

CONCIERGE

Kevät 2022



URHEILUAUTOT

SCC AUTOT

JAMES MAY

SCC TÄHTIVIERAS

KALLE ROVANPERÄ

SCC SPORT



SPORTS CAR CENTER

SCC

SPORTS CAR CENTER

www.scc.fi

LAATUAUTOILLA ON **YKSI OSOITE.**

www.scc.fi



GANT

GANT STORE HELSINKI, KESKUSKATU 3 | GANT STORE KAMPPI HELSINKI, URHO KKKKOSANKATU 1
GANT STORE KÄMP GALLERIA HELSINKI, POHJOINEN ESPLANADI 33 | GANT STORE ISO- OMENA ESPOO, PIISPANSILTA 11
GANT STORE SELLO, LEPPÄVAARANKATU 3-9 | GANT STORE HANSAKORTTELI TURKU, YLIOPISTONKATU 20
GANT STORE IDEAPARK LEMPÄÄLÄ, IDEAPARKINKATU 4 | GANT STORE RATINA TAMPERE, VUOLTEENKATU 1

Sisällys

5 Pääkirjoitus – Sami Lipponen

6 SCC – Sports Car Center toimipisteet

SCC Oulu ja SCC Tampere

12 SCC URHEILUAUTOT

BMW M3 ja M4, Mercedes-Benz AMG GT, Porsche 911, Porsche 718 Boxster ja Cayman

20 SCC VALOKEILASSA

Lamborghini Countach LPI 800-4

24 SCC KLASSIKOT

Ford GT40 – Suloinen kosto Enzo Ferrarille

34 SCC TÄHTIVIERAS

Kapteeni Hidas alias James May

42 LEPAKKOAUTO

Batmanin uskottu sotaratsu

48 KÄYTTÖVOIMAVERTAILU

Polttoaine, hybridi vai sähköauto?



Muistoni rantakirpulla ajamisesta Namibiassa *The Grand Tour* -sarjassamme oli ikimuistoinen kokemus.

54 SCC MATKAILU

Dubai – Astu tulevaisuuteen, nauti romantiikasta

58 DELUXE WEEKEND MENU

Keittiöpäällikkö Kristian Vuojärven (KV Restaurants Oy) reseptiikkaa

68 SCC SPORT

Kalle Rovannerä – Maksimaalista hyökkäystä

75 TOYOTA GR YARIS

Rallieluinen räyhähenki

76 SCC VIP

Odotus – Ohjaaja Aku Louhimiehen elokuvauutus

80 SCC TOIMIPISTEET

Yhteystiedot

Pääkirjoitus



Tänään joudumme Suomessa valitettavasti todistamaan hyvin haasteellista tilannetta. Monen ammattiautoilijan leipä on entistä tiukemmassa, johtuen kohtuuttoman kalliiksi nousseesta polttoaineesta. Kipuraja on siis ylitetty – ja roimasti.

E lämme haastavia aikoja modernissa suomalaisessa yhteiskunnassa. SCC – Sports Car Centerillä olemme kuitenkin siinä suhteessa onnellisessa asemassa, että jo kahden vuoden takaisen koronavuoden kynnyksellä olimme ennakkoon hyvin varautuneita. Jo tuolloin olimme tietoisia maailmalla vallitsevasta, akuutista sähkökomponenttipulasta – jonka johdosta premium-autojen toimitusajoissa oli nähtävissä selkeitä myöhästyksiä.

Olemme siis olleet hyvin hereillä – ja samalla proaktiivisia. Raakaöljyn hinta heilahteli jo ennen kuluvaan kevättä hyvin tulenerkällä tavalla. Tänään joudumme Suomessa valitettavasti todistamaan hyvin haasteellista tilannetta. Monen ammattiautoilijan leipä on entistä tiukemmassa, johtuen kohtuuttoman kalliiksi nousseesta polttoaineesta. Kipuraja on siis ylitetty – ja roimasti.

Kaikki edellä mainitut seikat ovat johtaneet siihen, että myös SCC – Sports Car Centerissä olemme huomanneet hybridi- ja sähköautojen päivittäiskäytön kasvun. Viittaan tässä kohtaa myös lehtemme päätoimittajan, **Juhani Nurmen** erikoisartikkeliin hybridi- ja sähköautojen hankintaan liittyvistä kriteereistä.

Juuri nyt hybridi- ja sähköautoja riittää varastoissamme melko hyvin, vaikka tiedostammekin että vuodesta 2022 voi tulla haastavin tähän mennessä autojen saatavuuden suhteen. Siksi pyydän asiakkailtamme tavallista suurempaa kärsivällisyyttä. Tiettyjä autoja löytyy hyvin, mutta eräissä muissa malleissa toimitusajat vaihtelevat suuresti ja ne saattavat myös venyä tavallista pidemmiksi.

Toimituksellisesti SCC Concierge -lehtemme jatkaa kunnianhimoista otettaan. Haluamme tarjota teille, arvoisat asiakkaamme, monipuolisen ja viihteellisen lukupaketin. Tässä vuoden ykkösnumerossa voit lukea muun muassa tunnetun brittiläisen autotoimittajan **James May'n** (*Top Gear*, *The Grand Tour*), suomalaisen rallitähden **Kalle Rovannerän** ja elokuvaohjaaja **Aku Louhimiehen** uusimmista mietteistä.

Toivotan lopuksi kaikille asiakkaillemme ja lukijoillemme aurinkoista alkanutta kevättä. Yhteistyöllä ja suomalaisella sisulla selviämme varmasti näistäkin koettelemuksista.

SAMI LIPPONEN
SCC – Sports Car Center
Ostojohtaja

KUSTANTAJA
Oy Sports Car Center Ab

TOIMITUS/JULKAISIJA
Luxmedia Oü
www.deluxemedia.fi

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

AD
Sebastian Boström

ILMOITUSMYYNTI
Miikka Raman
puh. 040 828 3765
miikka.raman@scc.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 2022.

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

TIETOJEN TEKNINEN TOIMITUS
Bisnode Marketing Oy,
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,
Gumtåktsvägen 3,
00520 Helsingfors

KANNEN KUVA
Bentley Bentayga Hybrid
(2020) ja Audi e-tron GT
Quattro (2021).
Kuva: Joonas Puhakka /
Oy Sports Car Center Ab.
Kiitokset: Radisson Blu Hotel,
Espoo.

PAINO
Scandiprint Oü, Tallinna.

Lehti ei vastaa epäselvistä kä-
sikirjoituksista tai puhelimesta
sattuneista väärinkäsityksien
johdosta aiheutuneista paino-
virheistä, eikä anna hyvitystä vä-
häisestä painovirheestä, joka ei
vaikuta ilmoituksen käsittämistä
tai vähennä sen mainosarvoa.
Lehden vastuu virheellisestä
ilmoituksesta rajoittuu enintään
ilmoituksen hintaan.



SCC TOIMIPISTEET – SCC Oulu

Alasintie 10 B (-1 krs)
90400 Oulu

Uusi Oulun toimipisteemme palvelee teitä kaikissa autoiluun liittyvissä asioissa. Premium- ja Exclusive-luokan toimipisteemme sijaitsee Oulun Limingantullin alueella, joka on vain noin kilometrin päässä keskustasta. Koko SCC:n autovalikoima on myös ostettavissa Oulun toimipisteestä. Toivotamme teidät lämpimästi tervetulleeksi asiakkaaksemme.

SCC Oulun myyntipäällikön, **Markus Toljamon** mukaan maaliskuussa avattu, uunituore liike on toteutettu nopealla aikataululla. ”Olin työpaikkahaastattelussa viime joulukuussa, ja saimme liiketilan avaimet maaliskuun



Garage-tyylisten tilojemme ruskealla nahkasohvalla on mukava nauttia maukkaasta kahvista.

alussa. Tämä toiminta myös vakuutti minut ja osoitti että yritys kykenee toimimaan todella ketterästi. Uskon SCC:n olevan hyvin tervetullut, koska Oulussa ei ole ollut aikaisemmin vastaavia premium-luokan autoliikkeitä. Huhtikuun alusta lähtien meillä on Oulussa hyvin motivoitunut viisihenkinen myyntitiimi, jonka kanssa on hyvä pistää hösseliksi.”

Markuksen mukaan SCC Oulun 1800 m² kokoisessa myyntitilassa suurin etu on sen sijainti. ”Limingantulli on hyvin lähellä Oulun keskustaa. Garage-tyylisten tilojemme ruskealla nahkasohvalla on mukava nauttia maukkaasta kahvista. Tärkeintä on, että asiakkaamme viihtyvät ja saavat parasta mahdollista palvelua.”

SCC Oulu tarjoaa Toljamon mukaan Exclusive- ja Premium-autoja. ”BMW, Jaguar, Mercedes-Benz, Porsche, Range Rover ja Volvo. Siinä pääasialliset merkkimme, mutta tarjontaa tulee olemaan laidasta laitaan. Erilaiset laadukkaat hybridi- ja sähköautot ovat juuri nyt tavattoman kysyttyjä.”•

YHTEYSTIEDOT

Puh: 0300 472 234
E-mail: oulu@scc.fi



SPORTS CAR CENTER

AUKIOLOAJAT

ma-pe 09.00–18.00
la 10.00–15.00
su suljettu



SCC TOIMIPISTEET – SCC Tampere

Ruokosmetsänkatu 8
37570 Lempäälä

Tampereen toimipisteemme palvelee teitä kaikissa autoiluun liittyvissä asioissa. Premium- ja Exclusive- luokan toimipisteemme sijaitsee Lempäälässä noin 20 minuutin ajomatkan päässä Tampereen keskustasta. Koko SCC:n autovalikoima on myös ostettavissa Tampereen toimipisteestä. Catamount Group, johon SCC – Sports Car Center kuuluu, rakennuttaa 5000 m² kokoiset uudet kaupalliset toimitilat Ideaparkin välittömään läheisyyteen. Samaan kiinteistöön valmistuu myös SCC:n uusi, eksklusiivinen autoliike vuoden 2022 loppuun mennessä.



Nyt avattu väliaikainen toimipiste palvelee teitä siihen asti, kunnes uusi liikkeemme on valmis. Toivotamme teidät lämpimästi tervetulleeksi asiakkaaksemme. SCC Tampereen myyntipäällikkö, **Mikko Niemi** kertoo, että väliaikaiset myyntitilat avattiin syyskuun 2021 alkupuolella. "Alusta lähtien suunnitelmissa oli rakentaa uusi kiinteistö tänne Lempäälään. Olemme nyt Ruokosmetsänkadulla siihen asti kun uudet tilat valmistuvat. Alkuperäiset asiakkaamme Pirkanmaalla ja Tampereella ovat löytäneet meidät tosi hyvin. Oulu on väliaikaisesti korvannut meidät SCC-konsernin uusimpana liikkeenä."

Niemen mukaan oman myyntitiimin mittavat kontaktit esittävät tärkeää roolia uusien asiakkaiden löytämisessä. "Markkinoinnissamme hyödynnetään paljon erityyppistä sosiaalista mediaa. Teemme paljon erilaisia asiakaskontakteja myyjiemme omien verkostojen kautta." SCC Tampereen autotarjonta painottuu erityisesti Exclusive- ja Premium-autoihin. "Olemme myyneet viime viikkoina SUV-katumaastureita, erilaisia hybridejä ja sähköautoja. Niitä kysytään ja myydään nyt erityisen paljon."•

YHTEYSTIEDOT

Puh: 0300 472 282
E-mail: tampere@scc.fi



SPORTS CAR CENTER

AUKIOLOAJAT

ma-pe 09.00–18.00
la 10.00–15.00
su suljettu



*From Our Hands
to Yours.*



1860
A.TILLANDER
JALOKIVISEPPÄ

ALEKSANTERINKATU 17 • 00100 HELSINKI • PUH. 020 7000 620

www.alexandertillander.fi • facebook.com/a.tillander • instagram.com/a.tillander

URHEILUAUTOT

TOIMITTANUT JUHANI NURMI



BMW M3 ja M4

– Legendaaristen M-autojen kruununperilliset



Müncheniläisen Bayerische Motoren Werke -autotehtaan M Motorsport -autot ovat alusta alkaen erottuneet normaaleista sarjatuotantomalleista, erityisesti mitä tulee urheilulliseen suorituskykyyn ja dynaamiseen ulkonäköön.

Alun perin vuonna 1985 ensiesitelty BMW M3 (E30) oli ilmestyessään välitön menestys. Jotkut autotoimittajat olivat valmiita myymään vaikka äitinsä saadakseen sellaisen. 200 hevosvoiman 2,3-litraisella nelosmoottorilla varustettu takavetoinen auto oli kulmikkudestaan huolimatta tyylikäs ja hyvä ajaa.

M3:n muissa sukupolvissa (E36, E46, E90/E92/E93 ja F39) voimanlähteet kasvoivat rivikuutosiksi ja jopa V8-moottoriksi, kunnes F80-mallissa siirryttiin takaisin ruo-

tuun – rivikuutoseen. Neliovinen sedan tuli tarjolle E36- (1994–1999) ja E90- (2008–2012) mallityypin M3-autoissa. Vuodesta 2014 lähtien, M3 on ollut ainoastaan saatavana sedan-korisena. Coupe- ja avomallit kun brändättiin pysyvästi uuden M4-nimikkeeseen alle.

Nykyinen, kuudennen sukupolven M3 (G80) on edelleen neliovinen. Auton voi tilata joko takavetoisena tai xDrive-nelivetotekniikalla (ensimmäistä kertaa M3-mallissa). 6-vaihteinen ZF-vaihteisto on saatavissa ainoastaan takavetoiseen malliin. Nelivetoisessa xDrive-mallissa käytetään 8-vaihteista ZF-automaattivaihteistoa. M3 ja M3 Competition tarjoavat vaihtoehtoisesti joko 480 tai 510 hevosvoimaa – ja sitä kuuluisaa ajamisen iloa.





Mercedes-Benz AMG GT

– Nostalgiaa henkivä muskeliauto

Mercedes-Benz herätti henkiin tarunhoitoisen 300 SL ”Lokinsiiven” SLS AMG -mallillaan (C197/R197), jota valmistettiin vuosina 2009–2014. Kyseessä oli arvostelu- ja myyntimenestys, joskin vähäisistä tuotantomääristään johtuen SLS pysyi – nyt ja aina – hyvin harvojen herkkuna.

Mercedes-AMG oli tehnyt hienoa työtä SLS-mallin suunnittelussa. Sen seuraaja oli AMG GT, joka esiteltiin vuonna 2014 Pariisin autonäyttelyssä. Kyseessä on muotoilultaan vahvasti retronostalgiaa henkivä urheiluauto 1950-luvun 300 SL Panamerica -mallia muistuttavan keulasäleikkönsä ja pyöreän peränsä ansiosta. 4-litraisen kaksoisturboahdetun V8-moottorin muskeliautomaista ääntä pidetään edelleen yhtenä automaailman parhaista.



AMG GT on takavetoinen, mutta lokinsiipioivia siinä ei SLS-mallin tavoin ole. Myös AMG GT:stä on nähty vuosien varrella useita eri variaatioita. Edeltäjänsä ohella AMG GT:llä on vahvat sukujuuret kilparadalla, ovathan molemmat kilpailleet suosituissa GT3- ja GT4-luokassa.

Uutuusmallia tarjottiin alussa kahdella moottoriteholla: AMG GT (462 hevosvoimaa) ja AMG GT S (510 hevosvoimaa). Suomalaisella Formula 1 -kuskilla, **Valtteri Bottaksella** oli työsuhteautona jälkimmäinen malli ollessaan Mercedes-AMG Petronas Formula One Team -tallissa. GT C Roadsterin (550 hevosvoimaa) lisäksi viime vuosina on esitelty muun muassa GT R/GT R Roadster (577 hevosvoimaa) sekä Black Series -malli (730 hevosvoimaa). Tietävästi täysin uusi AMG GT esitellään tämän vuoden loppupuolella.

Porsche 911

– Kaikkien aikojen paras urheiluauto?



911 -mallia – johon koko Porsche-brändin menestys nojaa – on syystäkin kutsuttu “kaikkien aikojen parhaaksi urheiluautoksi”. Tähän uskaliaseen väitteeseen on monia syitä. Ajo-ominaisuuksiensa, hinta-laatusuhteensa ja suorituskykynsä ansiosta kellään kilpailijalla ei ole edelleenkään tarjota yhtä täydellistä ja varteenotettavaa kokonaisuutta.

Ja vaikka olisikin, Porschella on myös valttinaan sen legendaarinen historia – 911-malli juhlii ensi vuonna ansaitusti 60-juhlavuottaan. Takamoottorilla varustettu 911 on toki kasvanut asteittain sukupolvesta toiseen, mutta sen ajettavuutta pidetään yhä merkittävänä urheiluautojen mittatikkuna.



Porsche 911:n uusin sukupolvi (992) on kasvanut aiempaa kookkaammaksi. Kriittisimmät 911-fanit ovat moittineet sitä jopa liian helpoksi ja mukavaksi ajaa. Vuonna 2018 esitelty, seitsemännen sukupolven 911 tarjoaa jokaiselle jotain. Valittavana on tuttuun tapaan kovakattoinen coupe- ja avomalli, takaveto ja neliveto sekä huippusuorituskykyiset GT3-, GT3 RS-, Turbo- ja



Turbo S -mallit. Bokserikuutosien tehot ovat kasvaneet tasaisesti, paremman aktiivisen turvallisuuden ja mukavuusvarusteiden myötä.

911 on varteenotettava vaihtoehto niille, jotka hakevat urheiluautolta klassista ulkonäköä, yliverstaista ajodynamiikkaa ja murskaavaa suorituskykyä.



718-mallien alkutaival vuonna 2016 alkoi hieman kuopaisesti. Porsche oli lanseerannut uuden Boxsterin ja Cayman 2- ja 2,5-litraisilla nelisylinterisillä bokserimootoreilla. Monet Porsche-puristit eivät kuitenkaan hyväksyneet nelisylinteristä moottoria, vaikka se oli taloudellisempi ja yhtä tehokas kuin bokserikuutonen.

Vuonna 2020 4-litrainen kuusisylinterinen bokserimoottori tuotiin takaisin GT4-mallissa. 400 hevosvoiman moottoriteho, kuusivaihteinen manuaalivaihteisto ja mekaaninen tasauspyörästön lukko saivat runsaasti aplodeja. Seuraavana vuonna Cayman lanseerattiin 718 Cayman GT4 RS, joka sai Porsche-entusiastien palvoman 911 GT3 -mallin moottorin. Sen kehittämät 500 hevosvoimaa sinkoavat kevyen auton 0–100 km/h vain 3,4 sekunnissa. •

Porsche 718 Boxster ja Cayman

– Keskimoottori takaa ajonautinnon

Porsche Boxster (ensiesittely vuonna 1996) ja Cayman (ensiesittely vuonna 2005) saavuttivat välittömästi suuren suosion erinomaisen ajettavuuden ja hyvän suorituskykynsä ansiosta. Molempia malleja on valmistettu Suomessa Valmet Automotiven Uudenkaupungin tehtaalla.

Nykyiset neljännen sukupolven 718 Boxster ja Cayman (982) nauttivat edelleen suurta arvontoota erityisesti niiden autoentusiastien keskuudessa, jotka suosivat kompaktin kokoista, mutta näyttävää urheiluautoa.



Molempia malleja on valmistettu Suomessa Valmet Automotiven Uudenkaupungin tehtaalla.



LAMBORGHINI COUNTACH LPI 800-4

– Huippuhimottu harvojen herkku



Miljoonien palvoma Lamborghini Countach herätettiin vihdoinkin henkiin. Legendaarinen superauto näyttää yhä kuin se olisi palannut aikakoneella tulevaisuudesta.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT AUTOMOBILI LAMBORGHINI S.P.A.





Legendat eivät tunnetusti kuole koskaan. Varsinkaan intohimoisten italialaisten keskuudessa, jotka jumaloivat nostalgisia superautojaan aivan yhtä paljon kuin palvottuja jalkapallosankareitaan.

Alkuperäinen Lamborghini Countach (tuotannossa 1974–1990, yhteensä 1983 kpl) näytti kirjaimellisesti avaruusalukselta neljällä pyörällä. Countach (lausutaan: ”kuun-tash”) on Italian Piemonten kieltä, jolla ilmaistaan ilmiselvää hämmästyä tai ihastusta.

FUTURISTINEN SHOKKI AUTOMAAILMALLE

Melkoisia hämmästyksen ja tyrmistyksen sekaisia tunteita Bertonen **Marcello Gandinin** muotoilema Countach herättikin, kun sen prototyyppi – LP500 – esiteltiin vuonna 1971 Geneven autonäyttelyssä.

Countachin kiilamainen, erittäin leveä ja matala muoto saksiovineen oli kaikessa futurismissaan melkoinen

shokki. Auto näytti kuin se olisi saapunut aikakoneella suoraan tulevaisuudesta. Ei siis ihme, että Countach saavutti välittömästi kävijäyleisön ja autotoimittajien varauksettoman suosion.

Ensimmäinen tuotantomalli, Lamborghini Countach LP400 tuli myyntiin vuonna 1974. Pitkittäin taka-akselin etupuolelle sijoitetussa, nelilitraisessa V12-moottorissa oli kuusi Weber-kaasutinta. Auton moottoriteho oli 375 hevosvoimaa, jolla LP400 saavutti tuolloin huikean 288 km/h huippunopeuden ja kiihtyvyyden 0–100 km/h 5,4 sekunnissa. Countachia seurasivat vielä kaksi sitä muistuttavaa, modernimpaa sisarmallia, Lamborghini Diablo ja Lamborghini Murciélago.

HARRAS HATUNNOSTO LEGENDALLE

The Quailissä, Kaliforniassa viime elokuussa ensiesitellyt, **Mitja Borkertin** muotoilema Lamborghini Countach LPI 800-4 herätti henkiin yhden automaailman jumalista,



Kyseessä on auto, joka on tarkoitettu rakkaudelliseksi kunnianosoitukseksi

Lamborghinin kaikkien aikojen tunnetuimmalle luomukselle.

juhlistaen samalla alkuperäisen legendan 50-vuotista taivalta. Kyseessä on auto, joka on tarkoitettu rakkaudelliseksi kunnianosoitukseksi Lamborghinin kaikkien aikojen tunnetuimmalle luomukselle.

Nelivetoisen ohjuksen voimanlähteenä toimii 48-volt-

tisella sähköjärjestelmällä varustettu, vapaasti hengitävä 6,5-litrainen V12-moottori (814 hevosvoimaa) joka perustuu Lamborghini Sián FKP 37 -malliin, tehtaan ensimmäiseen hybridikäyttöiseen superautoon. Auton muu tekniikka perustuu pitkälti jo elinkaarensa lopussa olevaan Lamborghini Aventadoriin.

HARVINAINEN + HIMOTTU = LOPPUUNMYTTY

Edellä mainittu voimanlähde antaa uudelle Countachille hiuksia nostattavan suorituskyvyn – huippunopeudeksi luvataan 355 km/h, 0–100 km/h kiihtyvyyden suoriutua vain 2,8 sekunnissa. Sitä valmistetaan yhteensä vain 112 kappaletta. Huolimatta kovasta hinnastaan – 2,2 miljoonaa euroa – kaikki ovat jo loppuunmyytyjä.

Onneksi voi aina unelmoida. Tai hankkia huomattavasti edullisemman autojulisteen seinälle, kuten monet Countachista haaveilevat nuoret tekivät 1970- ja 80-luvuilla. Olitko sinäkin kenties yksi heistä? •



FORD GT40

– Suloinen kosto Enzo Ferrarille

Kun Enzo Ferrari sabotoi Henry Ford II:n himoitsemat Ferrari-kaupat, Detroitissa julistettiin sota Maranelloa vastaan. Sen seurauksena Ford GT40 valloitti kolme korkeinta sijaa vuoden 1966 Le Mansin 24 tunnin ajoissa. Tästä legendaarisesta urheiluautosta on sittemmin nähty kolme eri versiota. Miten tähän kaikkeen päädyttiin?

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT FORD MOTOR COMPANY & 20TH CENTURY FOX

Ford GT on legendaarisen GT40 kilpa-auton moderni jälkeläinen. Kuvassa Alan Mann Heritage Edition (2022).



Useimmat autohistoriaa tuntevat muistanevat Ford Motor Companyn maineikkaan historian. Yhtiön perustaja, **Henry Ford** (1863–1947) oli yksi Detroitin autoteollisuuden legendoista. Hän loi ensimmäisen massatuotettavan henkilöauton, Ford Malli T:n (1908–1927), joka loi pohjan koko yhtiön jättimenestykselle. Toisessa maailmansodassa Ford rakensi valtavan Willow Run -tehtaan Dearborniin, jossa rakennettiin tuhansia B-24 Liberator -pommikoneita.

Henry Ford II (1917–1987) luotsasi isoisänsä perustamaa autoimperiumia vakaasti, mutta varman päälle. 1960-luvulle tultaessa yhtiön asiakkaat halusivat autoilta

entistä enemmän. Hieman tylsinä pidetyt Ford-mallit eivät enää vedonneet nuorekkaampaan asiakaskuntaan. He haaveilivat Aston Martineiden, Chevrolet Corvetten, Ferrareiden ja Jaguar E-Typen kaltaisista, sulavalinjaisista urheiluautoista. Ford-suvun vesa tiedosti autojensa seksittömyyden, unelmoiden salaa jopa Le Mansin 24 tunnin ajojen voitosta. Ferrari oli voittanut edellä mainitun kisan vuosina 1960–65. Miten Ford yltäisi samaan?

ENZO FERRARI TORPPAA FORD-KAUPAN

Fordin neuvonantajat ehdottivat Ferrarin ostamista. Pääomistaja ja perustaja **Enzo Ferrari** (1898–1988) oli jo aiemmin väläytellyt halukkuuttaan myydä yhtiönsä. Os-

toneuvotteluiden loppusuoralla Enzo Ferrari kuitenkin suuttui, kun Ford kieltäytyi päästämästä Ferrarin kilpattalia osallistumaan Indianapolis 500 -kisaan. Neuvottelut loppuivat kuin seinään, kun temperamenttinen Enzo Ferrari torppasi Fordin ostotarjouksen.

Ferrarin päätöksestä julmistunut ja nöyryytetty Henry Ford II päätti julistaa sodan kilpailijaansa vastaan ja päihittää tämän. Ford käynnisti neuvottelut Cooperin, Lolan ja Lotuksen kanssa kokonaan uuden kilpa-auton kehittämisestä. Ford valitsi lopulta Lolan ehdotuksen. Sen keskimootorilla varustettu kilpa-auto, Lola Mk 6, oli jo valmiiksi varustettu Fordin V8-mootorilla.

GT40 KEHITETTIIN ENGLANNISSA

Lolan omistaja ja pääsuunnittelija, **Eric Broadley**, lupasi auttaa Fordia muun muassa myymällä kaksi Lola Mk 6 -kilpurin runkoa. Avuksi projektiin palkattiin myös Aston Martinin entinen kilpatallin johtaja, **John Wyer**. Fordin oma insinööri, **Roy Lunn** lähetettiin Englantiin. Lunn oli yhtiön ainoa insinööri, jolla oli käytännön kokemusta keskimootoriautoista.

Uuden kilpa-auton kehittäminen, jonka nimeksi tulisi Ford GT40 (jossa "40" viittaa auton korkeuteen eli 40 tuumaan = 1,02 metriä) oli intensiivinen yhteistyö. Edellä mainitut herrat työskentelivät yhdessä **Harley Coppin** avustuksella Lolan tehtaalta Bromley'ssa, Englannissa.



Matt Damonin ja Christian Balen tähdittämä elokuva *Le Mans '66* (2019) vangitsi ikimuistoisesti Ford GT40 -menestystarinan.

Vuoden 1963 loppua kohden kehitystiimi siirtyi Slough'iin, lähelle Heathrow'n lentokenttää. Tällöin perustettiin myös Ford Advanced Vehicles -yhtiö, joka vastaisi tästä eteenpäin kilpa-autoprojektin lopullisesta toteutuksesta.

LASTENTAUTEJA HETI ALKUMETREILLÄ

Ensimmäinen "Ford GT" (sarjanumero GT/101) valmistui Englannissa 1. huhtikuuta 1964. Se oli varustettu 4,7 litran V8-moottorilla ja Colotti-vaihteensijirrolla. Ford GT40:n ensiaskeleet jättivät sijaa parannuksille, koska lastentauteja riitti. Ensimmäisessä kilpailussaan, 1000 km Nürburgringin kisassa GT40 keskeytti jousituksen pettäessä, auton oltua kakkossijalla.

Kolme viikkoa myöhemmin, Le Mansin 24 tunnin kisassa kaikki kolme autoa joutuivat keskeyttämään. Kun hanke ei tuottanut toivottuja tuloksia vuoden 1964 kisakalenterissa, projektin johto siirrettiin John Wyerilta **Carroll Shelbylle** (1923–2012). Shelby oli voittanut yh-

dessä **Roy Salvadorin** kanssa Le Mansin 24 tunnin kisan vuonna 1959 Aston Martin DBR1/300 -autolla.

SHELBY PISTÄÄ PROJEKTIIN VAUHTIA

Ford GT40:n Daytonan voitto helmikuussa 1965 rauhoitti nopeasti nousevista kuluista huolestunutta Fordin johtoa. Tulevien vuosien Ford GT40 Mk I–IV -mallit olivat kaikki eri muunnelmia Ferrarin murskanneesta menestysreseptistä, jossa Ford saavuttaisi neljä perättäistä Le Mans -voittoa (1966–69).

Carroll Shelby, joka tunnettiin jo 1960-luvulla suosittuna nopeiden ja urheilullisten autojen kehittäjänä, sai Ford GT40 -projektiin tarvittavaa vauhtia. Suurena apuna toimi myös kilpainsinööri ja kilpa-ajaja, brittiläissyntyinen **Ken Miles** (1918–1966). Miles oli palkattu Shelby-Americanin johtavaksi testiajajaksi vuonna 1963.

Mk I -mallin jälkeen V8-moottoreiden koko kasvoi 4,7 litrasta 7 litraan, samalla kun viisivaihteinen ZF-vaihteisto korvattiin Kar Kraftin nelilovisella kilpavaihteistolla. Kali-

fornialainen Holman Moody modifioi Mk II -mallin korin kestämään isomman 7-litraisen V8-moottorin tuoman lisävoiman ja -väännön.

Myöhemmissä Ford GT40 -muunnelmissa niin kut-suttu J-car ja Mk IV poikkesivat radikaalisti GT40 -mal-lin klassisesta muotoilusta. Näissä malleissa tavoiteltiin entistä parempaa aerodynamiikkaa, huippunopeutta ja turvallisuutta. Verrattuna aiempiin Mk I-II malleihin, Mk IV:t rakennettiin kokonaan Yhdysvalloissa Kar Kraftin toimesta.

HENRY FORD II:N UNELMIEN TÄYTTYMYS

Ford GT40 Mk II oli se malli, jolla Ford saavutti sensaa-tiomaisesti ensimmäisen vuoden 1966 Le Mansin voiton ja 24-tuntisen kisan kolme ensimmäistä sijaa. Kolmen eri autokunnan ajopareina toimivat **Chris Amon** ja **Bruce McLaren**, **Denny Hulme** ja **Ken Miles** sekä **Dick Hut-cherson** ja **Ronnie Bucknum**. Voitto Ferrarista oli makea ja hyvin ansaittu.

Kyseessä oli ensimmäinen kerta vuosikymmeniin, kun amerikkalaisvalmisteinen yhtiö oli voittanut merkittävän autokilpailun Euroopan mantereella. Edellinen voitto oli **Jimmy Murphyn** Duesenberg-autolla vuoden 1921 Ranskan osakilpailussa. Maineikas RM Sotheby's -huuto-kauppa möi vuonna 2018 kolmanneksi 1966 Le Mansin ajoissa sijoittuneen Ford GT40 kilpa-auton kauppasum-malla 9,795 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.

Vuonna 2019 ensi-iltansa saanut, **James Mangoldin** ohjaama *Le Mans '66 – Täydellä teholla* Hollywood-elokuva kertoi viihdyttävästi Ford GT40 -mallin kehi-tyksestä, joka huipentui kilpatallin kolmosvoittoon Le Mansissa vuonna 1966. Elokuvasa Carroll Shelbya esitti **Matt Damon** ja kilpa-ajaja Ken Milesia **Christian Bale**, molemmat Oscar-voittajia.

ERILAISISSA JÄLJITELMISSÄ LÖYTYY

Koska Ford GT40 nauttii niin legendaarisen automallin arvostusta, eri yritykset Etelä-Afrikassa, Iso-Britanniassa ➤



ja Yhdysvalloissa valmistavat siitä edelleen erilaisia replica-autoja. Kyse on muun muassa kit car -tyylisistä jäljitelmistä valmiiksi rakennettuihin continuation-malleihin (aidoiksi todettuja tai lisensoituja GT40-malleja) ja modernisoituihin versioihin. Näitä malleja valmistavat edelleen muun muassa AK Sports Cars, Cape Advanced Vehicles, Holman Moody, E.R.A. Replica Automobiles ja Safir Engineering.

Luonnollisesti myöskään Ford itse ei jättänyt huomioimatta mahdollisuutta klassisen kilpa-autonsa päivittämiseen. Vuoden 1995 esitelty Ford GT90 Concept ja erityisesti vuonna 2002 Detroitin autonäyttelyssä nähty **Camilo Pardon** ja **J Maysin** suunnittelema GT40 Concept antoivat viitteitä tulevasta.

ENSIMMÄINEN FORD GT NÄKEE PÄIVÄNVALON

Jälkimmäinen konsepti johti tuotantomalliin. Se muistutti ulkoisesti suuresti 1960-luvun alkuperäismallia, huolimatta suuremmista mittasuhteista. Myös Carroll Shelby auttoi uutuusmallin kehitystyössä. Vuonna 2005-6 valmistettu, ensimmäisen sukupolven Ford GT rakennettiin Mayflower Vehicle Systemsin (MVS) toimesta Ohiossa. Saleen Special Vehicles (SSV) maalasi ja viimeisteli autot Michiganissa, Ford Motor Companyn valtuuttamana.



Toisen sukupolven Ford GT oli ollut huippusalainen projekti, jonka olemassaolosta tiesi ainoastaan 12 henkilöä.

Auton voimanlähteenä oli mekaanisella ahtimella varustettu 5,4-litrainen V8-moottori, joka kehitti yhteensä 550 hevosvoimaa. Voimansiirtona toimivat kuusivaihteinen manuaalivaihteisto ja takaveto. Car and Driver -julkaisun testissä tammikuussa 2004 Ford GT saavutti 0-100 km/h kiihtyvyyden 3,3 sekunnissa. Auton huippunopeudeksi on ilmoitettu 330 km/h.

1. sukupolven Ford GT -autoa rakennettiin yhteensä 4038 kpl. Määrä jäi hieman suunnitellusta 4500 kappaaleen kokonaistuotannosta. Myös 346 kpl Heritage Edition -versiota valmistettiin. Se poikkesi Gulf Oil -inspiroidulla värityksellään, tehden kunniaa vuosien 1968-9 peräkkäisille Ford GT40 Mk I -voitoille Le Mansin 24 tunnin ajoissa.

FORD GT:N TOINEN TULEMINEN

Vuonna 2015 Detroitin autonäyttelyssä ja *Forza Mo-*

torsport 6 -videopelin esittelyssä julkaistiin jännittävä uutinen. Sen mukaan Ford käynnistäisi toisen sukupolven Ford GT:n tuotannon vuonna 2016. Tuo vuosi oli Fordin ensimmäisen Le Mans -voiton (1966) 50-vuotisjuhla. Kyseisen uutuusmallin rataversio sijoittui myös hienosti vuoden 2016 Le Mansin 24 tunnin kisassa, ollen peräti 1. ja 3. LM GTE-Pro -luokassa.

Toisen sukupolven Ford GT oli ollut huippusalainen projekti, jonka olemassaolosta tiesi ainoastaan 12 henkilöä Ford Motor Companyn sisällä. Se oli aiempiin malleihin nähden varsin radikaali design – erityisesti koskien auton takaosaa – joka poikkeaisi merkittävästi edellisistä malleista. Aerodynamiikka ja maaefekti esittivät aiempaa tärkeämpää osaa. Samalla auton korissa pyrittiin entistä suurempaan keveyteen hiilikuidun ja alumiinin osalta. Lisäksi uuden Ford GT:n profiili oli huomattavasti enemmän nykyisiä LMP1 -kilpa-autoja muistuttava.



LISÄÄ RATAKILPURIN OMINAISUUKSIA

Voimanlähteessä päädyttiin Fordin 3,5-litraiseen, kaksoisturbohdettuun EcoBoost V6-moottoriin. Sen kompakti koko antoi suunnittelijoille entistä enemmän valintamahdollisuuksia auton suunnitteluun. Moottori kehitti yhteensä 648 hevosvoimaa, jotka siirtyvät asfalttiin takavedon ja seitsemänportaisen Getrag-kaksoiskytkinvaihteiston välityksellä. Vuosimallia 2020 varten Ford GT:n moottoritehoa nostettiin vain hieman – 660 hevosvoimaan. Tämä mahdollistaa 0–100 km/h kiihtyvyyden vain 3 sekunnissa ja 348 km/h huipunopeuden. Toisen sukupolven Ford GT saavuttaa myös 1,11 G:n sivuttaiskiihtyvyyden.

Alun perin 250 kappaletta vuodessa rakennettavaksi suunniteltu 2. sukupolven Ford GT on saanut yhä useampia erikoisversioita. Näihin lukeutuvat muun muassa '66 Heritage Edition kahdella eri kilpäväreillä (2017, 2021), '67 Heritage Edition (2018), Liquid Carbon (2020), '64 Heritage Edition (2022) ja Alan Mann Heritage (2022).

KAKSI ERI FORD GT:TÄ LÖYTYY SUOMESTA

Pelkästään rata-ajoon suunniteltu, 700-hevosvoimainen Ford GT Mk II lanseerattiin heinäkuussa 2018 Goodwood Festival of Speed -tapahtumassa. Mallin ensimmäinen kilpaversio oli Ford GT LM GTE-Pro, Chip Ganassi Racingin toimesta. Se todellakin saavutti huikeaa menestystä Le Mansissa vuonna 2016 omassa luokassaan.

Suomessa on kaksi kappaletta Ford GT:n kahdesta viimeisestä sukupolvesta. Niiden omistaja on helsinkiläisen US-Parts Finn-Am Oy:n toimitusjohtaja, **Ilkka Ruoppa**. Toisen sukupolven Ford GT:n tuotannon on arveltu päättyvän lopullisesti kuluvan vuoden loppuun mennessä. •

AKRAPOVIČ

THE POWER OF SOUND

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.



SPORTS CAR CENTER

SCC - Sports Car Center Lisävarusteet | Puhelin: 0300 472209 Sähköposti: varaosat.airport@scc.fi



Kapteeni Hidas alias
JAMES MAY

arvostaa eniten pieniä kansanautoja

Supersuosituksen The Grand Tour -autosarjan James May on kolmikon hienostunein jäsen. SCC Concierge haastatteli sympaattista brittitoimittajaa sarjan viimeisimmän Ranska-spesiaalitiimoilta.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT AMAZON PRIME



Top Gear- ja The Grand Tour -autosarjoista tunnettu brittitoimittaja **James May**, 59, nähdään tunnetun kolmikon hienostuneimpana ja keikarimaisimpana jäsenenä. Luontaisella arvokkuudellaan ja maltillisuudellaan May tuo täydellisen tasapainon **Richard Hammondin** poikamaiselle innokkuudelle ja **Jeremy Clarksonin** kärkeville mielipiteille.

James May aloitti *Top Gear* -sarjassa vuonna 2003. Vuosien varrella hän, Clarkson ja Hammond kohosivat maailmanlaajuiseen kulttuurisuosioon sarkastisen, mutta lämpimän brittihuumorinsa ansiosta. Maltillisen ja turhankin verkkaisena pidetyn ajotyylinsä ansiosta James May on saanut kuvausryhmältä hellyttävän lempinimen ”Captain Slow” (Kapteeni Hidas).

Aiemmin muun muassa *The Engineer*- ja *Autocar*-julkaisuihin kirjoittanut May tuntee *Top Gearin* ja *The Grand Tourin* lisäksi juontajana myös tv-sarjoissa *James May avaruuden laidalla*, *James Mayn leltarinat*, *James May miesten hommissa*, *Keksintöjen ja ilmiöiden 1900-luku*, *Olen käynyt kuussa*, *Ozin* ja *Jamesin uudet viiniseikkailut*, *Oz* ja *James: Malja Britannialle*.



Olemme kuin veljiä, jotka ovat kasvaneet hyvin läheisiksi ja asuvat edelleen yhdessä.



TAVOITIMME MAY’N ZOOMIN VÄLITYKSELLÄ HÄNEN KODISTAAN LONTOOSSA.

SCC Concierge: Maailmamme on kohdannut monenlaisia haasteita viime aikoina. Ajatellen viimeisiä Skotlantia ja Ranska-spesiaalejanne *The Grand Tour* -sarjassa, onko mielestänne jäljellä vielä muita haastavia ja hauskoja kuvauspaikkoja?

James May: Kyllä vain ja aioimme käydä niissä – ellei Covid-19 olisi tullut väliin. Jäljellä on vielä lukuisia eksoottisia kuvauspaikkoja, ja käymme niissä varmasti piakkoin. Tosin joudumme todennäköisesti elämään rinta rinnan tämän viruksen kanssa loppuelämämme, tavalla tai toisella.

SCC: Vaikka olet ajanut monenlaisia autoja vuosien varrella, mitkä ovat olleet kaikkein mieluisimpia ajokemuksiasi autotoimittajana? Tiedostan, että tämä on haastava kysymys.

JM: Jos viittaat ajoneuvojen ohella myös eri ajoneuvoilla tekemiini matkoihin, muistoni rantakirpulla ajamisesta Namibiassa *The Grand Tour* -sarjassamme oli ikimuistoinen kokemus. Olin aivan yksinäni suurimman osan tuota matkaa ja nautin suuresti kokemuksesta. Kyseessä oli hiekkaperäinen erämaa, jossa ei näkynyt merkkejä ihmisasukeista. Tuollaiseen kokemukseen pääsee osaksi ainoastaan auton ratissa tai hevosen selässä. Se oli monessakin mielessä henkistävä ja taianomainen hetki. Mieleeni palautuu myös hiljattain tekemäni kiertojelu Italiassa Fiat Panda Hybridin ratissa. Rakastin sitä, koska kyseessä on pieni kompakti auto, joka tarjoaa monenlaisia eri käyttömahdollisuuksia. Toki 2000 hevosvoimalla varustetut hyperautot ovat hyvin jännittäviä, mutta ne eivät ole mielestäni yhtä tärkeitä maailmalle kuin tavalliset käyttöautot. Olen usein sanonut, että ero tavallisen auton ja kävelemisen välillä on paljon isompi kuin ero tavallisen auton ja superauton välillä.

SCC: Merkittävä osa *The Grand Tourin* viehätystyksestä on sinun ja muiden kollegoidesi varassa. Voitko kertoa, miten ystävyttenne ja yhteistyösi Jeremy Clarksonin ja Richard Hammondin kanssa on kehittynyt vuosien varrella?

JM: Nähdäkseni se on kehittynyt optimismista keskinäiseen epäluuloon ja halveksuntaan. Lasken leikkiä. Olemme niin tuskallisen tuttuja toisillemme viimeisen 20 yhteisen työvuoden aikana. Uskon voivani arvata lähes kaiken, mitä Clarkson ja Hammond päästävät suustaan seuraavaksi.

SCC: Kuten vanhat pariskunnat, niinkö?

JM: Juuri niin. En olisi halunnut sanoa tuota ääneen. Olemme kuin veljiä, jotka ovat kasvaneet hyvin läheisiksi ja asuvat edelleen yhdessä. Se on todennäköisesti henkisesti hyvin epäterveellistä, enkä suosittele sitä kenellekään. Mutta tv-ohjelman teossa tämä yhtälö tuntuu toimivan yllättävän hyvin.

SCC: Koska olemme molemmat autofriikkejä, haluaisin kysyä mitä autoja pidät kaikkien aikojen parhaimpina, katsomatta aikakauteen tai voimanlähteeseen?

JM: Tein juuri tästä aiheesta dokumenttisarjan joitakin vuosia sitten. Mielestäni kaikkien aikojen parhaat autot ovat kansanautoja. Koska niillä on ihmisille eniten merkitystä. Tietysti vaikuttavimpia autoja tulevat aina olemaan eri kilpa-, super- ja luksusautot. Mielestäni kaikkein tärkeimpiin autoihin lukeutuu muun muassa Renault 4. Jos tuota samaa autosuunnittelua soveltaa nykyaikaamme, mieleen juolahtaa esimerkiksi Kia Picanto. Se on hyvin vaatimaton pikkuauto kaikkein pelkistetyimmässä varustelutasossaan. Siinä ei ole mitään loisteliasta, eikä Kiaa lasketa premium-merkkeihin. Mutta Kia Picanto on todella loistava pikkuauto. Sama pätee Fiat Panda Hybridin, jollaisella olen hiljattain ajellut. Panda-malli itsessään on jo aika vanha. Sen alusta on noin 50 vuotta vanhaa teknologiaa. Mutta kun puhutaan mekaanista



charmia uhkuvasta pikkuautosta, se hoitaa hommansa upeasti. Italiassa Fiat Panda on todellinen kansanauto. Minne tahansa menetkin siellä, näet miljoonia Pandoja. Samaan tapaan kun näit ennen vanhaan 1960-luvun Fiat 500 -mallia joka puolella. On jotenkin hellyttävää nähdä, kuinka paljon italialaiset rakastavat pikkuruisia 500-mallejaan ja kuinka monet hyväkuntoisilta niistä yhä näyttävät. Etenkin kun ajattelee, kuinka lujaa he niillä ajavat vaikkapa Roomassa.

SCC: Ottaen huomioon kolmikkonne vahvan siteen polttomoottorikäyttöisiin autoihin, uskotko, että teidät nähdään vielä ajamassa nollapäästöisiä autoja *The Grand Tour* -sarjassa?

JM: Minulla ei ole mitään sitä vastaan. Omistan itse kolme sähkökäyttöistä autoa. Tiedämme historiasta, että sähköautoja on aina pidetty hyvänä ideana, jo 1900-luvun alun ensimmäisistä kokeiluista lähtien. Nähdäkseni ainoat ongelmat ovat olleet akkujen kesto ja tarpeellisen sähköenergiamäärän varastointi. En suinkaan vastusta autoilun tulevaisuutta. Päinvastoin, sitä kautta auto saattaa löytää uuden kulta-ajan. En myöskään usko, että polttomoottorikäyttöiset autot tulevat katoamaan läheskään niin nopeasti kuin monet luulevat. Olen varma, että ne tulevat olemaan kanssamme vielä melko pitkään, mahdollisesti jopa 20-30 vuotta läntisessä Euroopassa. Eivätkä ne katoa välttämättä lainkaan. Monet autotoimittajat ja autofriikit käyvät kovilla kieroksilla joka kerta, kun otetaan puheeksi bensiini- tai diesel-moottorien lakkauttaminen. Mielestäni autohistoria tuntee monia upeita bensiinimoottoreita, kuten

esimerkiksi Alfa Romeon V6 ja Ferrarin V12. Niistä lähti upeat saundit ja ne saivat kuseissa aikaan kihelmöiviä aistituntemuksia. On olemassa lukemattomia erilaisia hienoja polttomoottoreita, mutta yhteinen tekijä niille kaikille on, että jokaisesta lähtee aikamoinen metakka.

SCC: Viime aikoina on ollut paljon puhetta nollapäästöisten polttoaineiden kehittelystä, joita muun muassa Porsche ja Siemens kehittelevät yhdessä. Nollapäästöiset moottorit tulevat väistämättä lähivuosina myös Formula 1 -autoihin. Haluaisin kysyä seuraavaksi mielipidettä viime kauden Formula 1 -kaudesta ja sen dramaattisesta päätöksestä Abu Dhabin GP:ssä.

JM: Rehellisesti sanoen, en seuraa Formula 1 -sirkusta enää kovinkaan aktiivisesti. Seurasin kisoja vielä 1990-luvulla. Viime aikoina Formula 1 on muuttunut mielestäni turhan tylsäksi. Olimme kuvaamassa uutta jaksoa Italiassa, kun tuo viime kauden viimeinen kisa alkoi. Näimme startin, mutta sitten piti lähteä töihin. Kuvauspäivän päätteeksi päätimme tarkistaa lopputuloksen. Yritin analysoida lopputulosta monelta eri kantilta, mutta se oli mielestäni silti täyttä sontaa. Eihän se ollut mikään kilpailu parhaiden tallien välillä, vaan pikemminkin sarja erilaisia terveys- ja turvallisuustoimenpiteitä. En usko, että kukaan haluaa katsoa Formula 1 -kisoja nähdäkseen eri toimenpiteitä, vaan koska he haluavat elämää suuremman näytöksen – kunnon kilpailua. Tämän johdosta katson itse paljon mieluummin jalkapalloa, koska se täyttää paremmin asettamani kriteerit hyvästä urheiluviihteestä.

SCC: Minun on kysyttävä seuraavaksi hieman itsekäs kysymys, koska olen suomalainen ja tämä haastattelu

julkaistaan suomalaisessa autolehdessä. Sinähän olet vierailut muutamia kertoja Suomessa. Onko sinulle jäänyt Suomesta tai suomalaisista minkäänlaisia muistoja täällä käydessäsi?

JM: Yksi asia, jonka muistan aina Suomen vierailuistani, on kaunis luonto ja ihmiset, jotka eivät puhu kovinkaan paljon. Kaikista tapaamistani ihmisistä juuri suomalaiset ja sisilialaiset edustavat käyttäytymisasteikon ääripäitä. Huomasin Sisiliassa, että kaikessa siellä on aina mukana paljon draamaa ja teatraalisuutta. He ovat alinomaa äänessä ja mutkistavat asioita enemmän kuin on tarpeellista. Suomessa taas tunnutaan sanovan vain ”kyllä”, ”ei” tai ”ole hyvä” ihan kaikkeen. Joskus olen saattanut kysyä suomalaiselta jotain melko monimutkaista, mutta olen yleensä saanut häneltä vastauksena pelkästään ”olette oikeassa”.

SCC: Olet epäilemättä huomannut, että illanvietto suomalaisten kanssa alkoholin kera voi olla järkevää kokemus.

JM: Totta. Me britit uskomme usein, että olemme taitavia nauttimaan alkoholia. Mielestämme päihitämme ainakin espanjalaiset, italialaiset ja ranskalaiset mennessä tullen. Saksalaisille on annettava krediittiä, ja hollantilaiset ovat aika huikeita. Loppupeleissä en kuitenkaan epäile hetkeäkään sitä, että te kykenette juomaan meidät kaikki pöydän alle. Jos Euroopassa käytäisiin joskus pelkästään ryyppäämiseen perustuva sota, veikkaan että ylivoimaisena voittajana nähtäisiin joko suomalainen tai norjalainen.

SCC: Tuon ansiosta onnistuimme pitämään myös venäläiset loitolla vuonna 1939, koska keksimme Molotovin cocktailin.

JM: Aivan. En usko, että teidän kanssanne kenenkään kannattaa alkaa sotia. Suomalaisia on ehkä väkimmäärlisest vähän, mutta hiihdätte loistavasti ja ymmärrätte naamioinnin päälle.

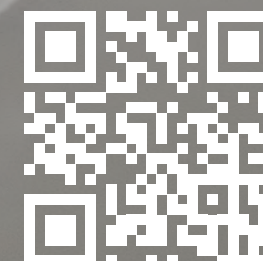
SCC: Kuvattuanne *The Grand Tour* -sarjassanne Skotlanti- ja Ranska-erikoisjaksot viime vuonna, voitko kertoa minkälaista ennakkosuunnittelua uusi jakso vaatii uskollisen tuottajanne **Andy Wilmanin** kanssa?

JM: Kaikessa on aina kyse jonkinlaisesta autoihin liittyvästä tarinasta. Ranska-jakso oli mielenkiintoinen poikkeus säännöstä. Meistä alkoi tuntua, että olemme tekemässä dokumenttia ranskalaisista. *The Grand Tour* -rissa on kyse enemmän aihepiirin valinnasta kuin tavanomaisesta matkakertomuksesta. Useimmat jaksomme keskittyvät jonkinlaiseen haastavaan matkantekoon. Niissäkin olemme valinneet mukaan joukon mielenkiintoisia automerkkejä ja -malleja, joilla voimme pitää pelkästään hauskaa. Kuvauspaikat ovat toissijaisia, mutta nekin valikoituvat usein niiden tehtävien perusteella, joita haluamme tehdä eri autoilla. Etsimme siis autoille entistä haastavampia matkareittejä normaalien moottoriteiden sijasta, koska haluamme nähdä miten normaalit autot ”pärjäävät” huippuvaikeissa tai peräti mahdottomina pidetyissä olosuhteissa ja erilaisissa maastoissa. Koko jakson suunnitteluprosessi on suoraan sanoen aika monimutkainen. Meillä ei ole olemassa minkäänlaista valmista ”kaaviota”, johon täytämme jakson eri vaatimukset rasti ruutuun -tyyliillä. Joskus ideat tulevat vain tyhjästä, kuten parhailla ideoilla on usein tapana tehdä.●

V O L V O

**VALTUUTETTU
VOLVO PERSONAL SERVICE
HUOLTOSI HELSINGISSÄ**

SCC - SPORTS CAR CENTER AIRPORT
AAMURUSKONTIE 12
00750 HELSINKI



LUE KOODI PUHELIMELLA
JA VARAA VOLVO -HUOLTOSI

LEPAKKOAUTO

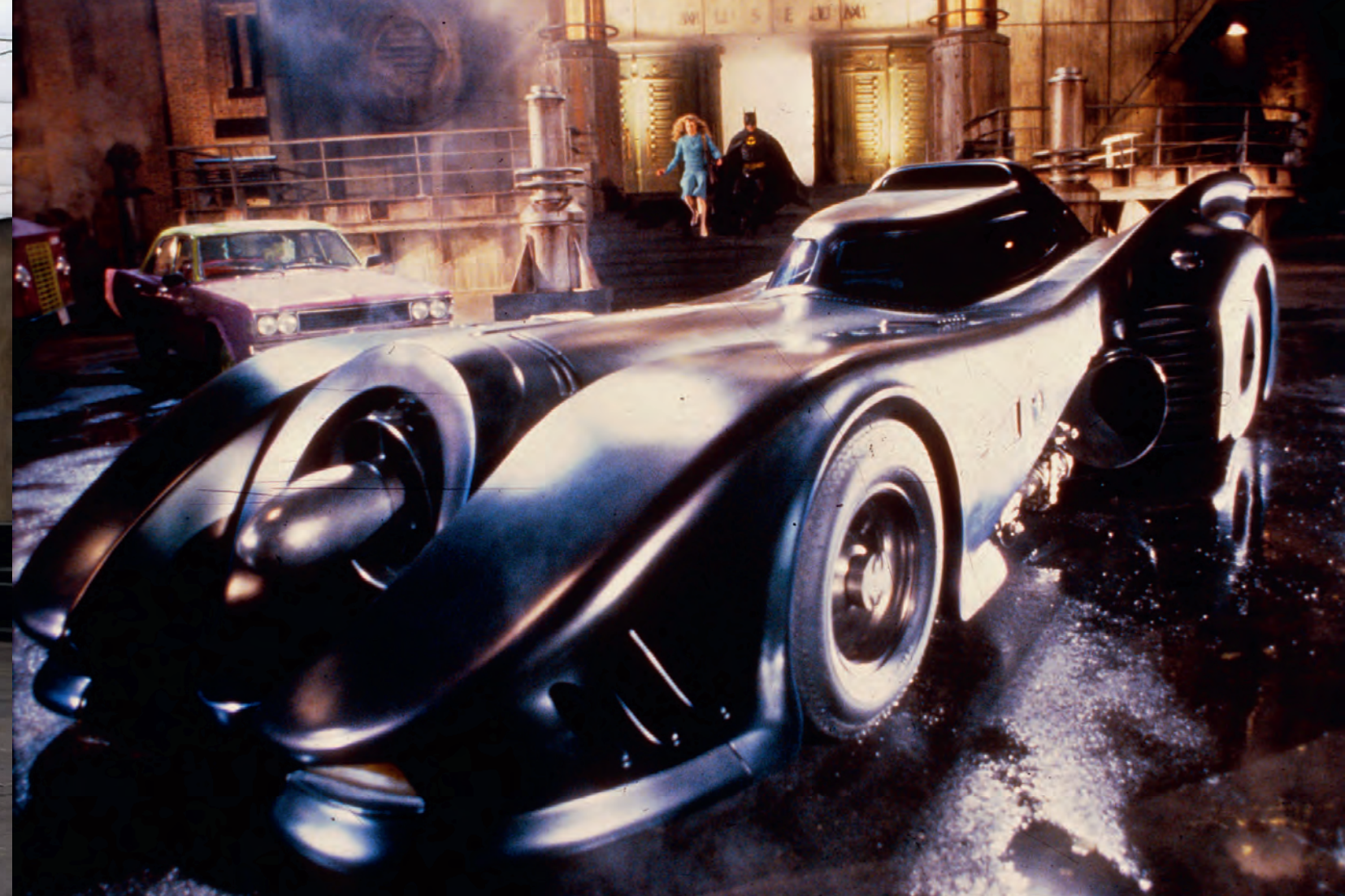
– BATMANIN USKOTTU SOTARATSU

The Batman -elokuva sai ensi-iltansa maaliskuun alussa. Lepakkoauto on Batmanille ensisijaisen tärkeä apuväline taistelussa rikollisuutta vastaan. Seuraavassa esittelemme joitakin kaikkien aikojen tunnetuimmista Lepakkoautoista.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT WARNER BROS, DC COMICS, 20TH CENTURY FOX TELEVISION

THE BATMAN (2022)

Muskeliauto. Uudessa *The Batman* -elokuvassa Lepakkoauto esitellään klassisena mustana muskeliautona, jonka perässä on rakettimoottori. Korin retromuotoilu tuo mieleen tyylitellyn Dodge Challengerin 1960-luvun lopulta. Bruce Waynen (**Robert Pattinson**) suunnittelema auto on tarkoitettu huippunopeaksi ajoneuvoksi Gotham Cityn konnien, kuten Pingviinin (**Colin Farrell**) kiinniottoa varten.



BATMAN BEGINS (2005) / YÖN RITARI (2008) / YÖN RITARIN PALUU (2012)

Muurinsärkijä. Wayne Industries -divisioonan johtaja, Lucius Fox (**Morgan Freeman**) esitteli tämän tankkia muistuttavan ajoneuvon Bruce Waynelle (**Christian Bale**). Se oli rakkautta ensisilmäyksellä. Panssaroitu muurinsärkijä kykenee ajamaan myös rakennusten katoilla. Tarvittaessa tämä Lepakkoauto muuntuu vaikkapa Batmanin henkilökohtaiseksi moottoripyöräksi.



BATMAN (1989) / BATMAN – PALUU (1992)

Outolintu. Tuotantosuunnittelija **Anton Furstin** muotoilema Lepakkoauto hätkähdytti faneja, kun ensimmäiset kuvat **Tim Burtonin** elokuvasta tulivat julkisuuteen vuonna 1988. Suihkumootorilla varustetusta ajoneuvosta löytyvät muun muassa tuplakonekiväärit ja harppuuna erityisen jyrkkiä kaarteita varten. Tarvittaessa auto muuttuu myös muotoaan tehokkaampaa pakenemista varten.





BATMAN tv-sarja (1966–7)

Kaunotar. *Batman* tv-sarja oli värikylläisen ja kornin camp-huumorin estoton ylistys. Rää-
tälöityihin erikoisautoihin vihkiytynyt Barris Kustoms loi **Adam Westin** (Batman) ja **Burt**
Wardin (Robin) tähdittämään sarjaan ehkäpä kaikkien aikojen kauneimman Lepakkoau-
ton. Vuoden 1955 Lincoln Futura -konseptiauton pohjalle rakennettu Lepakkoauto oli
myös tuhansien lasten rakastama lelu. •



VOSSEN



S21-01

LC2

S17-15T

HF-5



RAUTAMO
WHEEL FASHION

KATSO KOKO MALLISTO OSOITTEESSA WWW.RAUTAMO.FI

Mikä on paras valinta uutta autoa ostaessa –

POLTTOAINE, HYBRIDI VAI SÄHKÖAUTO?



Viime aikojen globaalit kriisit ovat tehneet tulevaisuutemme energiapolitiikan hahmottamisesta yhä haastavampaa. Autojen käyttövoimalle on tarjolla enemmän vaihtoehtoja kuin koskaan aikaisemmin. Uutta autoa hankkiessa on järkevintä puntaroida satsatako bensaan, dieseliin, sähköön vai hybridiin?

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT JOONAS PUHAKKA



Tätä nykyään uusien automallien tarjonta on hyvin mittava. Polttoaineen ja sähkön kallistuttua yllättävän rajusti Ukrainan sodan ja raakaöljyn hinnan nousun myötä, hyvät neuvot ovat uutta autoa valitessa kalliita. Hyvää harkintaa noudattamalla asiakas tekee järkevän – ja valinnastaan riippuen myös taloudellisemman – autohankinnan vuosiksi eteenpäin.

Koska elektroniikkakomponenttien huutava pula vaikuttaa tällä hetkellä merkittävästi uusien autojen saatavuuteen, tämä tulee ottaa huomioon. Harva autonostaja on valmis odottamaan vuosikaupalla uuden autonsa toimitusta. SCC – Sports Car Center on huomionut tilanteen hankkimalla eri Exclusive- ja Premium-segmenteistä autoja helpottamaan niiden saatavuutta Suomessa.

VIHREIDEN ARVOJEN VAIKUTUS KOKONAISKUSTANNUKSIIN

Uuden auton käyttövoima on entistä useammalle kriittinen kynnyskysymys. Myös osa SCC – Sports Car Centerin auto-omistajista haluaa pysyä merkki- ja autotyyppiuskollisina. Esimerkiksi korkeaan aktiiviseen turvallisuuteen, avariin sisätiloihin ja nelivetoon tottunut ei välttämättä halua tehdä uuden hankinnan kohdalla kovin radikaalia poikkeusta.

Toisaalta oma arvomaailma ja suhtautuminen ilmastomuutokseen saattavat vaikuttaa tänä päivänä merkittävämmiin lopulliseen ostopäätökseen. Moni puntaroi myös auton elinkaaren ja sen ostohinnan kokonaiskustannuksia suhteessa päivittäiseen ajomatkansa ja mahdollisuuksiin ladata hybridi- tai sähköautonsa akkua.



TÄRKEIMMÄT HANKINTAKRITEERIT

Viimevuotisia suomalaisia mielipidemittauksia tarkastellessa on nähtävissä selkeä trendi, jonka mukaan valtaosa vastaajista pitää auton käyttövoimaa yhä tärkeämpänä kriteerinä uutta autoa valitessaan. Myös auton kierrätettävyyttä ja suorituskykyä arvostetaan aikaisempaa enemmän.

Vastakkain uuden – tai uudenkarhean – auton valinnassa ovat usein hankintahinta ja ympäristöystävällisyys. Huokealla hinnalla on haastavaa löytää autoa, joka tyydyttää omistajan asettamat tiukat kriteerit ekologisuudelle. Ympäristöystävällinen käyttövoima ei ole edelleenkään kaikille ostajalle tärkeintä. Jokapäiväinen käyttömukavuus kiilaa yhä monen muun seikan ohitse.

TÄYSSÄHKÖAUTON YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISYYS

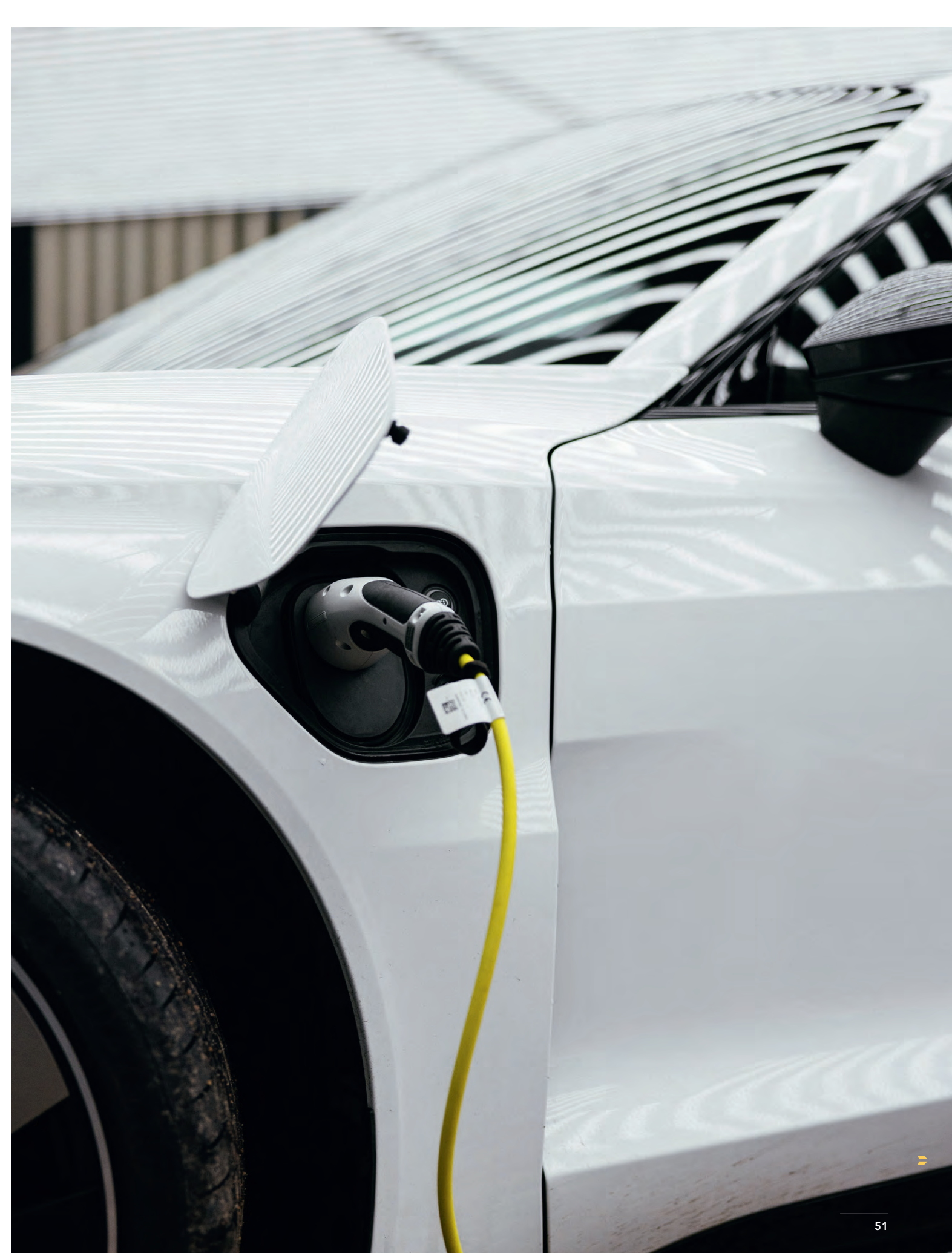
Täyssähköautot ovat monelle uudempaa autoa harkitsevalle enemmän kuin varteen-otettava valinta. Niiden etuina ovat etupäässä matalat käyttökustannukset, olemattomat meluhaitat ja auton arkikäytön ympäristövaikutukset.

Suurimpina haittoina sähköautoille pidetään verrattain lyhyttä toimintasädettä (johon auton käyttötapa ja sääolosuhteet vaikuttavat suuresti), lataamisen haasteellisuutta ja ympäristövaikutuksen kääntöpuolta. Sähköauton akkujen valmistus kun ei ole itsessään kovin ympäristöystävällistä.

Lisäksi täyssähköauton hankinnan puolesta puhuvat ostajan vihreiden arvojen lisäksi se tosiasia, että EU:n lähitulevaisuuden hiilineutraaleihin päästötavoitteisiin vuonna 2050 ei tulla pääsemään hybridi-autoilla.



EU:n lähitulevaisuuden
hiilineutraaleihin
päästötavoitteisiin vuonna
2050 ei tulla pääsemään
hybridi-autoilla.





Täyssähköauton hankinta vaatii kuitenkin aiempaa huolellisempaa paneutumista siihen, miten niillä saavutetaan maksimaalinen toimintasäde ja missä niitä voi ladata tarpeen tullen.

HYBRIDIAUTOT OVAT JÄRKEVÄ KOMPROMISSI

Niille, jotka eivät ole valmiita tekemään päätöstä täyssähköauton hankinnasta, on olemassa kompromisseja. Näihin lukeutuvat itselataavat, ladattavat ja kevythybridiautot. Hybridiautoissa suurin osa teknologiasta on autoilijalle tuttua – tai ainakin siihen pääsee helposti ja nopeasti sisälle. Verrattain hyvän ympäristöystävällisyytensä ansiosta niihin siirtyminen ei ole henkisesti liian korkea. Totuttua tapaa auton tankkaamiseen ei siis tarvitse muuttaa.

Ladattavat hybridit ovat monelle autoilijalle tärkeä väliaskel kohti täyssähköautoon sitoutumista. Vaikka ne

edustavat merkittävää osaa uusien autojen myynnistä, ne ovat yhä marginaalisessa asemassa suhteessa yleiseen suomalaiseen autokantaan. Hybridiauton tarjoamalla polttoainetankillisella saavuttaa aiempaa pidemmän toimintasäteen, kunhan vain muistaa ladata akun täyteen. Ilman akun käyttöä hybridiauton polttoaineen kulutus ei vähene.

UUDEN KÄYTTÖVOIMAN POTENTIAALI

Tämän hetkisen polttoaineen kallistumisen valossa on sanottava, että uuden bensiini- tai diesel-käyttöisen hankinta ei ole järkiperaisesti ja taloudellisesti perusteltavaa. Tulee myös muistaa, että kaikki autoilijat eivät kuitenkaan hanki uutta autoa itselleen järkisyistä tai maksimaalinen taloudellisuus mielessä.

Mielipidemittauksia vertaillen on huomattavissa, että moni olisi entistä halukkaampi harkitsemaan täyssähköautoa, mikäli niiden hankintahinta alenee, latau-

sinfra laajenee ja toimintasäde paranee. Akkuteknologian kalleus on pitänyt varsinkin premium-autojen luokassa ostohinnat yhä korkeina. Hybridi- ja sähköautojen uusille omistajille olisi myös ensisijaisen tärkeää, jos he saisivat käyttöönsä tehokkaat latausaseman kotiin, työpaikalle ja ostoskeskusten parkkihalliin.

LOPPUMIETTEITÄ

Viimeaikaiset sähköautojen testit ovat osoittaneet, että Suomen usein arktisissa olosuhteissa autotehtaiden ilmoittamat toimintasäteet heilahtelevat melkoisesti, mikä luo epävarmuutta sähköautojen potentiaaliseen uuteen asiakaskuntaan.

Harva täyssähköauton omistaja haluaa olla huolissaan siitä, miten auton akkulataus kestää esimerkiksi pidemmälle lomamatkalle lähdettäessä. Lisäksi akkujen lataus-
taut saattavat venähtää tavallista pidemmiksi useista syistä. Hyvä ennakosuunnittelu ja hermot auttavat pit-

källe tässäkin kohtaa. Myös kolarit voivat tuoda sähköauton omistajalle yllättävän suuria lisämenoja, etenkin jos sen akusto vaurioituu.

Täyssähköauto voi olla kuitenkin pitkällä tähtäimellä järkevä hankinta. Se ei tarvitse yhtä ahkerasti huoltoa kuin bensiini- tai diesel-auto. Huolimatta sähköenergian kallistumisesta, sen käyttö tulee kuitenkin huokeammaksi kuin polttoaine. Myös hybridiautoissa niiden elinkaarien kokonaiskustannukset määräytyvät pitkälti käyttövolyymin perusteella. Mitä enemmän ajat – ja mitä ahkerammin pääset lataamaan – sitä enemmän säästät.

Onneksi autojen kehitys ja niiden teknologia eivät pysähdy. Mitä pidemmälle hybridi- ja sähköteknologia kehittyvät, sitä enemmän niiden edut todennäköisesti myös satavat autoilijan omaan laariin. Latausinfra yleisty, toimintasäteet pitenevät ja turvallisuusteknologia parantuu. •



DUBAI

– Astu tulevaisuuteen, nauti romantiikasta

Jos etsit monipuolista ja rentouttavaa lomaa, Dubai tarjoaa siihen monenlaisia mahdollisuuksia. Dubaissa voit vankistaa parisuhdetta esimerkiksi yksityisellä saarella, romanttisella illallisella tähtitaivaan alla tai kuumailmapallossa auringonnousun aikaan. Tämän lisäksi voit vierailla tulevaisuuden museossa.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT DUBAI TOURISM, VISIT DUBAI

Vain tunnin matkan päässä Dubain keskustasta löytyy upea ja romanttinen Al Maha Desert Resort & Spa. Tässä Dubai Desert Conservation Reserve -luonnonsuojelualueella sijaitsevassa lomakohteessa turisti voi kirjautua tunnelmallisiin sviitteihin, joissa on oma uima-allas. Väsynyt mieli rentoutuu katselemalla ympäröiviä dyynejä, joissa liikkuu myös keihäsantilooppeja ja gaselleita.

On vaikeaa kuvitella mitään romanttisempaa kuin kaunis auringonnousu. Dubai Desert Conservation Reserve -alueella voi tähyillä kuumailmapallost, kuinka auringonnousu värjää aavikkomaiseman hiekan ja taivaan oranssiksi.

Vain muutaman kilometrin päässä Dubain mantereelta sijaitsee uusi Anantara World Islands Dubai Resort -lomakeskus. Yksityisellä saarella voi majoittua huviloissa, joissa on oma uima-allas, tai huoneissa, jotka ovat vain kivenheiton päässä valkoiselta hiekkarannalta. Lisäksi saarelta aukeaa ainutlaatuinen näkymä Dubain upeaan horisonttiin.



RAKKAUDESTA RUOKAAN

Upeassa Melia Desert Palm Hotel -hotellissa voi syödä kahdestaan romanttisen illallisen tähtitaivaan alla. Hotellissa palvelee oma kokki, joka tarjoilee herkullisia alkupaloja, tuoreita salaatteja, maukkaita grilliruokia ja herkullisia jälkiruokia. Jos haluaa edelleen lisätä lomaan hieman romantiikkaa, kumppanin voi aina yllättää vaikkapa aamiaisella yksityisellä uima-altaalla.

Jos kaipaa hieman toisenlaista elämystä, yksi valinta voi olla yksi tai useampi ruoanlaittokurssi yli sadan kurssin valikoimasta, jonka Culinary Boutique tarjoaa. Kulinaristisilla kursseilla pääsee muun muassa tutustumaan paikalliseen emiraattien keittiöön tai edistämään taitojaan aasialaisten nimikkoruokien tai libanonilaisten klassikoiden valmistuksessa.

Museossa pääsee matkustamaan vuoteen 2071 ja näkemään, miltä elämä saattaa näyttää yli 50 vuoden kuluttua.

TERVETULOA VUOTEEN 2071

Kauan odotettu tulevaisuusmuseo, Museum of the Future (www.moff.ae) on viimein avautunut yleisölle Dubaissa. Museossa pääsee matkustamaan vuoteen 2071 ja näkemään, miltä elämä saattaa näyttää yli 50 vuoden kuluttua. Yleisö voi tutustua muun muassa tulevaisuuden avaruuteen, ekosysteemiin, bioteknologiaan, terveyteen, hyvinvointiin ja henkisytyteen.

Esimerkiksi New Moon -näyttelyssä voi astua avaruusasemalle 600 kilometriä maanpinnan yläpuolelle, saada tietoa elämästä avaruudessa ja tutkia, kuinka kuusta voi tulevaisuudessa tulla uusiutuvan energian lähde. Luontonäyttelyssä pääsee tutustumaan Amazonin sademetsään ja katsomaan läheltä näkymättömiä lajeja ja yksityiskohtia. Hyvinvointinäyttelyssä puolestaan vierailijat tutustutetaan digitaaliseen elämään, jossa kannustetaan luomaan yhteys kehoon ja mieleen.

Museossa on seitsemän kerrosta, joista viidessä on edellä mainitut näyttelyt. Museon ensimmäinen kerros on omistettu tulevaisuuden sankareille: lapsille. Siellä he voivat suunnitella ja tehdä eri rakennelmia tai käyttää luovuuttaan paikallisten oppaiden ohjauksessa.

YKSI MAAILMAN MAHTAVIMMISTA MUSEOISTA

Museum of the Future pääsi maailman 14 mahtavimman museon joukkoon matkailumedia National Geographicin listauksessa. Pelkästään kuvien perusteella ymmärtää hyvin miksi: 77 metriä korkea museo on mieleenpainuva pyöreän muotoinen rakennus, jonka rakentamiseen on käytetty parametristä suunnittelua sekä 3D-teknologiaa.

Museon julkisivussa ei ole yhtäkään terävää kulmaa, mikä itsessään on jo arkkitehtoninen innovaatio. Julkisivu koostuu 1024 paneelista, jotka on tehty ruostumatomasta teräksestä. Neljästä kerroksesta koostuvat paneelit ovat robottien luomia. Jokainen paneeli koottiin erikseen, ja julkisivun valmistuminen kesti yli puolitoista vuotta. Museo saa virtaa 4000 megawatin aurinkosähköjärjestelmästä. •

DeLuxe

Weekend Menu



Tervetuloa SCC Conciergen ja Weekend Menun eksklusiiviseen ruokaosioon, jossa keskitymme keväisiä makuja tarjoavaan reseptiikkaan.

Weekend Menu on konsepti, jossa neljä huippukokkia suunnittelee ja valmistaa vuorotellen kolmen ruokalajin menun kotona tehtäväksi. Weekend Menun verkkosivuilla ja Facebookissa julkaistaan säännöllisesti alku-, pää- ja jälkiruokakokonaisuus sekä ohjeet ruokien valmistukseen. Reseptien raaka-aineet on myös helppo tulostaa kauppalistaksi.

Tämänkertaisesta, kevään Weekend Menu -osiosta vastaa palkittu keittiöpäällikkö ja ravintoloitsija **Kristian Vuojärvi** (KV Restaurants Oy).

”Kun kevät vihdoinkin sarastaa, niin myös ruoka alkaa maistua aivan eri tavalla. Olen valinnut tämänkertaiseksi

Weekend Menu -reseptiikaksi raaka-aineita, jotka mielletään tavallisesti luksustyyliksi. Todellisuudessa ne ovat kuitenkin erittäin halpoja. Sinisimpukat ovat mielestäni meren nektaria. Niistä saa luotua suussa sulavia elämyksiä pienellä rahalla. Sinisimpukat ovat myös parasta ”pikaruokaa”, sillä niiden valmistus kestää vain pari minuuttia. Anka on mehukasta ja huokean hintaista. Näitä kannattaa kokeilla myös arkena, sillä pieni pala luksusta piristää kummasti mieltä, etenkin näinä haastavina aikoina.”

Menu

- Sinisimpukkakeittoa

- Ankanrintaa ja punajuuripyrettä

- Veriappelsiinkakkua ja valkosuklaata

TEKSTI **DeLUXE**-LEHDEN TOIMITUS
KUVAT **JUSSI ESKOLA**



Sinisimpukkakeittoa, herne-simpukka salaattia ja chiliöljyä

SINISIMPUKAT

500 g sinisimpukoita
1 dl Calvadosta
4 dl valkoviiniä
8 oksaa persiljaa
1 valkosipuli
100 g voita
2 dl kermaa
suolaa
sitruunanmehua

- Huuhtelee simpukat hyvin kylmällä vedellä.
- Kiehauta pienessä kattilassa calvados, valkoviini, persilja ja murskatut valkosipulit.
- Kuumenna iso kattila kuumaksi, lisää sinne simpukat ja freesaa 30 sekuntia.
- Lisää kattilaan kiehuva calvados-valkoviiniliemi ja peitä kattila kelmulla.
- Kypsennä simpukoita 3 minuuttia.
- Säästä kattilasta neste pois ja anna simpukoiden jäähtyä.
- Kerää simpukat kuorista ja huuhtelee kylmällä vedellä.
- Laita simpukkaliemi kattilaan lisää kerma kiehauta sekoita joukkoon voi ja mausta suolalla ja sitruunanmehulla.

CHILIÖLJY

1 kpl punainen chili
1 rkl chilijauhetta
3 dl rypsiöljyä

- Leikkaa chilit suikaleiksi.
- Laita kattilaan öljyä lisää chilit ja chilijauhe, freesia matalalla lämmöllä 5 minuuttia ja anna jäähtyä.
- Laita chiliöljyseos tehosekoittimeen ja soseuta tasaiseksi.
- Siivilöi öljy.

HERNE-SIMPUKKASALAATTI

100 g herneitä
100 g sinisimpukanlihaa
suolaa
chiliöljyä

- Sekoita herneet ja simpukat kulhossa.
- Lisää chiliöljyä ja suolaa sekoita tarjoile.

Juomasuositus:



Leth Zweigelt Rosé
2020

Lisää reseptejä ja juomasuosituksia löydät osoitteesta: www.weekendmenu.fi



Ankanrintaa, punajuuripyrettä, spelttikrokettia
ja punajuurikastiketta

ANKANRINTAA

2 kpl ankanrintaa
rypsiöljyä
suolaa
mustapippuria

- Mausta ankanrinta suolalla ja mustapippurilla.
- Paista ankanrintaa aloittaen kylmältä pannulta noin 2 minuuttia, jotta rasva sulaa. Nosta lämpötilaa ja paista rapeaksi, siirrä rinta 120°C-asteiseen uuniin, kunnes sisä-lämpötila on 54°C-astetta.
- Leikkaa annospaloiksi.

SPELTTIKROKETTI

100 g spelttiä
20 g voita
30 g vettä
200 g kanaliientä
50 g crème fraîche
50 g parmesania
3 kpl kananmunaa
100 g vehnä jauhoja
100 g pankojauhoja
1 l rypsiöljyä
sitruunamehua

- Keitä speltti kanaliemessä veden kanssa.
- Lisää speltti kattilaan voin kera ja lämmitä. Lisää sekaan crème fraîche, parmesania ja suolaa, jotta massasta tulee risottomainen. Lisää vähän sitruunamehua ja suolaa tarvittaessa.
- Jäähdytä seos ja kun se on jäähtynyt muotoile seoksesta palloja.
- Riko kananmunat kulhoon ja vatkaa munien rakenne rikki.
- Laita vehnä jauhot kulhoon ja pankojauhot toiseen kulhoon.
- Pyöräytä spelttipallot ensin vehnä jauhoissa, sen jälkeen kananmunassa ja lopuksi pankojauhoissa.
- Lämmitä öljy kattilassa 180°C-asteeseen (Huom! Ole tarkkana lämpötilan kanssa ja käytä lämpömittaria)
- Friteeraa palloja öljyssä noin 4 minuuttia. Mausta lopuksi suolalla.

6 kpl punajuuria
rypsiöljyä
suolaa

- Pese punajuuret ja leikkaa kahteen osaan.
- Mausta suolalla ja rypsiöljyllä kulhossa.
- Kääri folioon ja paahda 200°C-asteisessa uunissa kunnes punajuuret ovat kypsiä.
- Leikkaa annospaloiksi.

PUNAJUURIPYRE

6 kpl punajuuria
1 dl kermaa
1 dl maitoa
2 dl punajuurimehua
rypsiöljyä
suolaa

- Pese punajuuret ja leikkaa kahteen osaan.
- Mausta suolalla ja rypsiöljyllä kulhossa.
- Kääri folioon ja paahda 200°C-asteisessa uunissa kunnes punajuuret ovat kypsiä.
- Laita punajuuret kattilaan ja lisää punajuurimehu kerma sekä maito, ja keitä 10 minuuttia.
- Laita tehosekoittimeen ja soseuta tasaiseksi. Mausta lopuksi suolalla.

PUNAJUURIKASTIKE

2 kpl shalottisipulia
1 kpl porkkanaa
1 rkl ruokosokeria
1 rkl punaviinietikka
3 dl punaviiniä
1 l lihalientä
2 dl punajuuriliientä
rypsiöljyä
mustapippuria
suolaa

- Kuori sipulit ja porkkanat leikkaa sipulit lohkoiksi ja porkkanat paloiksi.
- Paahda kasviksia laakeassa kattilassa. Lisää sokeri ja anna karamellisoitua hetki.
- Lisää punaviinietikka ja punaviini, keitä niin että jäljellä jää puolet.
- Lisää lihaliemi ja Anna kiehua melko voimakkaasti. Keitä seosta kasaan niin, että jäljelle jää noin 3 dl. Lisää punajuurimehu ja keitä vielä hetki kasaan.
- Siivilöi pienempään kattilaan ja mausta tarvittaessa suolalla ja pippurilla.

Juomasuositus:



Frescobaldi Nipozzano Riserva 2017





Veriappelsiinkakkua ja valkosuklaata

VERIAPPELSIINIKAKKU

90 g	valkuaisia
1 kpl	appelsiini
105 g	tomusokeria
62 g	mantelijauhetta
35 g	tattarijauhoja
90 g	sulatettua voita
1 kpl	veriappelsiini

- Raasta appelsiini ja veriappelsiini kauttaaltaan.
- Sekoita valkuainen, tomusokeri ja appelsiininkuoriraaste.
- Lisää mantelijauhe, tattarijauho ja sekoita.
- Lisää sulatettu voi ja laita massa pursotinpussiin.
- Pursota massa silikonimuottiin.
- Paista 200°C-asteessa 10 minuuttia.

VERIAPPELSIINISALAATTI

2 kpl	veriappelsiinia
	tomusokeria

- Kuori veriappelsiini veitsellä ja segmentoi hedelmä. Mausta tomusokerilla.

VALKOSUKLAAKEITTO

200 g	valkosuklaata
-------	---------------

Juomasuositus:



Torres Floralis
Moscatel Oro

3 dl	maitoa
2 dl	kermaa
1 kpl	vaniljatanko
2 kpl	sitruunankuoria

- Sekoita kattilassa maito, kerma, halkaistu vaniljatanko, ja pari viipaletta sitruunankuorta. Anna kuumentua kiehuun kuumaksi.
- Lisää suklaa kuumaan nesteeseen sekoita kunnes suklaa on sulanut.
- Anna maustua 15 minuuttia ja siivilöi.

KRISTALLISOITUA VALKOSUKLAAATA

75 g	sokeria
25 g	vettä
50 g	valkosuklaata

- Sekoita kattilassa vesi ja sokeri. Kuumenna seos 127°C-asteiseksi ja siirrä pois levyttä.
- Lisää kuumaan seokseen suklaa ja sekoita vispilällä voimakkaasti kunnes seos muuttuu murumaiseksi.

Lisäkkeeksi: vadelmia ja syötäviä kukkia.

Juomasuosituks

ALKURUOKA

LETH ZWIGELT ROSÉ 2020

Wagram, Itävalta

Kuiva ja herkullisen elegantti Zweigelt-rypäleestä valmistettu rosee tarjoilee herkän mansikkaisia ja raikkaan aromikkaita vivahteita. Kepeä rosee sopii mainiosti vaaleille kaloille, salaateille ja meren eläville sekä seurusteluun. Nauti 7–9°C-asteisena viilennettynä.

13,78 €

Tuotenumero: **Alko 926767**



PÄÄRUOKA

FRESCOBALDI NIPOZZANO RISERVA 2017

Toscana, Italia

Sangiovese, Colorino, Malvasia Nera, Merlot, Cabernet Sauvignon

Runsaan keskitäyteläinen punaviini, joka viettelee vivahteikkaalla aromikkuudellaan. Tuoksusta voi löytää chianti-viineille tyypillistä hapankirsikkaa, tupakkaa ja kuivayrttejä. Niiden lisäksi tässä viinissä löytyy kosiskelevaa mausteisuutta ja hienostunutta paahteisuutta. Lempeät hapot ja pehmeät

tanniinit muodostavat satiinisen suutuntuman. Harmoninen viini, joka sopii luonteensa vuoksi hyvin erilaisille ruoille aina antipastoista, tattirisotoille ja -pastoille, vaaleat lihoille, paisteille ja linnuille sekä kovalle juustoille. De-kantoi tunti ennen tarjoilua ja tarjoile 16–17°C-asteisena.

23,50 €

Tuotenumero: **Alko 006654**



JÄLKIRUOKA

TORRES FLORALIS MOSCATEL ORO

Espanja

Moscatel 100 %

Makean rusinainen, lempeähappoinen, kevyesti väkevöity viini hurmaa kukkealla ja appelsiininkuorisella aromikkuudellaan. Viinin makeus (jäännössokeria 190 g/l) korostuu väkevöinnin ja alhaisen hapokkuuden johdosta ja se sopii erinomaisesti makeammille ja ruokaisemmille jälkiruokille kuten crepeille, jäätelölle ja kakuille. Nauti 4–6°C-asteiseksi viilennettynä.



11,48€ (50,0 CL)

Tuotenumero: **Alko 336016**





PAREMPAA VIINIÄ

dekantoinnin avulla

Kun puhutaan viinien dekantoinnista, monilla on käsitys toimenpiteestä joka tulisi tehdä vanhoille ja arvokkaille viineille. Näin onkin, mutta dekantointi on itse asiassa suositeltavaa tehdä kaikille viineille niiden iästä tai hinnasta riippumatta – jopa samppanjoille.

TEKSTI JUHA LIHTONEN • KUVAT DECANTER.FI / RIEDEL, JUSSI ESKOLA, FREEPIK.COM

Viini on monimutkainen neste, joka “elää” pullossa koko ajan. Siinä olevat alkoholi, hapot, fenolit ja makuyhdisteet muodostuvat eri varauksilla olevista molekyyleistä, jotka järjestäytyvät viinin ikääntyessä pullossa yhä uudelleen ja uudelleen.

Tämän seurauksena viinin väriaineet muun muassa polymerisoituvat ja kiinnittyessään toisiinsa ajan myötä. Ne muodostuvat silmin havaittavaksi sakaksi. Sakan syntyyn ei aina vaadita edes viinien pitkää varastointia, vaan sakkaa voi esiintyä myös nuorissa viineissä, silloin kun tuottaja on välttänyt viinin suodattamista viinin luonteisuuden säilyttämiseksi. Niinpä jotta viini olisi nautinnollista ja esteettisesti silmää miellyttävää, se on hyvä dekantoida.

MITÄ ON DEKANTOINTI?

Dekantoinnilla tarkoitetaan viinin karahvointia. Sen avulla viinin makua “pyöristetään”, tuotetaan runsaampia aistikokemuksia ja erotetaan kirkas viini sakasta. Toisin sanoen dekantoinnin avulla viini valmistellaan parhaaseen mahdolliseen nautintokuntoon temperoinnin ohella.

SAKAN EROTUS VIINISTÄ

Dekantoinnin yksi keskeinen tehtävä on erottaa pullossa oleva kirkas viini sakasta. Jotta sakka saadaan eroteltua vaivattomammin viinistä, tulee viinipullo nostaa pystyasentoon vähintään vuorokausi ennen dekantointia. Tällöin sakka pääsee painumaan hiljalleen pullon pohjalle.

Kun viini avataan tarjoilupäivänä, tulee sitä käsitellä varovasti, jotta pohjalle erottunut sakka ei sekoitu uudelleen viiniin. Toimenpiteeseen tulee varata puhtaan karahvin ohella kirkas valonlähde, esimerkiksi kynttilä tai taskulamppu.

Älypuhelimien taskulamppu toimittaa hyvin kynttilän virkaa. Kun pullo on auki, siitä tulee kaataa varovasti sakkaa sekoittamatta pieni osa lasiin, jotta voi tarkistaa viinin kunnon. Jos tuoksu ja maku ovat kunnossa, voi viiniä kaataa tilkan karahviin ja pyöritellä se karahvissa ennen lasiin kaatamista. Näin karahvi puhdistuu mahdollisista pölyistä.

KAADA VIINI HUOLELLISESTI – VÄLTÄ SAKKAA

Kun viini on todettu olevan kunnossa ja karahvi valmisteltu, voi kynttilän tai taskulampun valossa aloittaa viinin



kaatamisen. Kaataminen tulee tehdä rauhallisesti yhtäjaksoisella kaadolla pullosta karahviin. Pullo nostetaan valon päälle niin, että kaadettaessa valo näkyy pullon ja sen sisällä virtaavan viinin läpi.

Pullon tyhjentyessä valoa vasten alkaa erottua kapeana nauhana pullon kaulaa kohti liikkuva sakkavana. Kun se saavuttaa pullon kaulan, tulee kaataminen lopettaa. Pullon pohjalle jääneen sakkaisen ja karvaan makuisen viinin voi halutessaan juoda tai sen voi käyttää esimerkiksi ruoanvalmistuksessa kastikepohjaan.

VIININ ILMAAMINEN

Dekantoinnin toinen keskeinen tehtävä on saada viini “avautumaan”. Viinin juoksutuksessa karahviin viini joutuu kosketuksiin hapen kanssa. Tällöin viinissä olevat haihtuvat aromiaineet, esterit, pääsevät vapautumaan viinistä, jolloin sen aromikkuus korostuu. Tämän ohella happi myös pehmittää viiniä. Sen vaikutuksesta tiukat tanniinit “löystyvät” ja terhakka hedelmäisyys rauhoittuu.

Mitä nuorempi viini on, sitä ärhäkempi ja levottomampi se on juuri avattuna. Karahvissa, jossa se saa tilaa ja enemmän kosketuspintaa hapen kanssa, viini alkaa rauhoittua. Näin ollen mitä nuorempi ja voimakkaampi viini on, sitä leveämaljaisempi karahvi kannattaa varata, jotta happi pääsee pehmittämään viiniä tehokkaammin.

MITKÄ VIINIT KAIPAAVAT DEKANTOINTIA?

Lähes kaikki. Se, miten kauan viinin tulee antaa olla karahvissa, määrittyy viinin iällä ja laadulla. Nuorena viininä voidaan yleisesti ottaen pitää viisi vuotta vanhaa tai sitä nuorempaa viiniä.

Nuoret edulliset viinit, jotka eivät ole niin moniulotteisia ja konsentroituneita, vaativat lyhyempää ilmaamista kuin kalliimmat. Alle 15 euron punaviineissä nyrkkisääntönä voi pitää puolen tunnin dekantointia ja valkoviineissä 10–15 minuuttia. 15–25 euron hintaisissa punaviineissä dekantointiaika on puolesta tunnista tuntiin ja valkoviineissä puoli tuntia.



WELCOME ABOARD LA LUX LUXURY YACHTS

Luxurious staycations and memorable events!

Private Italian Chef – Discover our La Lux Menu:

www.lalux.fi

Our crew will make sure your experience is care-free and luxurious.

Dream big, sit back, relax, and enjoy,
La Lux takes care of the rest.

Info & Reservations

050 441 8100 | info@lalux.fi





Yli 25 euron nuoria punaviinejä kannattaa dekantoida vähintään puolitoista tuntia, ja valkoviinejä 45–60 minuuttia. Yli 50 euroa maksavien punaviinien dekantointiin kannattaa varata noin 3 tuntia, ja valkoviineille puolitoista tuntia. Yli sadan euron nuorten punaviinien dekantoinnissa voi dekantointia venyttää jopa 8 tuntiin. Vastaavan hintaisten valkoviinien kohdalla pari tuntia riittää. Punaviinejä kannattaa säilyttää dekantointiajan noin 14–16°C -asteessa ja valkoviinejä noin 8–12°C -asteessa.

HAPEN VAIKUTUS VIINIIN

Mitä vanhempi viini, sitä herkempi se on hapen vaikutukselle. Vanhoissa viineissä sakkaa on muodostunut aina pullon pohjalle, joten dekantointi on välttämätöntä. Koska viini on usein jo pehmentynyt pullokypsytyksessä, se ei vaadi enää pitkää ilmaantumisaikaa karahvissa. Tämän vuoksi viini voidaan usein tarjoilla heti dekantoinnin jälkeen. Tällaisia viinejä ovat esimerkiksi yli 15 vuotta vanhat viinit. Mitä arvokkaampia nämä viinit ovat, sitä pidempään niitä voidaan kuitenkin dekantoida.

Tällaisiin viineihin lukeutuvat esimerkiksi legendaariset huippuviinit loistavilta vuosikerroilta, kuten La Tâche 1990, Château Haut-Brion 1989 tai Pétrus 1990, joita kannattaa dekantoida puolestatoista kahteen tuntia ennen tarjoilua. Château Latour vuodelta 1961 kaipaa sekin yhä vähintään tunnin dekantointia. Vanhempien viinien osalta tulee kuitenkin olla tarkkana, koska viini

Maailman ykkös-viinilasinvalmistaja Riedel on luonut paitsi eri viineille omat lasinsa, myös näyttävän kokoelman karahveja, jotka soveltuvat eri viini-tyypeille.

saattaa oksidoitua nopeasti hapen vaikutuksesta. Näiden viinien osalta on vaikea soveltaa nyrkkisääntöä, sillä vuosikertaeroilla ja pullokohtaisilla eroilla on suuri vaikutus siihen, miten paljon viini kestää dekantointia.

SAMPPANJOIDEN DEKANTOINTI

Samppanjoiden osalta dekantointi on suotavaa juuri markkinoille tulleeille, tuoreille prestige-samppanjoille. Ne ovat kypsyneet vuosia hiivasakan kanssa tuottajan kellareissa, jolloin niihin on syntynyt todella moniulotteisia aromeja ja rakenteita. Jotta nämä kaikki nyanssit pääsevät kunnolla esiin, samppanjat vaativat usein vielä vuosien tai jopa vuosikymmenien pullokypsytystä kellarissa.

Jos ne kuitenkin haluaa nauttia nyt ja toivoo saavansa niistä paljon irti, ne kannattaa dekantoida ja antaa ilmaantua jääkaapissa noin 30 minuuttia. Kuplien katoamisesta ei kannata olla huolissaan, sillä niitä riittää nuorissa samppanjoissa yllin kyllin. Samppanjoissa ei esiinny sakkaa, joten ne voi kaataa karahviin ilman huolta sakan sekoittumisesta.

Mikäli viinin tai samppanjan haluaa kuitenkin tarjoilla pullostaa karahvin sijaan ja pullossa on ollut sakkaa, pullon voi huuhtaista vedellä puhtaaksi ja ravistaa hyvin kuivaksi. Tämän jälkeen karahvissa olevan viinin tai samppanjan voi kaataa takaisin pulloon ennen tarjoilua, jolloin se on valmista nautittavaksi.

• Temptech - Pohjoismaiden johtava viinikaappien valmistaja

Eksklusiiviset Connoisseur-sarjan viinin kellarointikaappimme ovat kehitetty viiniharrastajille ja asiantuntijoille joilla on tarve säilöä ja kypsyttää viinejä useiden vuosien ajan. Viinikaapissa on umpiovi ja lämpötilavyöhykkeen säätö 5-20 asteen välillä 0,1 asteen tarkkuudella. Lisäksi sinulla on täydellinen hallinta ilman kosteuteen, joka sekin on säädettävissä. Kehittämämme Anti-Vibe vaimennusjärjestelmä poistaa haitalliset värinät ja miellyttävän käyttökokemuksen viimeistelee alhainen äänitaso.

Connoisseur
by TEMPTTECH

www.temptech.fi

KALLE ROVANPERÄ

– Maksimaalista hyökkäystä



Suomalainen Kalle Rovanperä on noussut komeetan tavoin WRC-rallisarjan huipulle. Jari-Matti Latvalan johtamassa Toyota Gazoo Racing WRT -tallissa ajava Rovanperä myönsi SCC Concierge -lehdelle eksklusiivisen haastattelun.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT RED BULL, TOYOTA GAZOO RACING WRT



Joskus omena ei vieri kauas puusta. Näin voi ainakin sanoa 21-vuotiaan **Kalle Rovannerän** kohdalla. Hänen isänsä, **Harri Rovannerä** oli myös aktiiviaikanaan (1993–2006) maineikas rallikuski. Räjähdysmäisesti kehittynyt, Virossa asuva Kalle Rovannerä on nuorin WRC-tehdaskuljettaja rallin MM-sarjassa. Nuoren miehen rajusta kehityksestä kertoo myös voitto nuorimpana MM-rallihistorian kuljettajana Viron MM-osakilpailussa 18.7.2021 (20 vuotta, 290 päivää). Aiempi ennätys (22 vuotta, 313 päivää) oli Kallen nykyisen pomon, **Jari-Matti Latvalan** nimissä.

Jo hyvin nuorena ajotaidoillaan huomiota herättänyt Kalle Rovannerä on saavuttanut merkittäviä rallimeriittejä tasaiseen tahtiin: vuoden 2015 R2-luokan Latvian mestaruus, vuoden 2016 yleisen luokan Latvian mestaruus ja vuoden 2019 WRC2 Pro -luokan maailmanmestaruus. AKK-Motorsport myönsi 16-vuotiaalle Rovannerälle tammikuussa 2017 poikkeusluvan. Sen myötä Kalle pääsi osallistumaan alaikäisenä kansallisiin ralleihin ja Ralli SM-sarjan osakilpailuihin.



Ensimmäinen kausi WRC:ssä
vuonna 2020 alkoi lupaavasti,
voitolla Arctic Lapland Rallyssa
Rovaniemellä.

Ensimmäinen kausi WRC:ssä vuonna 2020 alkoi lupaavasti, voitolla Arctic Lapland Rallyssa Rovaniemellä. Ruotsin rallissa Kalle sijoittui kolmanneksi – ollen kaikkien aikojen nuorin rallikuljettaja palkintokorokkeella. Kausi 2021 oli dramaattinen: useita keskeytyksiä ja Kroatian MM-rallin raju ulosajo, josta Kalle ja kartturi **Jonne Halttunen** selvisivät säikähdyksellä. Uran ensimmäinen

WRC-voitto Viron MM-rallissa toi kuitenkin balsamia haavoille. Loppukaudesta Kalle nappasi kolmannen sijan Belgian MM-rallista sekä voiton ja Power Stagen Kreikan MM-rallissa. Tavoitimme Kallen hänen kotoaan.

SCC Concierge: Mihin uudessa Toyota GR Yaris Rally1-ralliautossa on ollut haastavinta tottua?

Kalle Rovannerä: Hybriditeknologian mukaantulo on tietysti isoin yksittäinen muutos autossa. Aktiivinen keskilukko on jäänyt pois uusien sääntöjen myötä, mikä tekee autosta aiempaa mekaanisemman. Tästä johtuen tämän kauden auto vaatii kuskilta aiempaa enemmän ajamista. Uusi auto ei ole myöskään yhtä helppo ajaa kuin ennen. Jarrutuksissa pitää ottaa tarpeeksi energiaa talteen, jotta sitä on tarjolla kiihdytyksissä. Voiman saaminen tiehen on erityisen tärkeää, etenkin kun auto on akkujen myötä nyt sata kiloa painavampi. Tällainen painonlisäys kilpa-autossa on aika huomattava. Monte Carlon ja Ruotsin rallien liukkaissa olosuhteissa auton sutiminen tuo mukaan myös enemmän rengaskulumista. Voiman hallitseminen

edelliseen polttomoottorimalliin verrattuna on erilaista. Sähkön tuoman lisäväännön muuttaminen pidoksi tiehen aiheuttaa omat pikkuhaasteensa.

SCC: M-Sportin toimitusjohtaja **Malcolm Wilson** ja Toyota Gazoo Racing WRT:n Jari-Matti Latvala sanoivat molemmat alkuvuodesta, että luotettavuus tulee olemaan erityisen tärkeässä roolissa, kun ajatellaan tämän ensimmäisen WRC-hybridikauden mestaruutta. Oletko samaa mieltä?

KR: Ehdottomasti. Uuden hybridivoimanlähteen ohella erilaisia pikkuvikoja on ilmennyt siellä sun täällä. Meillä on ollut sikäli paljon onnea, että olemme säästyneet suurimmaksi osaksi harmittavilta lastentaudeilta. Tähän mennessä saamamme kilpailutulokset puhuvat puolestaan.

SCC: Jos palataan lapsuuteen, muistatko tarkkaan ottaen milloin ja miten ajoharrastuksesi lähti liikkeelle? Hyppäsitkö itse jonkun ajoneuvon penkille, vai laittoiko isä sinut siihen?



KR: En muista ihan kaikkia varhaisimpia muistoja. Isän aktiivivuosina olin joskus hänen kyydissään Jyväskylän rallitesteissä. Kotona Puuppolassa meillä oli omat pelot, joten siellä pääsin jo 6-vuotiaana kokeilemaan auton ajamista. Ihan itse taisin lähteä tiluksillamme ajelemaan. Vuosi tai puolitoista myöhemmin pääsin jo ensimmäisen kilpa-auton rattiin.

SCC: Isäsi Harri on ollut tukenasi urasi alusta lähtien. Miten kuvailisit suhdettasi häneen nykyään?

KR: Isä tulee aina mukaan kaikkiin mahdollisiin kisoihin, joihin ehtii. Sama pätee äitiini, Tiinaan. Olen ajanut itsenäisesti jo ihan nuoresta. Isä ja äiti ovat henkisenä tukena, seuraavat kisoja ja nautiskelevat.

SCC: Kehityksesi kuljettajana on ollut räjähtävää. Jos vertailisit WRC-urasi eri autoja Ford Fiesta 5-vitosesta Škoda Fabia R-vitoseen ja Toyota Yaris WRC:hen, miten määrittelisit niiden välisiä vahvuuksia ja heikkouksia? Onko voimaa ollut liian vähän vai riittävästi?

KR: Kilpakuljettajan mielestä autossa tuskin on koskaan liikaa voimaa. Kaikki autot ovat olleet aika erilaisia ajaa. WRC-sarjassa olen ajanut vain Toyotan viimeisimpiä malleja. R5-sarjassa tuli kokeiltua aika montaa eri merkkiä. Kaikissa niissä oli varsin erilainen suunnittelufilosofia. Fordissa oli pehmeä geometria, siinä haettiin pitoa korin pehmeydellä. Škoda oli puolestaan jäykempi korillaan, mutta samalla tarkempi ja parempi ajaa. Toisaalta Škodassa oli vastaavasti vähemmän pitoa liukkaissa olosuhteissa. Autot ovat eri olosuhteissa kuitenkin aika lähellä toisiaan suorituskykynsä puolesta.

SCC: Miten vertaisit viime ja tämän kauden Toyota GR Yaris -ralliautoja keskenään?

KR: Viime kauden WRC-auto oli mukava ajaa ja käyttää. Sen ratissa oli koko ajan hyvä fiilis. Tällä uudella GR Yaris Rally1-autolla ei ole ollut yhtä helppoa päästä luottavaiseen fiilikseen. Ohjaamossa on nyt enemmän tekemistä. Omalle mukavuusalueelle pääseminen ei ole yhtä vaivatonta. Uudet WRC-ralliautot ovat kokonaan putkirunkoi-



Aika nopeasti olen
aina ollut sinut jokaisen
uuden auton kanssa.

sia. FIA on rajannut kuskin istumakorkeutta. Sen johdosta en ole aina saanut omaa ajoasentoa muokattua viimeisen päälle hyväksi. Perusmukavuuden löytäminen ohjaamossa on ollut aiempaa haastavampaa. Täyden maksimin saaminen irti autosta vaatii vielä lisäkokenusta.

SCC: Joka kerta kun olet siirtynyt uuden WRC-auton rattiin, kuinka nopeasti olet oppinut sen?

KR: Pitkälti kaikki riippuu siitä, millaisilla säädöillä ryhtyy autoa ajamaan. Perussäädöillä on tosi iso merkitys kuskille, ennen kuin hän saa säädettyä ne itselleen mahdollisimman sopiviksi. Aika nopeasti olen aina ollut sinut jokaisen uuden auton kanssa. Paljon riippuu myös eri kisoista ja niiden tavoitteista.

SCC: Jos arvioit kovimpia kilpailijoitasi, keitä he ovat ja miksi?

KR: MM-sarjassa kaikki kuskit ovat kovia. Tällä hetkellä omat tiimikaverit ovat kovimpia kilpailijoita. Sébastien Ogier ja Elfyn Evans ovat tiukkoja kilpakumppaneita ajatellen itse mestaruuskamppailua. Vaikka Elfyn onkin aloittanut kauden hieman epäonnisisissa merkeissä, uskon hänen olevan kauden loppua kohti korkealla pisteissä. Lasken myös Thierry Neuvilleen samaan kastiin, koska hän on taistellut mestaruudesta jo useamman vuoden ajan. Craig Breen voi olla kova luu, etenkin nyt kun hän pääsee ajamaan koko kauden. Oma tiimikaveri pitää aina voida voittaa – hekin ajavat nyt mestaruudesta.



SCC: Millaisina näet seuraavien kisojen haasteet?

KR: Kevään kalenteri on haastava. Viime vuonna Kroatian asfaltilla lähdettiin sarjan johdosta, mutta sitten itselleni tuli heti ulosajo lyhyellä avausrikokokeella. Nyt kaikilla muillakin on sama kokemus niistä pätkistä, joten se tulee olemaan varmaan hankalaa. Sitten tulee perinteisempiä sorakisoja, joista on jo hieman koke-musta. Nuotteja on valmiina, jos vaan ajetaan samoja erikoiskokeita. Kovaa kilvanajoa on tiedossa, eikä siinä ehdi paljon muita asioita miettiä.

SCC: Mitä tulevia kisoja odotat kaikkein eniten – ja miten uskot niiden soveltuvan autollenne?

KR: Japani pitäisi olla haastava, mutta en tiedä vielä mitä erikoiskokeita siellä valitaan tänä vuonna. Monet kehuivat Uuden-Seelannin kisaa kun se oli edellisen kerran kalenterissa. Etenkin nopeista sorateistä pitävät suomalaiskuskit. Toivotaan, että ollaan tuolloin hyvissä asetelmissa. Kenia oli viime vuonna pitkstä aikaa taas mukana kalenterissa. Hankalat pätkät, ei mikään perin-

!! Kahden sukupolven rallikuskeja - Kalle ja Harri Rovannerä.

teinen rallikilpailu. Keniassa pitää säästää autoa ja tarkkailla miten pääsee pätkät läpi. Tykkäsin kyllä siitä rallista, vaikka viime vuonna jäätiin mutakuoppaan jumiin.

SCC: Miten autot kiinnostavat siviilissä – millä tällä hetkellä ajat?

KR: Työsuhdeautoni on tällä hetkellä Toyota Supran uusiin malli. Se on tosi kiva ja hauska ajajan auto, aivan kuten GR Yaris. Harrasteautoja on monenlaisia, kiinnostukseni eri automalleihin pysyy korkealla. Keräilen erilaisia vanhoja autoja. Omistan vanhan alkuperäiskuntoisen Toyota Starletin, Toyota DX Corollan ja vuoden 1974 mallin Toyota Corollan. Isällä on vanha Ford Escort, eräs Triumphin malli ja vastaavia klassikkoautoja. Olen alkanut vähitellen suunnitella museotiloja, joissa näitä autoja säilytettäisiin. Suunnitelmissa on hankkia lisääkin autoja. Ehkä joitakin vähän hienompiakin, kun tässä ehtii. Omia autoja olen myös jonkin verran viritänyt, kuten esimerkiksi BMW M5 E60 -mallia. Löysin melkoisen helmen, liki virheettömän M5-yksilön, jolla oli mittarissa vain 25000 km. •

Toyota GR Yaris

– Rallisieluinen räyhähenki

Onneksi autojätit satsaavat yhä ajamiseen iloon. Toyota GAZOO Racingin kanssa yhteistyössä kehitetty Toyota GR Yaris on hurmiollisen hauska pikkusportti.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT TOYOTA AUTO FINLAND OY

1,6-litraisen ja kolmisylinterisen moottorin kehittämät 261 hevosvoimaa ja 360 newtonmetrin vääntö eivät kuulosta paljolta. Mutta kun auto painaa vain 1 280 kilogrammaa ja siinä on aktiivinen neliveto, voin vakuuttaa, että meno on railakasta.

Koeajamamme punainen paholainen kiihtyy 0–100 km/h vain 5,5 sekunnissa ja saavuttaa 230 km/h huip-punopeuden. Turboahdettu moottori herää kunnolla henkiin vasta 3500 kierroksesta ylöspäin. Nelivetoon vaikuttavat ajotilat – Comfort, Sport ja Track – mullista-

vat ajamisen eri tieolosuhteissa. Kuusilovista manuaali-vaihteistoa on ilo käyttää. 18 tuuman Dunlop SP Sport-renkaat (225/40 R18) huolehtivat pidosta.

Toyota GR Yaris ei ole sisätilojensa johdosta kaikkein käytännöllisin. Eikä kokoonsa nähden halpakaan (47 000 euroa). Mutta kilpailijat ovat vielä kalliimpia. Veikkaan, että hauskempaa ja rivakampaa pikku räyhähenkeä ei tule ihan heti valoissa rinnallesi. Kyseessä on eittämättä tulevaisuuden keräilyauto ja virittäjien unelma. •

Toyota GR Yarista myy Auto-Arita, joka kuuluu SCC – Sports Car Center -konserniin.



Elokuvaohjaaja Aku Louhimies.

ODOTUS

– Maailman ensimmäinen hiilinegatiivinen elokuva

Elokuvaohjaaja Aku Louhimies pysyttelee kiireisenä. Viime vuoden lopulla nähdyn toimintatrilleri *Omerta 6/12* perään hän on saanut valmiiksi romanttisen draaman, *Odotuksen*. SCC Concierge jututti Louhimiestä ennen *Odotuksen* ensi-iltaa.

TEKSTI JUHANI NURMI • KUVAT BACKMANN & HODEROFF

Tapaan elokuvaohjaaja **Aku Louhimiehen**, 53, Kaivopuistossa sijaitsevassa kahvilassa. Maaliskuisesta auringosta huolimatta ulkona on hyytävän kylmä. Louhimies näyttää virkistyneeltä ja ruskettuneelta. Hienoisesta aikaeroväsymyksestä huolimatta.

”Palasin juuri Los Angelesista. Siellä on hyvä käydä silloin tällöin näyttämässä naamaa agenteille ja managereille. Hollywood-tuttavani kauhistelevat Ukrainan sotaa. He pohtivat myös meitä suomalaisia ja mahdollista NATO-liittoutumistamme. Kerroin heille, että nämä päätökset ovat onneksi meillä hyvissä käsissä. Että meillä on tosi fiksua ihmisiä tekemässä poliittisia päätöksiä.”

ODOTUS KUVATTIIN SEILIN SAARELLA

Höyryävien kahvikupposten äärellä päädyimme juttelemaan Akun uusimmasta ohjaustyöstä, *Odotuksesta*. ”Näyttelijä **Inka Kallén**, lähestyi minua kirjoittamallaan idealla, josta työstimme yhdessä käsikirjoituksen. Se perustuu Suomen ensimmäisiin ammattikirjailijoihin kuuluneen **Juhani Ahon** teksteihin. Olimme tosi onnekkaita löytäessämme upean kuvauspaikan, luonnonkauniilta Seilin saarelta, joka sijaitsee lähellä Turkuu.”

Odotus on klassinen kolmiodraama, jossa vapaudenkaipuu ja kahlitsematon seksuaalisuus järkyttävät Mikon (**Aku Hirviniemi**) ja Ellin (Inka Kallén) seesteistä saaristolaiselämää. Mikon vanhan ystävän, komeanhuiskean Olavin (**Andrei Alén**) kesäinen vierailu saa Ellin pohti-



maan ankarasti parisuhteensa kestävyyttä. Legendaarisen **Esa-Pekka Salosen** säveltämä musiikki säestää tunnelmallisesti elokuvan keskeisen kolmikon myrskyistä tunne-elämää.

Louhimies kertoo elokuvan tuotannon sijoittuneen keskelle syvintä pandemiaa, loppukesälle 2020. "Huo-
mioiden haastavat kuvaolosuhteet, voin sanoa olevani erittäin tyytyväinen lopputulokseen. Toivon vilpittömästi teemojen anteeksiannosta ja rehellisyydestä kosketta-
van monia. Pandemia on ollut hyvin haasteellista aikaa meille kaikille. Tuntuisi hyvältä, jos elokuvamme toimisi ajatuksia herättävänä ja terapeuttisena katsomiskoke-
muksena."



Legendaarisen Esa-Pekka Salosen
säveltämä musiikki säestää
tunnelmallisesti elokuvan keskeisen
kolmikon myrskyistä tunne-elämää.

ENSIMMÄINEN HIILINEGATIIVINEN ELOKUVA- TUOTANTO

Aku nostaa esiin myös erään tärkeän elokuvahistorialli-
sen seikan. *Odotus* on nimittäin maailman ensimmäinen
hiilinegatiivinen elokuvaluotanto. "Meille oli alusta läh-
tien tärkeää, että teemme *Odotuksen* mahdollisimman
eettisesti ja vastuullisesti. Tuotimme elokuvan läheises-
sä yhteistyössä ilmastonmuutosta vastaan taistelevan
Compensate-järjestön kanssa."

Ekosähkön, lähiruoan, kierrätettyjen ja vastuullisesti
valmistettujen vaatteiden ohella elokuvan tuotannossa
on myös hyödynnetty Volkswagen-konsernin sähkö- ja
kaasukäyttöisiä autoja. "Audi Q4 e-tron näkyy hyvin
elokuvassamme. Mutta ei kuulu. Olimme kaikki todella

📌 *Odotuksen* tähdet:
Aku Hirviniemi, Inka
Kallén, Andrei Alén ja
Adeliina Arajuri.

hämmästyneitä siitä, miten sähkö-Audi ei pitänyt lain-
kaan ääntä. Kovin ääni lähti auton renkaista."

"ARVOSTAN AUTOSSA ENITEN HYVIÄ MAASTO- OMINAISUUKSIA"

Aku Louhimies kertoo tarvitsevänsä autoa eniten loma-
matkoilla ja töissä. "En tarvitse autoa arkielämässä, kos-
ka asun Helsingin keskustassa. Ajelen 15 vuotta vanhalla
Land Rover Freelander II -mallilla. Arvostan siinä avaraa
kattoikkunaa, nelivetotekniikkaa ja 22 sentin maavaraa.
Maasturilla pääsen helposti moniin hankaliinkin kuva-
uspaikkoihin. Se on työssäni ensisijaisen tärkeää. Ehkä
minun kannattaisi päivittää uudempaan malliin, koska
hiljattain on tullut uutta jälkikasvua. Sitä paitsi turvalli-
suus liikenteessä on aina kaikkein tärkeintä."•



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: jyvaskyla@scc.fi

Oulu

Alasintie 10 B (-1 krs), 90400 Oulu
Puhelin: 0300 472 234
Sähköposti: oulu@scc.fi

Tampere

Ruokosmetsänkatu 8, 37570 Lempäälä
Puhelin: 0300 472 282
Sähköposti: tampere@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

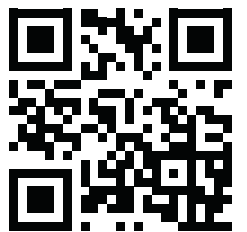
Tallinn

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



ALAN JOHTAVA MONIMERKKIHUOLTO.

www.scc.fi



Lue koodi puhelimellasi
ja varaa huolto.

A private jet is parked on a runway, viewed from a low angle. The aircraft is dark-colored with a white underbelly. The cabin door is open, and the airstair is extended. The background shows a clear sky and a flat landscape.

Lennätkö sinä
mieluiten oman
aikataulusi mukaan?

24 h Sales Contact
+358 20 510 1900
sales@jetflite.fi
www.jetflite.fi

Pitääkö sinun päästä nopeasti paikasta toiseen?
Ota yhteyttä meihin.

Pelkän perillepääsyn lisäksi saat elämyksen.

Jetflite – yksityis- ja liikelennot