

Upplands Väsby

Vatthagsvägen 2 194 52 Upplands Väsby
Puhelin: 08 590 911 00
Sähköposti: info@scc.se

Smista

Smista Allé 15 141 74 Segeltorp
Puhelin: 08 590 911 00
Sähköposti: info@scc.se

Viro

Tallinn

Peterburi tee 2F 11415 Tallinn
Puhelin: +372 642 0000
Sähköposti: info@scc24.ee



TAGHEUER.COM

One name.
Two legends. Reignited.

TAG HEUER CARRERA
Porsche Chronograph



PORSCHE

Lindroos
est. 1878

ALEKSANTERINKATU 46, HELSINKI
09 624 188 – LINDROOS.FI



SPORTS CAR CENTER

www.scc.fi



LAATUAUTOILLA ON YKSI OSOITE.