

CONCIERGE

Syksy 2021



SUPERAUTOT

SCC AUTOT

RICHARD HAMMOND

SCC TÄHTIVIERAS

TIMO JUTILA

SCC VIP



SPORTS CAR CENTER

LAND ROVER DISCOVERY SPORT PLUG-IN HYBRID
ARJEN PELASTAJA ALK. 63 299€
KYSY LISÄÄ MYYNISTÄMME

SAATAVILLA SEKÄ YKSITYIS- ETTÄ
YRITYSLEASINGILLÄ



ABOVE & BEYOND





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

Sisällys

5 Pääkirjoitus – Mikko Santanen

6 SCC – Sports Car Center
Kansainvälistyminen tiukasti
tähtäimessä12 SCC HOMAGE
Uniikki Porsche tekee kunniaa
meksikolaiselle ratalegendalle

18 Superautot

22 SCC KLASSIKOT
BMW M1 – Kulttiauto ja
ratalegenda34 Mercury Marine Suomi
Mercuryn 600-hevosvoimainen
V12 Verado36 SCC AUTOTESTI
Hybridi-SUV vertailu

Lämmin kiitos

Sports Car Centerille.

On hyvä porskuttaa
menemään, kun tuntuu
että välitetään.”

44 SCC TOIMIPISTEET
SCC Upplands Väsby, SCC Smista
ja SCC Tallinna52 SCC TÄHTIVIERAS
Richard Hammond rakastaa
klassikkoautoja60 Ferrari on myös sijoituksena
huippunopea
Osa 2/264 DeLuxe Weekend Menu
Michelin-kokki Pekka Terävän
syysreseptiikkaa68 SCC SPORT
Ajo Motorsport kulkee voitosta
voittoon74 SCC VIP
Timo ”Juti” Jutila arvostaa Range
Roverin luotettavuutta

Pääkirjoitus



Yksi on varmaa: Suomen
verokarhu ei koskaan ujostele
viedä autoilijoilta omaansa.

Mielellään molemmilla
tassuilla.”

Tätä kirjoittaessa syksy on saapunut varsin. Illat pimenevät, päivät lyhenevät. Tästä johtuen autosi ajovalojen kunto ja teho ovat yhä tärkeämpiä. Myös kuljettajan reaktiokyvyltä vaaditaan tavallista enemmän hupenevan päivänvalon ja vaihtelevien tieolosuhteiden johdosta.

Oma kesämökki syrjäseudulla on tullut yhä suosituimmaksi ajanvietteeksi pitkittyneen pandemian kuluessa. Moni mökkeilijä on jo laittanut kesäasuntonsa talviteloille. Sinne pääsee aina parhaiten nelivetoisella, korkealla maavaralla varustetulla katumaasturilla, jossa on reilut matkustus- ja tavaratilat.

Tällä kertaa lehtemme kannessa on esiintynyt suosittu ja legendaarinen katumaasturimerkki: Land Rover, jonka mallistosta kuvassa näkyy Range Rover Velar. Lisäksi halusimme esitellä tässä kolmosnumerossa ensimmäisen vertailutestimme, joka keskittyy nimenomaan hybridi-katumaastureihin. Viisi testiin valitsemaamme SUVia edustavat premiumluokkaa, jossa ajettavuus, mukavuus, taloudellisuus ja turvallisuus ovat etusijalla.

Olemme autoalalla kohdanneet viime aikoina monenlaisia haasteita. Viime vuodesta lähtien olemme törmänneet myös toiseen harmilliseen, pandemian aiheuttamaan lisäongelmaan: Autotarjonnan niukkuuteen. Tämä johtuu hyvin pitkälti kriittisestä sähkökomponenttipulasta, joka ehti paisua ennätysmäisiin mittasuhteisiin pandemian aikana.

Vaikka autotarjonta maailmalla onkin ollut niukkaa, olemme silti SCC:llä onnistuneet hankkimaan varastoomme suosittuja merkkejä ja malleja, joita pystymme tarjoamaan heti toimitukseen. Onneksi tilausputkellamme on hyvin tavaraa, sillä odotamme niukkuuden jatkuvan vielä jopa ensi vuoden puolelle.

Emme koe Sports Car Centerissä mitenkään yllättävänä sitä, että **Sanna Marinin** johtama hallitus päätti poistaa 9. syyskuuta tehdyssä budjettiriihessä sähköautojen autoveron, samalla kun lataus- ja kaasutankkausinfran rakentamiseen aiotaan myöntää lisätukia. Lopullista lakiuudistusta ei tosin ole vielä kirjattu, joten sen osalta on turha spekuloida liikaa. On todennäköistä, että vaikka sähköautojen autovero poistuisi kokonaan, se tullee suuressa varmuudella kompensoimaan jollain tavalla – esimerkiksi sähköautojen käyttöverolla tai muulla vastaavalla tavalla. Nähtäväksi jää, miten asiassa käy, mutta yksi on varmaa: Suomen verokarhu ei koskaan ujostele viedä autoilijoilta omaansa. Mielellään molemmilla tassuilla.

Toivotan kaikille SCC – Sports Car Centerin asiakkaillemme sekä Concierge lehden lukijoille turvallista ja antoisaa syksyä.

MIKKO SANTANEN
SCC – Sports Car Center
Myyntijohtaja

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 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
Range Rover Velar P400e
R-Dynamic. Kuva: Joonas
Puhakka / Oy Sports Car
Center Ab.

PAINO
Scandicprint 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.



KANSAINVÄLISTYMINEN

tiukasti SCC – Sports Car Centerin tähtäimessä

SCC – Sports Car Center on jatkuvasti vankistanut otettaan Suomessa. Jo 30 vuoden kokemuksella oleva johtava yksityinen autotoimija tähtää nyt yhä tarmokkaammin kansainvälistymiseen. SCC Concierge tapasi yrityksen markkinointi- ja myyntijohtoa saadakseen lisätietoa.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT JOONAS PUHAKKA

Kokoonnuimme eräänä rauhallisena perjantai-iltapäivänä SCC – Sport Car Center Airportin neuvotteluhuoneeseen keskustelemaan **Miikka Râmanin** ja kahden myyntijohtajan, **Mikko Santasen** ja **Juha Sillanpään** kanssa höyryävän kahvikuposen äärelle.

Myyntijohtaja Mikko Santasen johdolla saan aluksi napakan, mutta seikkaperäisen PowerPoint-esityksen. SCC – Sport Car Centerin toimintaan kuuluvat myynti, huolto ja maahantuonti, joiden tukena ovat laajat eurooppalaiset hankintakanavat.

Aavistan, että tapaamisessamme puhutaan vieläkin kunnianhimoisemmista suunnitelmista.

NÄLKÄ KASVAA AINA SYÖDESSÄ

Miikka Râmanin mielestä on aina hyvä muistaa yrityksen vankat peruslähtökohdat: SCC on yksi alansa johtavista yksityisistä toimijoista jo yli 30 vuoden kokemuksella.

”Olemme juuri nyt erittäin hyvissä asemissa. Sekin tosin pitää paikkaansa, että nälkä kasvaa aina syödessä. Myymme vuosittain noin 4000 kpl autoja, 140000 varaosaa ja meillä on noin 16000 huollon työmääräintä. SCC – Sports Car Centerillä on tällä hetkellä neljä liikettä pääkaupunkiseudulla – Espoo, Herttoniemi, Airport ja Tuusula – sekä liikkeet Jyväskylässä, Turussa ja Tampereella (toistaiseksi väliaikainen toimipiste). Tukholmassa on kaksi liikettä ja Tallinnassa yksi.”

POHJOIS-EUROOPPA TÄHTÄIMESSÄ

”Ei ole kuitenkaan mikään suuri salaisuus, että tavoitteenamme on tulla Pohjois-Euroopan suurimmaksi riippumattomaksi Premium-autokauppaketjuksi. Se on se iso visio, jota kohti menemme hitaasti, mutta päättäväisesti. Kuten Miikka mainitsi, Suomessa meillä on jo todella vahva asema, mutta kasvatamme määrätietoisesti kansainvälistä verkostoaamme Ruotsin ja Viron kautta”, Mikko Santanen alleviivaa.



SERVICE & PARTS



Juha Sillanpää, Mikko Santanen ja Miikka Råman keskustele-
massa kansainvälistymisestä.

”Eurooppa kiehtoo meitä markkinana. Verkostomme kautta kokemukset ovat olleet positiivisia ja kannustavia. Tarkastelemme herkeämättä erilaisia vaihtoehtoja laajentua Eurooppaan. Epäilemättä se tapahtuu aivan lähivuosi-
na”, Juha Sillanpää lisää.

Eurooppaan laajentuminen edellyttää hyvän liiketulo-
sen jatkumista, jotta uusia ja kunnianhimoisia liikeprojek-
teja voidaan ylipäästänsä tehdä, koska ne vaativat runsaasti
pääomaa. ”Satsaamme juuri nyt pelkästään omavaraiseen
kasvuun ja omakustanteisiin, tarkkaan harkittuihin inves-
tointeihin. Euroopan automyyntimarkkinat ovat erittäin
tiukasti kilpailtuja, joten emme lähde soitellen siihen so-
taan”, Sillanpää alleviivaa.



Tarkastelemme herkeämättä erilaisia vaihtoehtoja
laajentua Eurooppaan. Epäilemättä se tapahtuu
aivan lähivuosina.”

BISNES ON BISNESTÄ – KULTTUURIEROISTA HUOLIMATTA

Bisnes on bisnestä maahan ja kulttuuriin katsomatta, vaikka
myös eroavaisuuksia löytyy.

”Eurooppalaisessa kaupankäynnissä on tiettyjä selkeitä
eroja Pohjoismaihin verrattuna. Euroopan autokaupoissa
saattaa joskus olla myynti- ja osto-osastot erikseen. Meillä
Suomessahan myyjä hoitaa myös ostamisen. Onhan esi-
merkiksi Saksassa paljon isommat autovolymit kuin meil-
lä. Kulttuuri ja maan tavat pitää aina huomioida tarkasti
etukäteen uusissa bisneshankkeissa. Euroopan osto- ja
myyntitoiminta on kuitenkin tullut meille kaiken aikaa yhä
tutummaksi”, Juha Sillanpää sanoo.

SCC – SPORTS CAR CENTER SOPEUTUU NOPEASTI

Huomautan kolmikolle, kuinka nopeasti SCC – Sports Car
Center sopeutui erittäin haastavaan ja vaikeaan pandemia-
tilanteeseen. Se povaa hyvää ajatellen mukautumista uu-
denlaisiin bisnesmalleihin ja ajatteluun.

Miikka Råman: ”On totta, että olemme ketterä yritys,
mitä tulee uusien palvelumallien käynnistämiseen nopeis-
sa sykleissä ja myös työntekijöidemme kouluttamiseen asi-
anmukaisella tavalla. Selvisimme pandemian alkumetreistä
ehjin nahoin, vaikka sopeutumisessa oli monia haastavia
piirteitä. Nopeaa elpymistä bisnespuolella on ilmennyt no-
peassa tahdissa, koska emme jääneet tuleen makaamaan.” ➤



poggen
pohl

KANSAINVÄLISTYMINEN VAATII HYVÄÄ INFRAA

Mikko Santanen muistuttaa, miten SCC:llä toimittiin eri lailla kuin monessa muussa vastaavassa yrityksessä. "Moni kilpailija joutui turvautumaan yt-neuvotteluihin. Meillä reagoitiin pitkälti päinvastoin – palkkasimme lisää työtäkeä. Esimerkiksi Concierge- ja etäkoeajopalvelut olivat onneksi valmiina jo hyvissä ajoin ennen pandemian tuloa. Kuluttajakäyttäytyminen on muuttunut vajaan kahden vuoden aikana, mutta olemme pystyneet vastaamaan siihenkin tehokkaasti ja viipymättä."

"Uudet tekniikkainfraan liittyvät projektit ovat pitäneet meidät kiireisinä. Infran pitää olla vakaalla pohjalla, kun kansainvälistymistä aletaan lähivuosina käynnistää aktiivisemmin. Naapurimaistamme Norja ja Tanska ovat olleet jatkuvasti tähtäimessämme ajatellen SCC:n väistämätöntä

laajentumista, samoin Saksa Manner-Euroopassa. Oma-varainen kasvu on lähtökohta, josta on kaikkein järkevintä ponnistaa uusille kansainvälisille markkinoille. Niin kauan kun olemme yksityisyrittäjä pörssiyrityksen sijasta, kiire ei saanele suunnitelmiamme, vaan järkevät ja pitkäaikaiset strategiat", Juha Sillanpää kuittaa tapaamisemme lopuksi. •



SPORTS CAR CENTER

➤ www.scc.fi

POGGENPOHL FINLAND
Martinkuja 10 | 02270 Espoo
phone +358 (0) 9 4257 8757
info@poggenpohl.fi
www.poggenpohl.com

FIRST IN GERMAN LUXURY
KITCHEN ARCHITECTURE
POGGENPOHL.COM

Uniikki Porsche 911 tekee kunniaa MEKSIKOLAISELLE RATALEGENDALLE

50 vuotta meksikolaisen kilpa-ajajan, Pedro Rodríguezin kuoleman jälkeen, hänen muistolleen luotu Porsche 911 Turbo S "One of a Kind" valmistettiin hyväntekeväisyys-huutokauppaa varten.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT PORSCHE AG, HARALD BISCHOFF



Vain 31-vuotiaana menehtynyt **Pedro Rodríguez de la Vega** (1940–1971), jolla oli kaksi Formula 1 -osakilpailuvoittoa, yksi voitto Le Mansissa ja neljä voittoa Daytonan 24 tunnin ajoissa, on kaikkien aikojen menestyksekkäin meksikolainen kilpa-ajaja. Loistokkaan uransa aikana hän saavutti 11 Makes-maailmanmestaruutta (nykyään World Endurance Championship – WEC) ja auttoi Porschea voittamaan tuon sarjan vuosina 1970–71.

TALLIKAVERINA LEO KINNUSEN KANSSA

Kahdeksan 11 voitostaan Pedro Rodríguez ajoi eräällä Porschen legendaarisella kilpa-autolla, jossa oli vähintäänkin yhtä maineikas Gulf Oil -väritys. Vuonna 1970 hän ajoi yhdessä **Leo ”Leksa” Kinnusen** (1943–2017) kanssa J.W. Automotive Engineeringin ilmoittamaa ja Gulfin sponsoroimaa Porsche 917 KH -kilpuria, joka saavutti huikean 362 km/h huippunopeuden.

Rodríguez ja Kinnunen voittivat tuolla Porschella ja tuolla kaudella Daytonan 24 tunnin kilpailun (**Brian Redmanin** kera Daytonassa), Brands Hatchin ja Monzan 1 000 km



Pedro Rodríguez on edelleen kaikista latinalaisamerikkalaisista kilpa-ajajista se, joka on antanut Porschelle eniten kilpailuvoittoa ja iloa.

kilpailut sekä Watkins Glenin 6 tunnin kilpailun. Kinnunen oli Suomen ensimmäinen Formula 1 -kuljettaja vuonna 1974.

KUNNIANOSOITUS KILPALEGENDALLE

Pedro Rodríguezin menehtyttyä traagisesti Norisringin katuradalla Saksan Nürnbergissä 11. heinäkuuta 1971 – 50 vuotta sitten – Porsche Latin America ja Porsche Mexico tilasivat Zuffenhausenin tehtaalta hyvin erikoislaatuisen kunnianosoituksen.

Läheisessä yhteistyössä Porsche Exclusive Manufaktur -rääätälöintiosaston kanssa suunniteltiin ainutlaatuinen auto. Se sai nimekseen Porsche 911 Turbo S ”One of a Kind” Pedro Rodríguez, ja julkistettiin Sportscar Together Day -tapahtumassa Meksikossa.

”Pedro Rodríguez on edelleen kaikista latinalaisamerikkalaisista kilpa-ajajista se, joka on antanut Porschelle eniten kilpailuvoittoa ja iloa”, sanoo **George Wills**, Porsche Latin American presidentti ja toimitusjohtaja. ”Tällä autolla halusimme kunnioittaa ainutlaatuista ja korvaamatonta kuljettajaa, joka on menneisyyden idoli ja nykypäivän legenda.”

TUNNUSOMAISIA YKSITYISKOHTIA

Lähdettäessä suunnittelemaan kunnianosoitusta legendaariselle kilpa-ajajalle, Pedro Rodríguezin muistolle luodun 911 Turbo S -mallin täytyi sisältää tunnusomaisia yksityiskohtia ja yksilöllistä suunnittelua.

”Tässä nimenomaisessa autossa on tiettyjä uniikkeja elementtejä, joita ei löydy mistään muusta autosta”, ker-



Pedro Rodríguez (1940–1971).

too **Camilo San Martín**, Porsche Mexican johtaja. ”Tämä konfiguraatio – sisältäen juuri nämä yksityiskohdat ja varusteet – on lukittu pysyvästi Porschen omaan virtuaaliseen konfiguraattoriin siten, että toista täysin samanlaista autoa ei kyetä koskaan valmistamaan.”

Sen ohella, että Porsche Exclusive Manufaktur oli tiiviisti mukana uniikin Porsche 911 Turbo S -mallin suunnittelutyössä, Porsche Latin America ja Porsche Mexico työskentelivät läheisesti myös Pedro Rodríguezin perheen ja Porsche-museon kanssa luodakseen auton, joka ei pelkästään tee kunniaa legendaariselle meksikolaiselle kilpajalittajalle, vaan myös Porsche 917 KH -mallille, jolla hän saavutti useita kunniakkaita voittoja.

917 KH INSPIRAATIONA

Pedro Rodríguezin muistolle suunnitellun Porsche 911 Turbo S:n kori on maalattu ikonisella Gulf Blue -värillä, oranssinvärisen kilparaidan kulkiessa keulasta katolle. Erikoisvalmisteisissa, mattamustissa vanteissa on alumiiniset, kilpatyyliset keskimutterit. Auton ovia koristaa musta numero ”2” valkoisen ympyrän sisällä.

Toinen tunnistettava yksityiskohta on B-pilarissa sijaitseva kyltti, jossa näkyy Meksikon lipun väreissä oleva 917 KH -auton siluetti ja jäljitelmä Pedro Rodríguezin nimikirjoituksesta. Sama kuviointi näkyy auton hiilikuidusta valmistetuissa ovien kynnyslistoissa, joihin syttyvät valot ovet avatessa. Kuljettajan kahdeksan 917 KH -kilpurilla voittamaa kestävyyskilpailua on myös kaiverrettu takaspoilerin alle.



Uniikki Porsche 911 Turbo S -malli ei tee kunniaa vain legendaariselle meksikolaiselle kilpajalittajalle, vaan myös Porsche 917 KH -mallille, jolla hän saavutti useita kunniakkaita voittoja.

SILMIÄ HIVELEVÄÄ RÄÄTÄLÖINTIÄ

Sisätilat on verhoiltu grafiitinsinisellä nahalla, jota reuustavat oranssinväriset tikkaukset. 917-mallin siluetti on ommeltu etuistuimien päänojiin. Rodríguezin allekirjoitus näkyy myös keskikonsolia vastapäätä olevassa käsinojassa ja koelaudan hiilikuitupaneloinnissa.

Uniikki räätälöinti on viety niin pitkälle, että mukana tulevassa, Gulf Blue -värissä avaimessa on Rodríguezin allekirjoitus. Auto sisältää myös yksilöllisen ja räätälöidyn matkalaukusetin, joka on päällystetty grafiitinsinisellä nahalla, oranssinvärillä tikkauksilla ja yksityiskohdilla.

Porsche 911 Turbo S ”One of a Kind” Pedro Rodríguez huutokaupataan myöhemmin tänä vuonna. Sen tuotto menee erilaisten hyväntekeväisyyskohteiden hyväksi.*

SUPERAUTOT

TOIMITTANUT JUHANI NURMI



Ferrari 296 GTB
– Hybridi-ihme Maranellost



Ennen juhannusta esitelty Ferrarin V6-moottorilla varustettu super-hybridi ei tullut alan ammattilaisille yllätyksenä, koska sellaisesta oli huhuttu Ferrari-piireissä jo vuosia. 296 GTB on kuitenkin autoverotuksensa johdosta (hinta 305 000 euroa) mennyt kaupaksi Suomessakin kuin kuumille kiville.

V6-moottori Ferrarissa saattaa kauhistuttaa puristeja, mutta he eivät ole siinä tapauksessa tutkineet kovinkaan tarkkaan Ferrarin loisteliasta historiaa. Tämä Maranellon ylpeys nimittäin käytti V6-moottoria jo 1950-luvun Ferrari Dino 156 F2 -kilpurissa, henkeäsalpaavan kauniissa Ferrari Dino 246 GT/S -malleissa – ja Ferrarin nykyisissä Formula 1 -autoissa, hybriditeknikalla terästyttynä tietenkin.

Huolimatta vähäisemmästä sylinterimäärästä, 296 GTB -mallilla ei suinkaan tarvitse jäädä muun liikenteen jalkoihin. Yhteensä 830 hevosvoimaa kehittävä hybridi-kokonaisuus antaa autolle 0–100 km/h kiihtyvyyden 2,9 sekunnissa, huippunopeuden yltäessä peräti 330 km/h.

Auto kulkee pelkän sähköän voimalla 25 kilometriä eDrive-moodilla. Saatavissa olevalla Assetto Fiorano -paketilla (lisähinta 30 000 euroa) voidaan parantaa aerodynamiikkaa entisestään ja keventää painoa säännöllisiä rataviikonloppuja silmällä pitäen.





Lamborghini Aventador LP 780-4 Ultimae

– Legendan illankoitto

Lamborghiniin toimitusjohtaja **Stephan Winkelmann**: “Aventador LP 780-4 Ultimae edustaa parasta ja puhtainta luonnollisesti hengittävää Lamborghiniin V12-moottorielämystä. Kyseessä on viimeinen Aventador, joka päättää poikkeuksellisen aikakauden.”

Ultimae sopii nimenä täydellisesti tälle legendaariselle Countachin uljaalle jälkeläiselle. Onhan Lamborghini Aventador ollut tuotannossa jo vuodesta 2011 lähtien. Vaikka Lamborghini ei Winkelmannin mukaan aiokaan pistää V12-moottoria naftaliiniin, Aventadorin seuraaja tulee vuorenvarmasti saamaan hybriditekniikkaa kaksitoistasylinterin voimanpesän rinnalle. Näin ajat ovat muuttuneet, kun ilmastonmuutos asettaa yhä tiukempia vaatimuksia super- ja hyperautojen valmistajille.



Lamborghini Aventador ei suostu
päräyttämään kohti auringonlaskua ilman
vaikuttavaa loppufanfaaria.

Vaikka hyvin ansaitut eläkepäivät pian koittavatkin, Lamborghini Aventador ei suostu päräyttämään kohti auringonlaskua ilman vaikuttavaa loppufanfaaria. Sen varmistaa 770-hevosvoimainen hornankattila, joka kiidättää Aventador SVJ -mallin tekniikkaa pitkälti hyödyntävää Ultimae’ta 0–100 km/h 2,8 sekunnissa, huippunopeuden ollessa 355 km/h. Aktiivinen takasiipi, hiilikeraamiset jarrut, neliveto ja aktiivinen takapyörien ohjaus pitävät huolen, että Ultimae pääsee juhlistamaan tätä vapaasti hengittävän V12-moottorin grande finlea ikimuistoisen dynaamisella tavalla.



Mercedes-Benz AMG GT Black Series

– Yksi nopeimmista Nordschleifella

Mercedes-AMG GT on eittämättä yksi stuttgartilaisen autotehtaan kauneimmista luomuksista pitkään aikaan. Huikean suosituksi osoittautuneen AMG GT -malliston elinkaari on sekin jo kaartumassa iltaan, joten Black Series -mallin on arveltu olevan nykyisen mallin joutsenlaulu – ennen väistämätöntä seuraajaa. Sen 4-litrainen V8-tupla-turbomoottori tuottaa 730 hevosvoiman tehon ja 800 Nm väännön.

Kunnes Porsche vei 911 GT2 RS Manthey Performance Kit -mallilla kunnian suoraan Mercedes-AMG:n nenän edestä, saksalainen GT3-sarjan kilpakuski **Maro Engel** oli ehtinyt kellottaa Mercedes-AMG GT Black Series -autolla uudet ennätykset Nürburgringin Nordschleifella.

Siihen mennessä aikoihin 6:43,616 minuuttia (20,6 km) ja 6:48,047 minuuttia (20,832 km) ei ollut yksikään toinen katukäyttöön tehtyjen urheiluautojen tai vakiomallisten (rakentelemattomien) autojen sarjassa aiemmin yltänyt



Nordschleifella. Sitten Porsche pisti Mercedes-AMG:n uljaan ennätyksen vieläkin paremmaksi, ajalla 6:43,3 minuuttia, Porschen oman testikuljettajan, **Lars Kernin** toimesta.

AMG GT Black Series -mallin loistava, muunneltava aerodynamiikka oli avainasemassa edellisen ennätyksen rikkoutuessa. Engel kehui ennätysajonsa jälkeen Mercedes-AMG Black Seriesiä jopa nopeammaksi kuin omaa GT3-autoaan. Mercedes-AMG ei ole tois-
taiseksi vastannut Porschen Nordschleife-ennätykseen uudella yrityksellä. Mutta haaste on heitetty.





Porsche 911 GT3

– Mestari viimeisessä erässä

Talvella esitelty uusi Porsche 911 GT3 (992) on jatkoa Porsche Motorsport -osaston jo legendaariseksi muodostuneelle mallille, jossa tarkka ja nautinnollinen ajoelämys radalla ovat kaiken a ja o. Auton ratamainen ulkonäkö antaa osviittaa myös siihen, miltä pian julkistettava, entistä tehokkaampi 911 GT3 RS tulee näyttämään.

Monien mielestä juuri GT3 tarjoaa herkullisimman ”sweet spotin”. Siinä teho (510 hevosvoimaa) ja ajo-ominaisuudet ovat kaikkein ihanteellisimmassa tasapainossa. Mallin 4-litrainen, vapaasti hengittävä bokserikuutonen on samankaltainen kuin tehtaan GT3 Cup -kilpureissa.



Auton ratamainen ulkonäkö antaa osviittaa myös siihen, miltä pian julkistettava, entistä tehokkaampi 911 GT3 RS tulee näyttämään.



Auto on vakiovarusteena saatavissa 7-vaihteisella PDK-laatikolla, säästäten painoa ja tuoden ajamiseen enemmän urheilullista ajamisen tuntua. Porsche-puristit ilahtuvat myös mahdollisuudesta ruksata kuusivaihteinen manuaalilaatikko auton tilatessaan. 0–100 km/h suoriutuu takavetoiselle Porschelle erinomaisella luvulla 3,4 sekuntia. Nordschleifen täysi 20,8 kilometrin osuus on saavutettu ajassa 6:59,927 minuuttia – eli juuri ja juuri alle ”maagisen” 7 minuutin rajan.

Etuakselin päällekkäiset kolmiotukivarret ja nelipyöräohjaus parantavat ajotuntumaa. Aerodynamiikka on parantunut 50–150 prosentilla, riippuen säädöistä. Takasiipi tulee olemaan vieläkin hurjemman kokoinen tulevassa 911 GT3 RS -mallissa. 911 GT3 -mallin voi halutessaan tilata myös Touring-tyylisenä – kokonaan ilman takasiipeä.*





– KULTTIAUTO JA RATALEGENDA

BMW:n kuuluisaa M1-mallia rakennettiin ainoastaan 453 kappaletta. Monipuolinen kilpailutausta antoi sille roimasti katu-uskottavuutta. M1 on nykyään myös erittäin haiteltu keräilyauto.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT BMW AG





BMW M1 (E26) oli baijerilaistehtaan ensimmäinen BMW M -osaston kehittämä superauto. Kyseessä oli myös BMW:n ainoa keskimoottorimalli, kunnes i8 esiteltiin vuonna 2013. M1:n kehityshistoria oli poikkeuksellisen kiehtova. Koska sillä on myös maineikas rataurheilutausta, voidaan BMW M1 laskea yhdeksi automerkin kiistattomista legendoista.

Italdesignin **Giorgetto Giugiaron** muotoilemaan, vuonna 1972 esiteltyyn Turbo Concept -malliin perustunut auto päätettiin valita 1970-luvun loppua kohti BMW:n kilpailuosaston uudeksi lippulaivaksi. Maineikas 3.0 CSL -malli oli nopeasti tulossa teknisesti tiensä päähän. Myös tiukka kilpailu ja tappiot Porschelle kirvelivät ylpeiden baijerilaisten itsetuntoa.

VARTEENOTETTAVA HAASTAJA PORSCHELLE BMW Motorsportin pomo, **Jochen Neerpasch** argumentoi, että keskimoottorikonseptilla varustettu uusi auto olisi ainoa realistinen mahdollisuus haastaa Porsche, jonka Carrera RSR -ratamalli oli osoittautunut erittäin vaikeasti päihitettävissä. BMW halusi kehittää varteenotettavan kilpamallin Group 5 -luokkaan.

”

Keskimoottori-
konseptilla

varustettu uusi

auto olisi ai-
noa realistinen

mahdollisuus

haastaa

Porsche.

Voimalähteenä päätettiin käyttää **Paul Roschen** suunnittelemaa 3.5-litraista M88/1 kuutosmoottoria, jota käytettäisiin myöhemmin myös M635 CSi-, M5 (E28)- ja Etelä-Afrikan 745i -malleissa. Moottorissa hyödynnettiin muun muassa neliventtiilitekniikkaa, Kugelfischer-Boschin mekaanista polttoaineensuihkutusta ja Magneti-Marellin elektronista sytytystä. Vaihteensiirtona toimi ZF Friedrichshafenin kehittämä viisilovinen manuaalivaihteisto, joka oli yhdistetty 40-prosenttiseen tasauspyörästön lukkoon.

LAMBORGHINI PUDOTTAA PALLON

BMW Motorsport päätti antaa Lamborghiniin vastuulle valmistaa kori, prototyypit ja sarjatuotantoautot, koska sillä ei ollut mahdollisuutta rakentaa 400 vaadittavaa autoa sääntöjen ja aikarajan puitteissa. M1-mallin teräsputkikehikkoisen rungon suunnittelijaksi valikoitui Lamborghiniin superautovelho, **Gian Paolo Dallara**.

Lamborghiniin keuhno talous pakotti kuitenkin BMW:n ottamaan valmistuksen takaisin vastuulleen huhtikuussa 1978, vain seitsemän prototyypin ja pahojen myöhästysten jälkeen. Tuotantomallien (yhteensä vain 453 kpl, joista 400 meni siviilikäyttöön ja 53 ratakäyttöön) autojen rakennusprojekti jaettiin Italdesignin ja Karosserie Baurin kesken.

NOPEIN AUTO OMALLA AIKAKAUDELLAAN

BMW M1:n sarjatuotantomalli kehitti 277 hevosvoimaa (204 kW). Auto motor und sport -lehden mittausten mukaan 0–100 km/h sujui 5,6 sekunnissa, huippunopeuden saavuttaessa 265 km/h. Nämä olivat kelpo suoritusarvoja tuon aikaiselle urheiluautolle, joskin nykyään nopea pikusportti yltää samaan. Tehokonstrasti on huikea M1:n rataversioon verrattuna, jonka turboahdettu tuotti peräti 850 hevosvoimaa.

M1:n siviiliversio on – pitkälti kiitos sen keskimoottorirakenteen – todellinen ajajan auto ja osaavissa käsissä häkellyttävän nopea. Mutkia rakastavassa autossa on tarkka hammastanko-ohjaus, mutta amatöörimäisistä otteista se rankaisee nopeasti, koska perä lähtee herkästi irti.

M1:n loistavia ajo-ominaisuuksia tukivat kaksoistukivarjousitus, säädettävät kierrejouset ja Bilsteinin iskunvaimentimet. Auton alla olivat erikoisvalmisteiset Campagnolo-kevytmetallivanteet (7x16 tuumaiset edessä, 8x16-tuumaiset takana) Pirellin tuohon aikaan huippusuosituilla P7-renkailla (kooltaan 205/55 VR15 edessä ja 225/50 VR15 takana).

FORMULA 1 -TÄHDET PROCAR M1 -KUSKEINA

Group 5 -sarjan mutkikkaat luokittelumuutokset torppasivat murheellisesti BMW:n haaveet kilpailla siellä. Niinpä vuonna 1979 BMW Motorsportin neuvokas ja periksiantamaton pomo, **Jochen Neerpasch** kehitti yhden merkin mestaruussarjan, jossa kilpailtaisiin muunnelluilla M1-ratamalleilla. Sarja luotiin tukemaan BMW:tä, jotta se ehtisi rakentamaan tarpeeksi autoja Group 4 -sarjaan.

Tämä uusi sarja – nimeltään Procar BMW M1 Championship – toimi Formula 1:n tukisarjana, ja toi BMW:lle korvaamattoman arvokasta markkinointinäkyvyyttä. Se sai myös kuskeikseen monia maineikkaita F1-kuskeja identtissä kilpa-autoissa. Sarjaa ajettiin kaksi kautta, perättäisinä vuosina. Edesmennyt F1-maailmanmestari **Niki Lauda** voitti vuoden 1979 kauden, kun taas F1-tähti **Nelson Piquet** – myöhemmin Laudan tavoin kolminkertainen maailmanmestari – voitti seuraavan vuoden kauden.

Kun BMW Motorsport vihdoin täytti Group 4 -ryhmän luokitusstandardit, Procar-kilpureita käytettiin useiden eri tiimien johdosta maailmanmestaruussarjassa ja myös muissa kansallisissa sarjoissa. M1 kilpaili myös Le Mansin 24 tunnin ajoissa vuosina 1981–86, jossa se osoittautui kilpailukykyiseksi. Auto luokiteltiin Group B -autoksi Le Mansia varten.



Andy Warhol (1928–87) tulkinta BMW Art Car -projektista.





RALLIVERSIO TOI MENESTYSTÄ

Ehkä hieman yllättäen M1 Procar muunneltiin myös Group B -ralliautoksi BMW Francen toimesta vuoden 1982 kautta varten. Auto kilpaili myös vuoden 1983 kaudella, ennen kuin se kirjattiin Motul-yksityistallin toimesta kaudelle 1984.

Viimeksi mainittu kausi osoittautui kaikkein menestyksekkäimmäksi M1:lle, kun entinen ERC-mestari, ranskalainen **Bernard Béguin** voitti peräkkäiset Rallye de La Baulen ja Rallye de Lorraine, niittäen myös ERC-podiumin Rally d'Antibesissa neljä kuukautta myöhemmin. Auto ei osallistunut ralleihin enää vuoden 1984 jälkeen.



Suomessa on tiettävästi
vain yksi ainoa BMW M1
vuosimallia 1979.

ANDY WARHOLIN BMW M1 ART CAR #4

Mitä tulee kulttiautoksi muodostuneen M1-mallin muihin erikoisuuksiin, legendaarinen pop-taiteilija **Andy Warhol** (1928–87) loi todellisen taideteoksen neljällä pyörällä vuonna 1975 aloitettuun BMW Art Car -ohjelmaan, vieläpä vain 23 minuutissa.

Taiteilija oli erittäin tyytyväinen lopputulokseen: "Rakastan tätä autoa. Se on onnistuneempi kuin taideteos. Tein parhaani esittääkseni vauhdin visuaalisena kuvana. Kun auto kiittää kovaa vauhtia, sen linjat ja värit alkavat sumeutua." Warholin BMW M1 Art Car #4 on myös kaikkein kallisarvoisin BMW-auto kautta aikojen.

Warholin BMW M1 Art Car osoitti, että taideteoksen ei tarvitse olla pelkästään häkellyttävän kaunis, vaan myös salamannopea. Vuonna 1979 saksalainen kilpa-ajaja **Manfred Winkelhock** – yhdessä ranskalaiskuski **Hervé Poullainin** ja **Marcel Mignotin** kanssa – saavutti toisen sijan omassa luokassaan (ja kuudennen sijan koko kilpailussa) juuri tällä uniikilla Warholin maalaamalla keskimuotoorikilpurilla Le Mansin 24 tunnin ajoissa.

Suomessa on tiettävästi vain yksi ainoa BMW M1 vuosimallia 1979. Sen omistaa **Felix Björklund**, jolla on yksi Euroopan hienoimmista yksityisistä BMW-kokoelmista.*



Mercuryn 600-hevosvoimainen V12 Verado – Ihanteellinen perämoottori isoille veneille

Venemoottoreiden kiistaton suunnannäyttaja, amerikkalainen Mercury Marine on tuonut markkinoille maailman ensimmäisen V12-perämoottorin. Sen teho on peräti 600 hevosvoimaa. Monien muiden teknisten innovaatioiden ohella V12-perämoottori vapauttaa veneessä arvokasta sisätilaa muunlaiseen hyötykäyttöön sisäperämoottori-ratkaisuihin verrattuna.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT MERCURY MARINE

Suuritehoisten perämoottoreiden markkinoilla Mercury Marine on esitellyt sensaatiomaisen voimapesän: 600-hevosvoimaisen V12 Verado -perämoottorin. Huikean tehonsa ohella se esittelee useita uusia ominaisuuksia, jotka soveltuvat monenlaisiin eri käyttötarkoituksiin.

”Koska veneiden koko on jatkuvasti kasvamaan päin ja niiltä vaaditaan yhä enemmän suorituskykyä, olemme halunneet vastata tähän haasteeseen tuomalla markkinoille todellisen superlatiivin”, sanoo Mercury Marinen Suomen toimitusjohtaja **Jussi Sepponen**.



V12 VERADO TARJOAA RUNSAASTI TEKNIISIÄ INNOVAATIOITA

Sen ohella, että Mercuryn V12 Verado on maailman tehokain perämoottori 600 hevosvoimallaan, Sepponen muistuttaa, että se tarjoaa myös lukuisia muita teknisiä innovaatioita.

”Mercury Marinen 7,6-litrainen V12-perämoottori lyö uudet standardit suorituskykynsä osalta. Tämä lisäksi Verado tarjoaa ensimmäisen kaksinopeuksisen vaihteiston, ensimmäisen itsenäisesti ohjattavan, 45 astetta kääntyvän vaihteistokotelon sekä tuplapotkurit. Näiden lisäksi on mainittava myös integroitu sähköinen ohjaus, huoltotöiden helpottava huoltoluukku ja uusimman sukupolven sähköiset kaukohallintalaitteet.”

ERINOMAINEN SUORITUSKYKY KAIKISSA TILANTEISSA

Pyydän Jussi Sepposta vielä tarkentamaan lisää edellä mainittujen teknisten uutuuksien tärkeimpiä hyötyjä.

”600-hevosvoimainen Verado V12-moottorin suuritelavuuksinen, vapaasti hengittävä ja neljän nokka-akselin muodostama rakenne antaa veneilijän käyttöön erittäin vaikuttavan väännön ja tavallista rivakamman liikkeellelähdon. Kaksinopeuksinen vaihteisto optimoi moottorin nopeuden aina kuormituksen mukaan sekä mahdollistaa maksimaalisen kiihtyvyyden ja suorituskyvyn matkanopeuksilla.”

TILAA SÄÄSTÄVÄ, HELPOMMIN KÄSITELTÄVÄ RATKAISU

Voitko vielä hieman syventää perämoottorin kääntyvän vaihteistokotelon etuja veneilijälle?

”Ilman muuta. Vaihteistokotelon kääntyessä itsenäisesti veden alla, moottori pysyy aina tilaa säästävässä, kiinteässä asennossa. Tämän ansiosta veneilijä voi helposti asentaa useamman perämoottorin kokoonpanon. Ratkaisu myös mahdollistaa rakentaa veneeseen kunnan uimatasot, lähes vastaavat kuin sisäperämoottoriratkaisun kanssa. Lisäksi vaihteistokotelo mahdollistaa laajemman ohjauskulman käsiteltävyyden. Vastakkain pyörivät potkurit auttavat veneä pureutumaan paremmin veteen silloin kun ollaan satamassa tai muuten ahtaissa paikoissa.”

MOOTTORIN HILJAISUUS MAHDOLLISTAA KESKUSTELUN

Mitä muuta voisi olla vielä hyvä tietää tästä vallankumouksellisesta ja väkivahvasta moottorista?

”V12 Verado -perämoottori on helppo huoltaa, erittäin luotettava ja kestävä. Se tarjoaa kaiken, mitä veneilijät voivat odottaa suuritehoiselta perämoottorilta – ja vähän enemmänkin. Sen suurimpina etuina ovat erinomainen käsiteltävyys, polttoainetaloudellisuus ja hiljaisuus. Voit todellakin keskustella muiden matkustajien kanssa moottoreiden ollessa käynnissä.”

VAPAUTTAA SISÄTILAA MUUHUN KÄYTTÖÖN

Mitä hyötyä veneilijälle saa V12 Veradon valitsemisesta, mikä ei ole välttämättä heti kaikkein ilmeisintä? ”Uudet V12 -perämoottorit näyttävät suunnan tulevaisuuden venesuunnittelulle. Nämä 600 hevosvoiman moottorit tarjoavat tehokkaan propulsioratkaisun jopa 40–50 -jalkaisille matkaveneille, jolloin veneen sisätiloista vapautuu paljon sisätilaa muihin tarkoituksiin.” •

SCC HYBRIDI-SUV VERTAILU

TEKSTI JUHANI NURMI • KUVAT NIKO MARTTINEN



BMW X5 xDrive45e – Vakuuttavan tasavahva kokonaisuus

Neljännän sukupolven BMW X5 -mallia (G05) on valmistettu vuodesta 2018 lähtien. Auto sai samana vuonna myös Euro NCAP-kolaritestissä täydet viisi tähteä. Kyseessä on erittäin arvostettu ja monipuolinen SUV, josta ei puutu urheilullisuutta ja tyyliä. Eri malleissa riittää myös väkivahvaa tehoa aina X5 M:n 600 hevosvoimaan tai Competition -version 625 hevosvoimaan asti.

X5-mallin myyntisuosio on siivittänyt pienempiä ja suurempia X-malleja, aina X1:stä X7-malliin. CLAR-pohjarakenteeseen perustuva X5 on edeltäjäänsä kookkaampi (3,6 cm pidempi, 2,04 cm leveämpi ja 1,75 cm korkeampi). Se oli myös ensimmäinen BMW-malli, joka oli saatavissa 22-tuumaisilla vanteilla.

BMW X5 on huippumodernin teknologiansa ohella aktiivista turvallisuutta korostava malli. Tarjolla on muun muassa laservaloista tuulilasin hud-heijastusnäyttöön ja peruutusassistenttiin, joka kykenee peruuttamaan 50 metriä taaksepäin umpikujatilanteessa.

BMW:lle tuttuun tapaan X5:n ajettavuus on korkealla tasolla (huolimatta sen elopainosta) kiitos ajonautintoa parantavan aktiivisen nelivedon ja hienojen alustaratkaisujen. Näin tasavahvassa ja tasokkaassa ryhmässä uusin X5 kunnostautuu vakuuttavasti.



Ajomukavuus:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Suorituskyky:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Tekniikka:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Turvallisuus:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Kokonaispisteet:	18/20	



Ajomukavuus:	SCC SCC SCC	(3/5)
Suorituskyky:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Tekniikka:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Turvallisuus:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Kokonaispisteet:	17/20	

Mercedes-Benz GLE 350 de – Taattua tähtilaatua Stuttgartista

Alun perin M-sarjana tunnettu GLE nauttii edelleen suurta suosiota premium-tasoisten SUV-asiakkaiden keskuudessa. Uusin, neljännen sukupolven GLE (W167) esiteltiin vuoden 2018 Pariisin autonäyttelyssä. Se on saatavissa myös coupe-mallisena.

Moottorivaihtoehtoja riittää dieleseistä väkivahvoihin bensamoottoreihin (612-hevosvoimainen GLE 63 S 4MATIC+) asti, mutta meillä Euroopassa GLE 350e- ja GLE 350de-hybridimallit ovat ymmärrettävästi suosituimpia veroteknisistä syistä.

Kilpailijoidensa tavoin myöskään Mercedes-Benz ei ole onnistunut vähentämään GLE:n huomattavaa elopainoa. Näin ollen Stuttgartin über-insinöörien on täytynyt löytää muunlaisia keinoja lievittämään raskasta kokonaisuutta. Huippunopea latausmahdollisuus ja taloudellinen dieselteknologia auttavat tuomaan kulutusta roimasti alas. 50 kilowatin CCS-pikalatausteknologialla akun saa täyteen peräti 30 minuutissa.

GLE 350de -dieselhybridi tekee autosta poliittisesti korrektimman. 320 hevosvoiman yhteisteholla ei tarvitse jäädä kenenkään jalkoihin, vaikka kyse onkin nelisynterisen dieselmoottorin ja sähkömoottorin yhdistelmästä. Pelkällä akulla toimintamatkaksi luvataan maksimissaan 91 kilometriä. 9-vaihteinen automaattilaatikko tekee ajamisesta eleettömän pehmeää kaikissa tilanteissa.



Porsche Cayenne E-Hybrid

– Hybridi-katumaastureiden superlatiivi

Moni ei aavistanut Porschen ylipäättänsä lähtevän SUV-luokkaan, mutta niin vain kävi. Pariisin autonäyttelyssä vuonna 2002 ensiesiteltä Porsche Cayenne loksautti kansainvälisten autoitoimittajien suut auki toden teolla.

Vuonna 2017 päivänvalon nähnyt, kolmannen sukupolven Cayenne perustuu Volkswagenin modulaariselle MLB-pohjalevyllle. Sitä voi siis pitää teknisesti Audi Q7:n, Lamborghini Uruksen ja Bentley Bentaygan lähisukulaisena. Cayenne sai vuonna 2017 Euro NCAP-kolaritestistä täydet viisi tähteä, joten turvallisuus on enemmän kuin hyvin hanskassa. Mallista on tarjolla myös tylikäs coupe-versio.

Porsche ei olisi kuitenkaan Porsche, ellei se haluaisi erottautua selkeästi sukulaisistaan. Tässä kohtaa Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid kunnostautuu testimme parhaila ajominaisuuksilla, erinomaisella hybridivoimalinjalla ja huippu-urheilullisella tunnelmallaan. Kolmelitraisen turboahdetun kuutosmoottorin ja sähkömoottorin kehittämät yhteensä 462 kaakia kyyditsemään tätä sulavalinjaista möhköfanttia pelottavan railakkaasti kaikissa tilanteissa.

Sen, minkä Cayennella voittaa ylivertaisessa ajettavuudessa, häviää se hieman korkeammassa kulutuksessa ja latauksen verkkaisuudessa. Vakiovarustelista on Porschelle tyypilliseen tapaan melko niukka, joten tarkkana kannattaa olla, jos auton aikoo tilata uutena.



Ajomukavuus:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Suorituskyky:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Tekniikka:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Turvallisuus:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Kokonaispisteet:	18/20	



Ajomukavuus:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Suorituskyky:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Tekniikka:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Turvallisuus:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Kokonaispisteet:	18/20	

Range Rover Sport P400e HSE

– Mukavuuden lippulaiva

Land Rover on Volvon tavoin luonut nahkansa uudelleen 2000-luvulla tavalla, jota voi kiistatta pitää sensaatiomaisena menestystarinana. Molemmat automerkit valmistivat pitkään pelkkiä harmaita hiirulaisia, jotka toki vetosivat merkkiuskollisiin asiakkaisiin, mutta jättivät muut potentiaaliset ostajat täysin kylmiksi.

Toisin on nyt, koska Land Roverilla on tyrkylly monenlaisia malleja (muun muassa Evoque, Discovery ja Velar). Vuonna 2018 nuorennusleikkauksen saanut Range Rover Sport P400e tarjoaa vakuuttavan hybridi-vaihtoehdon, kuten myös lehtemme VIP-haastateltava, Timo ”Juti” Jutila hyvin tietää. Loppuvuodesta 2017 esitellylle uudelle Range Rover -sukupolvelle on vaikea löytää varteenotettavaa vastustajaa yleisessä mukavuudessa.

Range Rover Sport P400e HSE:n kaksilitraiseen, turboahdettuun nelosmoottoriin yhdistetty sähkömoottori tuottaa 404 hirnuvaa hevosta, jotka liikuttavat tankkimaista möhkälettä ripeästi kuin nuorta arabialaisvarsaa konsanaan. Sisätilat ja niiden matkustusmukavuus ovat kuitenkin ne merkittävimmät ominaispiirteet, joilla Range Rover ennättää parin turvan mitan edelle kilpailijoitaan. Maastoon tarkoitetut neliveto-ohjelmat ovat parasta, mitä on saatavilla. Parkkeeraustilanteissa valtava koko tuntuu hankalalta, mutta monipuoliset kamerätkymät ja pysäköintitukat auttavat.

Range Rover Sport P400e HSE on sympaattinen jätti ja suurenmoisen mukava matkakumppani. Korkeasta hankintahinnastaan huolimatta sitä on vaikea peitota.



Volvo XC90 T8 TwE AWD

– Pohjoismaisen viileä haastaja

Volvon loistelias, uusi menestystarina lähti liikkeelle toisen sukupolven XC90-mallista, joka esiteltiin Pariisin autonäyttelyssä syksyllä 2014. XC90 edusti uudenlaista muotoilufilosofiaa. Siinä lanseerattiin myös tuolloin uusi SPA-pohjalevyrakenne.

Myyntimenestykseksi osoittautunut malli – joka koki hienoisen kasvojenkohotuksen vuonna 2019 – on saatavissa erilaisilla bensiini-, diesel- ja hybridivaihtoehdoilla. Volvo on kuitenkin sitoutunut sähköistämään koko automallistonsa vuoteen 2030 mennessä.

Tuskinpa kenellekään tulee yllätyksenä, että Volvo on edelleen yksi automaailman johtavimpia suunnannäyttäjiä, mitä tulee autoilun aktiiviseen turvallisuuteen. Koska XC90 on merkin lippulaivamalli, siihen on saatavissa kaikki viimeistä huutoa olevat Volvon turvallisuusvarusteet. BMW:stä ja Porschesta poiketen se ei kuitenkaan tarjoa kovin kummoista ajamisen iloa.

Volvo XC90 T8 TwE AWS (392 hv) on elegantti hybridi-SUV, joka on pitänyt hienosti pintansa kilpailijoita vastaan pohjoismaisen viileällä muotoilufilosofiallaan. Malli alkaa tulla hiljalleen elinkaarensa päähän, joten korvaaja esittellään varmasti lähiaikoina. Kiinalaisomistuksessa oleva Volvo tietää tarkkaan, miten luoda karismaattisia ja puoleensavetäviä premium-autoja. Uusi sukupolvi tulee tarjoamaan tiukan vastuksen.



Ajomukavuus:	SCC SCC ECC	(3/5)
Suorituskyky:	SCC SCC SCC SCC	(4/5)
Tekniikka:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Turvallisuus:	SCC SCC SCC SCC SCC	(5/5)
Kokonaispisteet:	17/20	



Loppuyhteenvedo

Jokainen auto testaamastamme viisikosta on hyvä valinta. Loppupeleissä omaa hankintaa säätelevät seikat kuten merkkiuskollisuus, hybridiakun lataamisen nopeus ja yleiseen turvallisuuteen liittyvät osatekijät. Kaikki viisi autoa ovat erittäin turvallisia. Myös teknisiltä ominaisuuksiltaan jokainen edustaa oman merkkinsä kärkiosaamista.

Ainoa seikka, mikä sotii testaamiamme hybridi-SUVeja vastaan, on niiden huomattava elopaino. Yksikään viidestä autovalmistajasta ei ole onnistunut leikkaamaan tuntuvasti pois keskimäärin 2500 kilon massaa. Käyttipä millaista voimalähdepakettia tahansa, huomattavan painon ja korkean ilmanvastuksen vaikutuksia kulutukseen ei voi eliminoida kokonaan.

Uusimmat hybridivoimalinjat vähentävät kuitenkin parhaimmillaan tuntuvasti kulutusta. Kunhan vain muistaa käyttää taloudellisia ajo-ohjelmia ja hellittää raskasta jalkaa kaasupolkimelta. Erilaiset korkeavirtalataus-vaihtoehdot tuovat nopeudellaan arkipäiväiseen käyttöön myös todellista luksusta. Koska niidenkään käyttö ei ole ilmaista, tiettyihin kompromisseihin on aina oltava valmis.

KÄYTTÖTAPA VAIKUTTAA TALOUDELLISUUTEEN

Loppujen lopuksi autoilijan oma käyttötapa ratkaisee pitkälti, kuinka taloudelliseksi hankittu hybridi-SUV osoittautuu. Testaamamme viiden auton säästökyvyissä ilmeni silmiinpistäviä eroja. Emme päässeet autovalmistajien lupauksiin sähköisestä toimintamatkasta pelkän akun varassa yhdelläkään merkillä.



Lähivuosina entistä kehittyneemmät ja suuremmat akut tulevat kuitenkin pidentämään autojen toimintasädetä. Se on monille näiden autojen ostajille kaikkein tärkeintä. Nopeammat latausajat tulevat tekemään arkipäiväisestä käytöstä aiempaa miellyttävämpää – ja madaltamaan henkistä kynnyistä hankkia hybridi- tai sähkökäyttöinen auto.

VAIN YKSI VOI VOITTA

Jos tuijotetaan pelkkiä pisteitä, Porsche Cayenne E-Hybrid hätyyttelee kärkisijaa. Erinomainen ajettavuus painaa paljon vaa'assa – mutta Cayenne ei ole kuitenkaan aivan kirkkainta A-luokkaa, mitä tulee kulutukseen ja sähköakun nopeaan ladattavuuteen. BMW X5 ja Range Rover Sport antavat Porschelle kivenkovan vastuksen. Jo varhaisessa vaiheessa meille selvisi, että testin voittaja käydään juuri näiden kolmen auton kesken.

Mercedes-Benz ja Volvo eivät tällä kertaa valitettavasti aivan yllä edellä mainittujen SUVien rinnalle, niin hienoja autoja kuin ne ovatkin. Aivan kuten Porschen tapauksessa, BMW:n hieno ajettavuus ja urheilullinen imago vetoavat moniin. Sen akut vievät liikaa tilaa, jotta X5:n voisi tilata seitsemänpaikkaisena. Tämä tuskin on mikään deal breaker kovinkaan monelle.

Ehkä vieläkin yllättävämpää on kuitenkin Range Roverin jämerän päättäväinen esiinmarssi. Se ei pärjää Porschelle tai BMW:n silkassa ajamisen riemussa, mutta Rangen tilavat tilaratkaisut, korkea matkustusmukavuus ja yleinen hienostuneisuus kaikilla osaluilla on erittäin vakuuttavaa. Niinpä vain yksi voi voittaa, ja se on tällä kertaa Range Rover Sport P400e HSE.

MIKÄÄN VIISIKOSTA EI OLE HUONO VALINTA

Summa summarum: Hybridi-SUVin valinta näissä korkeissa premium-hintaluokissa edellyttää ostajalta tavallista syvällisempää perehtymistä hybriditeknologiaan, lataukseen ja hyötyihin. Pelkkä kylmä statistiikka ei kuitenkaan voisi vähempää kiinnostaa kaikkia ostajia. Niinpä monet tekevät valintansa sydämensä ehdolla tai puhtaasti esteettisin perustein. Tekipä niin tai näin, mikään testaamastamme viisikosta ei ole huono (tai edes keskinkertainen) valinta. Autojen erot ovat lähinnä minimaalisia tai makuasioihin perustuvia. •



Vain yksi voi voittaa,
ja se on tällä kertaa
Range Rover Sport
P400e HSE.



**nokian®
TYRES**

UUTUUS

NOKIAN HAKKAPELIITTA® 10



VALITSE SEURAAVAN SUKUPOLVEN **TURVALLISUUTTA**

Innovatiivisin ja ympäristöystävällisin nastarenkaamme. Kehitetty turvaamaan sinua ja ympärilläsi olevia ihmisiä. Tämä on uusi **Nokian Hakkapeliitta 10**.

10/10 TALVIRENGAS

- ✓ Patentoitu tuplanastapito
- ✓ Ylivoimainen pito jäällä ja lumella
- ✓ Erinomainen turvallisuus sohjossa
- ✓ Mukavuutta myös leutoina talvipäivinä
- ✓ Maksimaalista ajomukavuutta, miellyttävä äänitaso
- ✓ Kestävyyttä ja enemmän ajokilometrejä
- ✓ Alhainen polttoaineenkulutus
- ✓ Vihreämpää ajoa pienempien päästöjen ansiosta
- ✓ SUV-malleissa aramid-vahvistetut sivupinnat
- ✓ Sähköautoihin ja hybrideihin räätälöity EV-rengasmalli



SUOJAA RENGASRIKON YLLÄTTÄESSÄ

Hakka-turva® auttaa sinua nopeasti ja veloituksetta, jos rengas vaurioituu. Aktivoi palvelu, kun ostat uudet renkaat, ja saat mielenrauhaa matkallesi.



MATKALLA KOHTI TURVALLISEMPAA MAAILMAA

Nokian Renkaiden tuotteet valitsemalla turvaat päivittäiset matkasi ja teet vastuullisen valinnan maailmamme hyvinvoinnin eteen.

NOKIANRENKAAT.FI/HAKKAPELIITTA10



SCC TOIMIPISTEET – SCC Upplands Väsby

Vatthagsvägen 2
 194 52 Upplands Väsby, Ruotsi

Tuntumamme luksusautoihin on parantunut entisestään vuosien saatossa, jolloin olemme edustaneet legendaarisia merkkejä kuten esimerkiksi Ferraria, Jaguaria, Land Roveria ja Maseratia. Ruotsissa olemme täysin riippumattomia merkiedustuksesta. Kuuntelemalla herkäällä korvalla asiakaskuntaamme ja hyödyntämällä erinomaisia alan kontaktejamme, tuomme nyt parhaimmat uudet ja vähän ajetut laatumerkit koko Euroopasta ruotsalaisten asiakkaidemme saataville. Tätä varten myös SCC:n ostotiimin henkilökuntaa työskentelee Upplands Väsbyn toimipisteessä. Me olemme SCC – ja olemme tulleet tänne jäädäksemme.

Alkuvuonna 2016 SCC rantautui Ruotsiin avaamalla ensimmäisen liikkeen Tukholman pohjoispuolelle Upplands Väsbyhyn, joka sijaitsee noin 15 minuutin ajomatkan päästä Arlandan lentokentästä.

Idea on yksinkertainen. Premium-luokan autojen vaikeasti päihitettävällä tarjonnallamme, yli 30 vuoden myyntikokemuksellamme ja oman luokkansa parhailta palvelutuotteilla, meillä on hallussamme turvalliseen autokauppaan kaikki ne valtit, joilla olemme hemmotelleet jo vuosia suomalaisia asiakkaitamme.



YHTEYSTIEDOT

Maajohtaja

Anton Puhakka (palvelee myös suomeksi)

anton.puhakka@scc.se

+46 70 590 24 25

Myyntipäällikkö

Alexander Jurgell

+46 70 590 24 93

alexander.jurgell@scc.se

SCC

SPORTS CAR CENTER

AUKIOLOAJAT

ma-to	10–18
pe	10–17
la	11–15

YHTEYDENOTTO

+46 8 590 911 00

info@scc.se



SCC TOIMIPISTEET – SCC Smista

Smista Allé 15
141 74 Segeltorp, Ruotsi

Kesällä 2019 avattiin SCC:n toinen liike Ruotsiin Tukholman eteläpuolelle Smistan alueelle. Smistan alue on tunnettu erilaisista isoista outlet- sekä kauppakesuksista, ja viime vuosien aikana se on kasvanut yhdeksi merkittävämmäksi autokauppakesittymistä Tukholman alueella. Luonnollisesti SCC:n toimipiste tarjoaa kaikki samat tuotteet ja palvelut, jotka Upplands Väsbyn liike on tarjonnut vuosien saatossa. Smistan toimipisteestä löytyy laaja valikoima Exclusive- ja Premium-luokan autoja sekä myös Superautoja ja Luxus-luokan huippuyksilöitä. Smistan toimipisteessä työskentelee myös SCC Ruotsin ostotiimi, joka hankkii autokalustoa sekä Ruotsin että myös Suomen ja Viron markkinoille pal- vellen näin koko SCC-konsernia. Myös Smistan toimipisteessä olemme täysin riippumat- tomia merkkiedustuksesta. Kuuntelemalla herkällä korval- la asiakaskuntaamme ja hyödyntämällä erinomaisia alan kontaktejamme, tuomme nyt parhaimmat uudet ja vähän



lee myös SCC Ruotsin ostotiimi, joka hankkii autokalustoa sekä Ruotsin että myös Suomen ja Viron markkinoille pal- vellen näin koko SCC-konsernia. Myös Smistan toimipisteessä olemme täysin riippumat- tomia merkkiedustuksesta. Kuuntelemalla herkällä korval- la asiakaskuntaamme ja hyödyntämällä erinomaisia alan kontaktejamme, tuomme nyt parhaimmat uudet ja vähän

ajetut laatumerkit koko Euroopasta ruotsalaisten asiakkai- demme saataville. Smistan toimipiste sijaitsee hyvien kulkuyhteyksien pääs- sä noin 20 minuutin ajomatkan päässä Tukholman keskus- tasta ja Bromman lentokentästä. Toivotamme tervetulleeksi myös suomalaiset asiakkaat Smistan toimipisteeseen.

YHTEYSTIEDOT

Maajohtaja
Anton Puhakka (palvelee myös suomeksi)
anton.puhakka@scc.se
+46 70 590 24 25

Myyntipäällikkö
Mattias Falchi
+46 70 590 0256
mattias.falchi@scc.se

AUKIOLOAJAT

ma-to	10–18
pe	10–17
la	11–15

YHTEYDENOTTO

+46 8 590 911 00
info@scc.se

SPORTS CAR CENTER



SCC TOIMIPISTEET – SCC Tallinna

Peterburi tee 2F
11415 Tallinna, Viro

SCC Tallinna sijaitsee Ülemisten kaupunginosassa, tarjoten käyttöösi tyylikkään 10–15 auton kokois-
sen SCC:n uuden myymäläkonseptin showroom-
liikkeen. Apunasi ovat toimitusjohtaja **Melvin
Sinirand** (melvin.sinirand@scc24.ee, +372 5344 4459,
palvelee myös Suomeksi) ja myyntikonsultti **Ain Rätsep**
(ain.ratsep@scc24.ee, +372 529 0055).



SCC rantautui Viroon syksyllä 2019, jolloin uusi toimi-
piste valmistui Tallinnan eteläpuolelle aivan lentokentän
kupeeseen noin 10 minuutin ajomatkan päässä Tallinnan
keskustasta. Toimipisteestä löytyy Premium- ja Exclusive-
luokan yksilöitä esillä, mutta palvelukonseptimme avulla
tarjoamme avaimet käteen periaatteella autoja asiakkail-

lemme. Tuomme nyt parhaimmat uudet ja vähän ajetut
laatumerkit koko Euroopasta virolaisten asiakkaidemme
saataville. Palvelemme myös suomalaisia asiakkaita Viron
toimipisteessä ja koko SCC:n valikoima on myös ostettaviss-
sa Tallinnan toimipisteestämme. Tervetuloa tutustumaan!



SPORTS CAR CENTER

AUKIOLOAJAT

ma-pe	9–18
la	10–15

YHTEYDENOTTO

+372 6420 000
info@scc24.ee

VOLVO

VALTUUTETTU
VOLVO PERSONAL SERVICE
HUOLTOSI PÄÄKAUPUNKISEUDULLA

SCC - SPORTS CAR CENTER AIRPORT
AAMURUSKONTIE 12
00750 HELSINKI



LUE KOODI PUHELIMELLA
JA VARAA VOLVO -HUOLTOSI



Huimapää-Hamsteri alias

RICHARD HAMMOND

rakastaa klassikkoautoja



Legendaarinen huimapää. Yksi supersuosituksen *Top Gear* -kolmikon ex-jäsenistä. SCC Concierge sai kunnian haastatella sympaattista Richard Hammondia hänen *The Grand Tour* -sarjansa Skotlanti-spesiaalin tiimoilta.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT AMAZON PRIME

Mitä tulee auto-ohjelmiin, on olemassa vain muutama hyvä – ja useita vähemmän hyviä. *Top Gear* ja *The Grand Tour* kuuluvat kiistattomasti ensin mainittuihin. Suurin kiitos kuuluu niiden supersuosituille kolmikolle – **Jeremy Clarksonille, Richard Hammondille ja James May'ille** – jotka yhdessä uskollisen tuottajansa **Andy Wilmanin** kanssa loivat koukuttavan konseptin, jota monet ovat yrittäneet kopioida. Turhaan ja tuloksetta.



SCC Concierge -lehti sai kesän alussa Amazon Primen Suomen edustajalta tiedustelun: Kiinnostaisiko meitä haastatella virtuaalisesti *The Grand Tour* -kolmikkoa heidän uusimpaan, Skotlantiin sijoittuvaan *Lochdown*-erikoisjaksoon liittyen? Ai että kiinnostaisiko? Ainoaksi haastateltavaksi päätyi lopulta vain yksi *TGT*-ryhmästä – 51-vuotias toimittaja-juontaja Richard ”Hamsteri” Hammond. Ehkäpä kaikkein pidetyin ja sympaattisin edellä mainitun kolmikon juontajatähdistä. Hammond tekee nykyään monenlaisia tv-ohjelmia, mutta parhaiten tv-katsojat tuntevat hänet *Top Gear*istä ja *The Grand Tourista*.

VAUHTIA RAKASTAVA HAMMOND ON ALTIS ONNETTOMUUKSILLE

Miellyttävästä käytöksestään ja joviaalista olemuksestaan huolimatta Richard Hammond on kaikkein hurjapäisin nykyisestä *TGT*-kolmikosta. Hän oli hengenvaarallisessa onnettomuudessa syyskuussa 2006 *Top Gearin* kuvauksissa RAF Elvingtonin lentokentällä. Hammond selvisi nippa-nappa hengissä Vampire Dragster -kiihdytysauton kyydistä, vaikka vauhtia oli tietävästi yli 350 km/h.

Hamsteri romutti myös kokonaan Rimac Concept One -hyperauton kesäkuussa 2017, kun kolmikko oli kuvaamassa *TGT*-sarjan 2. tuotantokautta Sveitsissä. Siitäkin Hammond selvisi, joskin hänen toinen polvensa murtui. Velmuu

brittihumoria mielellään viljelevät Clarkson ja May ovatkin päässeet vuosien varrella kuittailemaan kolari- ja onnettomuusalttiille Hammondille moninaisin eri tavoin.

SUPERSUOSITUN KOLMIKON IDEAT EIVÄT LOPU

SCC Concierge: Ajatellen ratkiriemukasta ja suurenmoisen viihdyttävää uutta Skotlanti-erikoisjaksoanne *Lochdown* – josta teille kaikille kiitos ja kumarrus – onko sinulla, Clarksonilla ja Mayllä enää jäljellä uusia ideoita kaikkien näiden vuosien jälkeen?

Richard Hammond: Kyllä niitä aina tuntuu löytyvän. Koska autoteollisuus on juuri nyt melkoisessa murroksessa ja myllerryksessä, elämme autofanien kannalta edelleen hyvin jännittäviä aikoja. Olipa kyse minkälaisista tapahtumista tahansa – positiivisista tai negatiivisista – löydämme kyllä aina jonkinlaista jutun juurta ohjelmaamme. Mikäli vain onnistumme pysymään terveinä.

”HALUAN AUTON HERÄTTÄVÄN MINUSSA VAHVOJA TUNTEITA”

SCC: Jos laitamme vastakkain entisaikojen muskeliautot ja nykyiset, jopa 2 000-hevosvoimaiset sähkösuperautot, voisiko kertoa meille kaikkien aikojen mieluisamman koeajosi?

RH: Klassikkoautot ja niiden design tulevat aina vetoamaan minuun kaikkein eniten. Tähän on hyvin yksinkertainen syy. Ennen vanhaan autojen suunnittelussa vallitsi tyystin erilainen estetiikan taju. Entisaikojen autot ilmasivat aivan erilaisia arvoja kuin tänä päivänä, jolloin kaikkien autojen täytyy olla mahdollisimman toiminnallisia ja energiatehokkaita. Se on ihan oookoo. Mutta minua vaivaa se, että modernien autojen muotoilu ja suunnittelua säätelee pelkästään hyödyllisyysajattelu. Kyllä minäkin käytän Teslaa jokapäiväisenä kulkuvälineenä. Se ei innosta tai kiinnosta minua juuri ollenkaan, mutta se tekee oman juttunsa loistavasti.

SCC: Mutta vapaa-ajallasi taidat mielellään ajaa jollain aivan muulla kulkupelillä?

RH: Vapaa-ajallani olen mieluiten tekemisissä vanhempien autojen kanssa. Ne asettivat aivan toisenlaisia haasteita valmistajilleen, mitä tulee materiaaleihin, suunnitteluun ja erilaisiin käyttötarkoituksiin. Tästä johtuen koen erityisen suurta intohimoa nimenomaan klassisia automalleja kohtaan. Sen sijaan, että vain matkustan autossa mukana tuntematta yhtään mitään, haluan ajaa autoa, joka herättää minussa vahvoja tunteita. Haluan auton olevan oma uniikki persoona. Ajan mieluummin vuoden 1962 vuosimallin Jaguar E-Typelläni täältä Englannista Eurooppaan kuin Tes-

lallani. Koska en ole edes varma, selviääkö E-Typeni edes perille asti! Sehän olisi sinänsä jo ihan oma seikkailunsa. Tällainen vetoaa eniten sydämeeni. Uskon, että meitä muita – joille autot eivät ole pelkkiä hyödykkeitä – tulee aina olemaan. Niitä, jotka jakavat omalla laillani suuren intohimon nimenomaan klassikkoautoja kohtaan.

RESTOMODAUUS AIHEUTTAA RISTIRIITOJA

SCC: Mitä pidät restomodatuista klassikkoautoista?

RH: Monet ovat lähteneet mukaan restomodaukseen. Mielestäni kaikki riippuu autosta. Jos autoa ylistettiin aikoinaan sen kauniin muotoilun vuoksi – ja niin monet niistä juhlistivat omaa aikakauttaan – restomodausta voi tehdä liian suuren kompromissin lopputuloksen suhteen. Ellet sitten halua, että restomodattu auto ottaa jotenkin erityisesti kantaa nykyaikaamme. Sama juttu silloin, kun autopajat ja -tehtaat tekevät väkisin vanhoista klassikoista sähköversioita. Omassa E-Typen Jaguarissani on 3,8 litran suora kuutosmoottori. Minulle auto edustaa aina kulkuvälinettä, joka on rakennettu sen moottorin ympärille. Tämä nimenomainen kuusisylinterinen on yksi parhaista koskaan rakennetuista moottoreista. Mitä järkeä on E-Typen sähköversiossa – miksi ihmeessä haluaisit tarvella hienon klassikon?

AMAZON ORIGINAL

The Grand Tour PRESENTS
LOCHDOWN



SCC: Oletko siis restomodausta vastaan?

RH: En suinkaan. On olemassa paljon muita klassikkoautoja, joissa moottori ei ole yhtä tärkeässä asemassa kuin Jaguar E-Typessä. Noissa tapauksissa soisin mielelläni, että niihin asennetaan sähkömoottori. Restomodaus riippuu paljon itse autosta. Olin äskettäin yhdessä autonäyttelyssä Lontoossa. Näin siellä restomodatun, 1950-luvun Lancia Aurelian. Eräs kaveri oli tehnyt siitä aivan henkeäsalpaavan kauniin – hän oli vain pudottanut auton kattoa vähän alemmas. Koska kyseessä on tuttu autodesiign alan entusiasteille, siihen tehdyt muutokset saavat heidät pysähtymään ja kiinnittämään huomiota. Lopputuloksessa on nähtävissä selvää taituruutta. Olen ehdottomasti restomodauksen kannalla, mikäli se tehdään hyvällä maulla ja taidolla. Autot ovat – ja tulevat aina olemaan – inhimillisen luovuuden ja taiteellisuuden loisteliaita ilmentymiä. Totta kai voit silti mennä ihaillemaan näitä klassikkoja autonäyttelyihin omalla sähköautollasi.

”HALUSIMME TARKASTELLA SKOTLANTIA TUOREIN SILMIN”

SCC: Skotlanti, jonne uusin *Lochdown*-jaksonne sijoittuu, on henkeäsalpaavan kaunis maa. Miksi päädyitte kuvaamaan jaksonne uusimman jakson juuri siellä?

RH: Etsimme aina *The Grand Tour* -sarjaan vaihtelevia ympäristöjä ja luontoja, koska juuri ne tekevät jaksoista visuaalisesti mielenkiintoisia. Kun koronapandemia iski, tajusimme että emme voi lähteä kuvaamaan uutta jaksoa kovinkaan kauas. Se olisi ollut logistisesti liian hankalaa. Yhtäkkiä hoksasimme, että Skotlantihan sijaitsee aivan naapurissamme. Toisaalta se ei ole monien muiden maiden naapurissa, joissa katsotaan sarjaamme. Niinpä Skotlanti oli meille ihanteellinen valinta, ja lähdimme juhlistamaan sen ainutlaatuisuutta kolmella legendaarisella jenkkihaaralla. Kuten sanoit, upea luonto ja maisemat ovat Skotlannin parhaita matkailuvaltteja. Ne tekivät tosin meille myös teppokset. Halusimme kuitenkin tarkastella naapurimaatamme tuorein silmin, riskeistä huolimatta.



RICHARD HAMMOND USKOO KOLMIKON JATKAVAN

SCC: Ajatellen kahta uskollista aseveljeäsi, Jeremy Clarksonia ja James May'tä, luuletko että jaksatte tehdä *The Grand Tour* -sarjaa myös jatkossa – siitäkin huolimatta, että maailman meno on muuttunut aika lailla haastavammaksi, ei vähiten koronaepidemian vuoksi?

RH: Uskon kyllä, että jatkamme niin kauan kuin suinkin jaksamme ja kykenemme. Saamme näiden sarjojen tekemisestä yhdessä suunnatonta nautintoa. Ne löytävät edelleen yleisönsä – ja mikä parasta, fanit tuntuvat edelleen nauttivan niiden katsomisesta. Pyrimme silti ilman muuta uudistumaan ja heijastamaan vallitsevaa ajanhenkeä. Emme usko väkisinäisiin muutoksiin, vaan pikemminkin pyrimme mukautumaan omaan aikaamme. Näin ollen en näe välitöntä loppua edessä. Jonain päivänä toki kroppamme alkaa reistailla niin pahasti, että emme enää kykene jatkamaan. Mutta siihen asti kun yksi tai useampi meistä heittää pyyhkeen kehään, jatkamme ihan varmasti yhdessä. Ainakin minä haluaisin kovasti jatkaa sarjaa, koska viihdymme loistavasti yhdessä.

HAMSTERI TUNNUSTAUTUU MORGAN-FANIKSI

SCC: Aivan lopuksi haluaisin vielä kysyä mieleenpainuvimmasta ajokokemuksestasi. Tuleeko mieleen mitään autoa, jota olet kenties ajanut pandemian aikana, joka sai sinut himoamaan sellaista – ja pakotti myös ostohousut jalkaan?

RH: Viimeinen auto, jonka todella halusin omistaa on uusin versio Morgan Plus Six -mallista. Uskomattoman kaunis auto, joka on käsin tehty. Siinä on väkivahva suora BMW:n 3-litrainen kuutosmoottori ja kahdeksanvaihteinen ZF-automaattivaihteisto. Minulla oli erikoisvarustein ja viritetty versio kyseisestä mallista. Tein sillä jopa pari road tripiä Ranskaan viime vuoden pandemia-karanteenien aikana. Murheellista kyllä, auto tuhoutui täysin pahassa tulvassa, joka iski taloomme viime jouluna. Ehdin nauttia autosta vain vajaan vuoden. Tuo menetys tuntui erityisen pahalta, koska himoitsin autoa niin paljon, että minun oli hankittava sellainen omaksi. Rakastin tuota autoa. •



UUSI JAGUAR F-PACE

PLUG-IN HYBRID ALK. 77 634€
ERÄ HETI TOIMITUKSEEN

SAATAVILLA SEKÄ YKSITYIS- ETTÄ
YRITYSLEASINGILLÄ



SCC - Sports Car Center Aiport | Aamuruskontie 12, 00750 Helsinki | puh. 0300 472208



FERRARI ON MYÖS SIJOITUKSENA HUIPPUNOPEA

Osa 2/2

Kun lähdetään etsimään parhaiten tuottavaa autoa, on sijoituksena yksi 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 toisessa ja viimeisessä osassa.

TEKSTI PEKKA NUIKKI
KUVAT FERRARI

Maranellon korskuvan orin huippuodotettu, rajoitetun sarjan hybridi-hyperauto LaFerrari (projektinimi F150) näki ensivalon Geneven autonäyttelyssä maaliskuussa 2013. Sitä valmistettiin vuosina 2013–15 vain 499 kpl, hintalapun ollessa 1,3 miljoonaa euroa. Kyseessä on toistaiseksi viimeinen keskimuottoriratkaisulla rakennettu V12-malli Ferrarilta.

”Päätimme ristiä tämän mallin LaFerrariksi”, kertoi **Luca di Montezemolo**, entinen Ferrarin puheenjohtaja (1991–2014), ”koska se on äärimmäinen ilmaus yhtiötämme määrittelevästä ajatuksesta – yliveraisuudesta. Yliveraisuudesta, mitä tulee teknologiseen innovaatioon, suorituskykyyn,

visionääriseen muotoiluun ja ajokokemuksesta syntyvään jännitykseen.”

Di Montezemolon mukaan LaFerrari oli suunnattu ensisijaisesti Ferrari-brändin pitkäaikaisille autokeräilijöille. ”Kyseessä on uusi kiintopiste koko autoteollisuudelle. LaFerrari on yhtiömme ainutlaatuisen, vertaansa vailla olevan insinööritaidon ja muotoiluosaamisen suurenmoisin ilmentymä, joka on ammentanut paljon myös pitkästä kokemuksestamme Formula 1 -lajissa.”

LAFERRARI – SIVIILIKÄYTTÖÖN NAAMIOITU FORMULA

LaFerrarin arkkitehtuuri asetti Maranellon tiimille ensimmäisen haasteen heti suunnittelun alkuvaiheessa. Matkustamon pohjapiirustus oli siinä erityisen suuressa osassa. Istuin on sovitettu ja räätälöity ajajalle, kun taas polkimet ja ohjauspyörä ovat säädettävissä.

Ajoasento on samankaltainen kuin yksipenkkeisessä rata-autossa, eikä ihme, koska suunnittelussa olivat tiiviisti mukana Ferrarin tuolloiset F1-kuljettajat, **Fernando Alonso** ja **Felipe Massa**. Edellä mainituilla herroilla oli muutenkin

tavallista aktiivisempi rooli läpi koko LaFerrarin kehitys- ja suunnitteluprosessin.

LaFerrarin alustassa käytettiin peräti neljää eri hiilikuitulaatua. Ne ovat kaikki käsin laminoitu ja muotoiltu kilpa-auto-osastolla. Alustassa on käytetty samankaltaista avaruusajan suunnittelua ja valmistusmenetelmiä kuin Ferrarin Formula 1 -autoissa. **Flavio Manzoni**n johtama Centro Stile Ferrarin muotoilutiimi kehitti LaFerrarin huippuaggressiivisen muotokielen, tehden läheistä yhteistyötä insinöörien kanssa.

HATUNNOSTO 1960-LUVUN MUODOILLE

Tuloksena on hyvin uudistusmielinen muotoilu, joka kuitenkin säilyttää temaattisesti siteen merkin klassisiin perinteisiin. Tämä seikka tulee parhaiten esille LaFerrarin sivuprofiilissa – autolla on terävä, alaspäin kalteva keula ja hyvin matala konepelti, joka korostaa sen voimakkaita rengasholveja. Radikaalista erilaisuudestaan huolimatta, tämä oli selkeä hatunnosto 1960-luvun lopun Ferrarin prototyyppien ylitsevuotaville muodoille.



Kaiken kaikkiaan LaFerrari takaa kuljettajalle lähes sietämättömän ajojännityksen kaikissa tilanteissa. 6,3 litran V12-moottorin apuna oli KERS-järjestelmä yhdellä 120 kilowatin sähkömoottorilla. Tämä kasvatti moottorin 800 hevosvoiman kokonaistehoa vielä hieman yli 160 hevosvoimalla, yhteistehon kohotessa 963 hevosvoimaan.

EDELLEEN HUIPPUNOPEA

LaFerrarin suorituskyky on yhä murskaava. Se kiihtyy 0–100 km/h alle kolmessa sekunnissa, suoriutuen 0–200 km/h alle seitsemässä sekunnissa ja 0–300 km/h vain 15 sekunnissa. Huippunopeus on huikeat 354 km/h.

LaFerrarin kierrosaika Fioranon radalla oli alle 1 minuuttia 20 sekuntia – viisi sekuntia nopeampi kuin Ferrari Enzo ja yli kolme sekuntia nopeampi kuin F12berlinetta. LaFerrari oli ilmestyessään nopein katuauto Maranellon pitkässä ja loisteliaassa historiassa. LaFerrari Aperta oli mallin avo-versio, jota rakennettiin 210 kpl vuosina 2016–18.

F12BERLINETTA – KOLMESSA SEKUNNISSA TUOMIOON TAI HURMIOON

Ferrari esitteli 599 GTB -mallin odotetun seuraajan, F12berlinettan lauseella ”kaikkien aikojen tehokkain katukäyttöön tarkoitettu Ferrari” Geneven autonäyttelyssä vuonna 2012. Tuolloin uuden sukupolven 12-sylinterisellä, 6,3 litran vapaasti hengittävällä V-moottorilla oli poikkeuksellisen vaativa tehtävä välittää pelkästään takapyörien kautta sen huipputeho, 740 hevosvoimaa tiehen.

Siinä se tosin onnistuu edeltäjänsä huomattavasti paremmin. F12berlinetta ampaisee 0–100 km/h vain 3,1 sekunnissa ja 0–200 km/h 8,5 sekunnissa. Nopeusmittarin neula pysähtyy vasta 340 km/h kohdalla. Suorastaan pelottavia lukemia takavetoiselle, etumoottoriselle autolle.

Kevyiden korimateriaalien, alumiinin ja hiilikuidun käsittelyn mestari, Scaglietti suunnitteli täysin uuden alumiinisen rungon ja vallankumouksellisen korin käyttäen 12 erilaista metalliseosta. Jotkut niistä otettiin tuolloin ensimmäistä kertaa käyttöön autosektorilla, mukaan lukien muutamat

täysin uudet asennus- ja liitostekniikat. Näiden yhteisvaikutuksesta korin vääntöjäykkyys parantui 20 prosentilla, keventäen painon samalla 1525 kiloon (70 kg vähemmän kuin 599 GTB -mallissa) ja varmistaen erinomaisten painojakauman akselien välille (54 % takaosan päällä).

F12berlinettan vaikuttavan tekniikan viimeistelivät Ferrarin kolmannen sukupolven hiilikeraamiset jarrut (CCM3) ja uusi versio huippuedistyksellisestä iskunvaimennuksen kontrollijärjestelmästä (SCM-E). Ferrarin nykypäivän tyylin mukaisesti vaihdelaatikon, moottorin, jarrujen, jousituksen, luistoneston ja aerodynamiikan ohjausjärjestelmät on integroitu. Kaikki nämä alijärjestelmät huomioivat toisensa maksimoidakseen auton suorituskyvyn.

ENEMMÄN TILAVUUTTA JA MUKAVUUTTA

F12berlinetta on todellinen super-GT virtaviivaisilla, aggressiivisilla linjoilla varustettuna. Sen kompaktit, ulkoiset ulottuvuudet kätkevät kuitenkin sisäänsä hienoisena yllätyksenä tavallista paremman tilavuuden ja mukavuuden.

Täysin uusi, Frau-nahkainen sisustus korostaa edistyneen tekniikan ja hienostuneiden, käsin valmistettujen yksityiskohtien herkullista tasapainoa. Kevyen ja kapean kojelaudan keskellä sijaitsevat uudet hiilikuitu-alumiiniset tuuletusaukot, jotka ovat selkeästi saaneet inspiraationsa ilmailuteollisuudesta – aivan kuin koko auto, sen verran ”lentävältä” ajo ja meno sillä tuntuvat.

599 GTB, kuten aikaisemmatkin etumoottoriset Ferrarit (esimerkiksi 550 Maranello ja 575 GTB) ovat säilyttäneet arvonsa eritoten Ferrareiksi huonosti. Käytetyn 599 GTB:n hinnasta oli jo muutaman vuoden ikäisenä kulunut pois kolmannes. Toistaiseksi ei näytä siltä, että F12 tulisi tekemään tässä kovinkaan suurta poikkeusta.

F12berlinetta osoittautui kuitenkin tavallista monipuolisemmaksi malliksi. Se sai jatkoa vielä muun muassa F12tdf-, F12 TRS-, SP America-, F60 America-, Touring Berlinetta Lusso-, F12berlinetta SG50 Edition-, SP275 RW Competizione-, SP3JC- ja Touring Superleggera Aero 3 -versioiden muodossa. •

DeLuxe

Weekend Menu



Tervetuloa SCC Conciergen ja Weekend Menu eksklusiiviseen ruokaosioon, jossa keskitymme tällä kertaa syksyisiä makuja tarjoavaan reseptikkaan, tuoreista raaka-aineista valmistettuna.

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, syksyn Weekend Menu -osiosta vastaa palkittu Michelin-tähdellä palkittu huippukokki ja ravintoloitsija, **Pekka Terävä** (Olo Collection).

”Halusimme tuoda tämänkertaiseen Weekend Menu -osiioon syksyisen metsäisiä makuja, tuoreisiin vihanneksiin painottuen. Raikkaisiin tomaatteihin pieni kaviaarin antama luksus tuo mukavan sävöyksen. Tuoreista puolukoista, sellereistä ja sienistä halusimme myös taikoa pieniä makunautintoja syksyyn. Tomaatit ovat pieni sisäpiirin kunnianosoitus Bocuse d’Or -kokkilpailun raudankovassa finaalissa syyskuun lopussa kilpailevalle **Mikko Kaukoselle**. Siellä hän tulee luomaan assistenttinsa **Anni Peräkylän** kanssa pakollisena pääraaka-aineena kirsikkatomaateista ennennäkemättömän kolmen ruokalajin take away -aterian tuomareille.

Menu

- Tomaattia, kaviaaria ja mantelia
- Selleriä, sientä, ruskistettua voita ja syystryffeliä
- Puolukkaa ja rosmariinia



Lisää reseptejä löydät osoitteesta www.weekendmenu.fi



Tomaattia ja kaviaaria

- 1 kg** kypsä kirsikkatomaatteja
- 1 prk** Mascarpone-juustoa
- 50 g** N25-kaviaaria
- Kuorittuja manteleita
- Vaaleaa balsamicoa, suolaa ja mustapippuria

TOMAATTIVINAIGRETTE

- 700 g** kirsikkatomaatteja

Hienonna tomaatit blenderissä tai veitsellä. Jätä valumaan yön yli siivilään, joka on vuorattu talouspaperilla. Mausta seuraavana päivänä vaalealla balsamicolla, suolalla ja pippurilla.

KEVYESTI KUIVATUT KIRSIKKATOMAATIT

Leikkaa tomaatit puoliksi ja levitä leivinpellille. Pirskottele päälle oliiviöljyä ja mausta suolalla sekä pippurilla. Laita 70-asteiseen uuniin noin kahdeksi tunniksi. Anna jäähtyä huoneenlämpöiseksi.

PAAHDETTU MANTELI

Paahda mantelit 160 asteisessa uunissa noin 20 minuuttia.

Lisää lautasen pohjalle hiukan mascarponea, nostele päälle kuivatut tomaatit ja niiden päälle kaviaari. Raasta päälle paahdettua mantelia ja tarjoile tomaattivinaigreten kanssa.



Selleriä, sientä, ruskistettua voita ja syystryffeliä

1 kpl juuriselleri
200 g voita
1 rasia herkkusientä
500 g rypsiöljyä
1 kpl kiinankaali
1 kpl syystryffeli
timjamia sekä valkosipulia

Poista herkkusienistä kanta ja lisää timjamin ja valkosipulin kanssa kattilaan. Peitä öljyllä ja jätä pienelle lämmölle tunnin ajaksi. Nosta sienet pois öljystä ja mausta suolalla ja pippurilla.

Ruskista voi kattilassa. Leikkaa kuorittu juuriselleri kiekokoiksi ja paista pienellä lämmöllä ruskistetussa voissa noin 20 minuuttia, älä polta! Revi pehmennyt selleri paloiksi.

Leikkaa kahdesta herkkusienestä mahdollisimman ohuita viipaleita.

Nostele lautaselle sellerit, herkkusienet ja herkkusieniviipaleet. Raasta päälle tryffeliä ja valuta mukaan sellereiden kypsennyksestä jäänyttä ruskistettua voita.

Puolukkaa ja rosmariinia

PUOLUKKAVISIPUURO
250 g puolukkamehua
50 g sokeria
45 g mannasuurimoita

Laita puolukkamehu ja sokeri kattilaan ja kiehauta.

Lisää mannasuurimot ja hauduta kypsäksi noin 20 minuuttia. Jäähdytä.

Vatkaa kuohkeaksi yleiskoneessa.

ROSMARIINIMAITO
150 g maitoa
40 g sokeria
3 oksaa rosmariinia

Kiehauta maito ja sokeri.

Lisää rosmariini ja anna maustua 20 minuuttia. Siivilöi.

Lämmitä kattilassa ja vaahdota sauvasekoittimella.

Lisäksi tuoreita puolukoita ja mehiläisen siitepölyä.



AJO MOTORSPORT

SUOMALAISSJOHTOINEN MOTOGP-TALLI KULKEE VOITOSTA VOITTOON

Entinen kilpa-ajaja, Aki Ajo johtaa menestyksekkäästi ratamootoripyörätallia MotoGP-sarjan Moto2- ja Moto3-sarjoissa. SCC Concierge haastatteli kunnianhimoista tallipäällikköä.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT AJO MOTORSPORT

Ajo Motorsportin tallipäälliköllä, Toijalassa syntyneellä **Aki Ajolla**, 53, on tavalista monipuolisempi moottoriurheilutausta. Hän kilpaili nuorempana jäärata-ajossa, motocrossissa ja ratamootoripyöräilyssä. Vuonna 1996 tapahtunut ratamootoripyöräily-onnettomuus laittoi pisteen hänen kilpailu-uralleen.

Kilpailuvietti oli kuitenkin liian syvällä Ajon verissä, jotta alalta lähtö olisi tullut edes kuuloon.

Kilpailuvietti oli kuitenkin liian syvällä Ajon verissä, jotta alalta lähtö olisi tullut edes kuuloon. Sitkeä ja periksiantamaton Ajo päätti perustaa oman tallin. Sen toiminta alkoi ensin jäärata-ajon parissa vuonna 1997, mutta siirtyi hyvin pian ratamootoripyöräilyn pariin.

MM-TITTELEITÄ 125-KUUTIOISISSA

Tultuaan MM-sarjaan vuonna 2001, Ajo Motorsportin jymyminenestys antoi vielä odottaa itseään muutaman vuoden. Mutta sitten maailmanmestaruudet alkoivat seurata toinen toistaan: ensin 125-luokassa **Mike di Meglio** vuonna 2008, sitten **Marc Márquez** vuonna 2010 ja **Sandro Cortese** Moto3 -luokassa vuonna 2012.

Tällä hetkellä Ajolla on Red Bull KTM Ajo -tallissaan neljä kuskia: espanjalainen **Raul Fernandez** ja australialainen **Remy Gardner** ajavat Moto2-luokassa sekä espanjalaiset **Jaume Masia** ja **Pedro Acosta** Moto3-luokassa. Sähköpyörien MotoE-luokassa Avant Ajo -tallissa ajaa japanilainen **Hikari Okubo**.

VOITOSTA VOITTOON

Äskettäin Raul Fernandez toi Ajo Motorsportille sen 100. voiton viimeisen 20 vuoden aikana. Edellä mainittujen kolmen mestaruuden lisäksi talli on voittanut Moto3-mestaruuden **Brad Binderin** kanssa vuonna 2016, kaksi Moto2-mestaruutta **Johann Zarcon** ajamana vuosina 2015 ja 2016 sekä Moto2-tiimien MM-tittelin vuonna 2018.

Red Bullin, KTM:n ja Ajo Motorsportin allianssi on osoittautunut viime vuosina erittäin menestyksekkääksi liittoutumaksi, joka on kulkenut voitosta voittoon. Ajo Motorsport nauttii suurta arvostusta Moto2- ja Moto3-sarjoissa yhtenä parhaista talleista. Ajo Motorsportin vakiintuneeksi tavaksi on muodostunut erilaisista taustoista lähtöisin olevien ratapyöräilylahjakkuuksien löytäminen, kouluminen ja kouluttaminen.

ESPANJA ON MOTOGP:N VALTAMAA

Koska Ajon tallissa on peräti kolme espanjalaista MotoGP-kuskia, kysyn häneltä miksi juuri Espanjasta tulee tällä hetkellä niin paljon taitavia kuskeja? "Espanja on tällä hetkellä road racingin ja MotoGP:n valtamaa. Lajin promootori tulee Espanjasta, lisäksi sää- ja harjoitusolosuhteet ovat ➤



siellä mahdollisimman otollisia. Useat radat ja sarjat ovat keskittyneet juuri Espanjaan. Myös kovimmat alle 16-vuotiaiden sarjat ajetaan Espanjassa. Jos kuski haluaa nousta lajin huipulle, hänen täytyy harjoitella ja kilpailla jo nuorena hyvin paljon erityisesti Espanjassa. Siellä on myös helpompi löytää ammattiapuja omaan tekemiseen.”

PROMOOTTORI LOI KUPLAT KILPATALLEILLE

Aki Ajo myöntää, että vallitseva pandemia on aiheuttanut isot haasteet myös heidän toiminnalleen. ”Promoottorillemme **Dorna Sportsille** on annettava täydet pisteet siitä, että hommat on hoidettu näin mallikkaasti pandemian aikana. Olemme ajaneet tavallista vähemmän Euroopan ulkopuolisia kisoja, karanteeneista ja logistiikasta johtuen. Dorna on onneksi mahdollistanut asiat niin, että me kilpatallit olemme voineet oleskella omassa turvallisissa

kuplissamme. Olimme Qatarissakin vain tiukasti omassa kuplassamme, ainoastaan hotellilla ja varikolla. Missään ulkopuolella ei saatu edes käydä syömässä.”

PANDEMIA PISTI TALOUDEN TIUKOILLE

Ajo myöntää, että pandemia on asettanut omat haasteensa myös tallien talouteen. Se on lisännyt menoja ja vähentänyt tuloja. ”Esimerkiksi koronatesteihin on kulunut isot määrät rahaa, mutta koska nämä testit ovat samalla mahdollistaneet matkustamisemme ja kisaamisemme, pidän niitä tietenkin järkevänä investointina. Emme ole myöskään voineet kutsua VIP-vieraitamme kisoihin tai järjestämään asiakastilaisuuksia,, jotka ovat oleellinen osa toimintaamme. Päinvastoin kuin Formula 1 -ympyröissä, emme ole myöskään tehneet virtuaalisia VIP-tapahtumia.”

AJO: ”JOUSTAMME AIEMPAA ENEMMÄN”

Aki Ajon mukaan on haastavaa tietää, mikä tulee olemaan ”uusi normaali” jatkossa, koskien koronapandemian aiheuttamia muutoksia muun muassa tallien liiketoiminnassa, logistiikassa ja PR:ssä. ”Viimeiset puolitoista vuotta olemme joutuneet sopeutumaan ja tottumaan aivan uudenvuotiseen, lajimme kannalta mullistaviinkin olosuhteisiin. Olemme oppineet joustamaan aiempaa enemmän, mikä on tehnyt meistä avarakatseisempia. Isot kriisit puristavat onneksi aina ihmisestä parhaimman ja neuvokkaimman irti. Ehkä emme ole enää aivan niin itsepäisiä jatkossa.”

LISÄÄ JUNIORITOIMINTAA TARVITAAN

Kysyn Aki Ajolta, näkeekö hän Suomessa potentiaalia seuraavan **Mika Kallion** nousuun? ”Onneksi meillä on vielä nuoria harrastajia road racingin parissa, vaikka se ei lajin suosiossa pärjää Suomessa esimerkiksi kartingille tai motocrossille. On hienoa huomata, että nuoria suomalaisia kykyjä tukevat perheet ovat lähteneet myös kilpailemaan kansainvälisesti.”

Ajo kertoo käynnistäneensä tänä vuonna Moottoriliiton kanssa uutta Ajo Academy -toimintaa, jossa kaikille lajista kiinnostuneille tarjotaan tutustumis- ja ajopäiviä. ”Lajin pariin täytyy lähteä yhä nuorempana, mikäli mieltä pärjätä ➤



kansainvälisesti. Entistä tehokkaampaa junioritoimintaa tarvittaisiin lajin parissa meillä Suomessa, jo ihan ruohonjuuritasolla. Nuorten kuskien jalostukseen tulisi myös satsata yhä ammattimaisemmin.”

RICO SALMELA YKSI TULEVAISUUDEN NIMISTÄ
Kysyessäni Ajolta suoraan tulevaisuuden kuumista suomalaisnimistä, hän ei epäröi vastauksessaan: ”13-vuotias **Rico Salmela** edustaa Suomen nuorten road racing -kuskien terävintä kärkeä. Hän ajaa Espanjassa European Talent Cup -nimistä sarjaa, joka on ylivoimaisesti alle 14-vuotiaiden kovin sarja maailmassa. Nuoresta iästään huolimatta Ricolla on jo usean vuoden vankka kokemus eri sarjoista. Hän on rauhallinen kaveri, jolla on hyvä asenne ja peruskeskittyminen. Näen hänessä paljon potentiaalia.” •



AJO MOTORSPORT

Aki Ajo

➤ www.ajo.fi

AKRAPOVIČ
EXHAUST SYSTEM TECHNOLOGY



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

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.

Virallinen jälleenmyyjä:



SPORTS CAR CENTER

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 their 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.

info@scc.fi | 0300 472209



Timo "Juti" Jutla

ARVOSTAA RANGE ROVERIN LUOTETTAVUUTTA

Tamperelainen Timo "Juti" Jutla tunnetaan synnynnäisistä johtamistaidoistaan. SCC Concierge tapasi joviaalin kiekkolegendan, joka nauttii suuresti Range Roverilla ajamisesta.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT JOONAS PUHAKKA, TIMO JUTILAN ARKISTO

Koko kansan rakastama ja tuntema **Timo "Juti" Jutla**, 57, ei liiemmälti esitellyä kaipaa. Ainakaan, jos laskee itsensä kiekkofaniksi. Juti on tehnyt viimeisen 40 vuoden kuluessa huikean menestyksekkään uran kiekkopelaajana. Hän debytoi 16-vuotiaana Tapparan pelipaidassa SM-liigassa, pelasi sitten NHL:ssä, Ruotsin Elitserienissä ja Sveitsin liigassa.

Kukapa meistä voisi koskaan unohtaa Suomen kiekkomaajoukkueen ensimmäistä MM-kultaa Globenissa toukokuussa 1995? Tuolloin Suomi löylytti finaalissa Ruotsin numeroin 4–1, Kapteeni Jutin iskiessä vielä maaliin viimeisen niitin.

MONIPUOLISTA KIEKKO- JA TIIMIKOKEMUSTA

Juti todisti kaikille, ett ei hän ollut huti muillakaan jääkiekon osa-alueilla. Kaksinkertainen MM-mestari ja lätkäveteraani löysi muun uuden uran joukkueenjohtajana Suomen A-maajoukkueessa, jossa hän työskenteli vuosina 2003–14. Timo Jutilan pelinumero 7 jäädytettiin Tapparan toimesta. Hänet valittiin seitsemäntenä suomalaispelaajana Kansainvälisen Jääkiekkoliiton legendaariseen Hall of Fameen.

Jutla on erittäin kattavan kiekko- ja tiimikokemuksensa ansiosta erittäin suosittu luennoitsija, puhuja ja workshop-tyyppisten tapahtumien vetäjä. Jos asiakas haluaa, että "ril-lataan" ennen tai jälkeen tilaisuuden, niin Juti ei varmasti pane vastaan.



AUTOMIES HENKEEN JA VEREEN

Juti tunnustautuu autofaniksi ja rakastaa niiden ajamista, mutta kertoo auton olevan hänelle tätä nykyä pikemminkin työkalu. ”Erilaisten työkeikkojen johdosta ajamme lähes 100 000 km vuodessa. Tästä johtuen auton täytyy olla mukava ajaa, luotettava, tilava ja turvallinen. Suurin osa keikoistamme keskittyy Etelä-Suomeen, mutta käymme välillä pohjoisessakin, joten vaadimme autolta todella paljon.

Juti sanoo olleensa pitkään Mersu-mies. Kun hänen luottotyhteyshenkilönsä, **Lauri Pulla** lähti Veholta Sports Car Centeriin, hän veti Jutin mukanaan. ”Lauri naureskeli minulle, että ’jonain päivänä Juti sullakin on vielä Range Rover alla’. Ja niinhän siinä kävi. Pääsimme sopimukseen, ja kaupat syntyivät nopeasti. Uutta yhteistyötä ei ole tarvinnut katua hetkeäkään.”

”RANGE ROVER KULKEE KUIN JUNA”

Millainen Range Rover sinulla on juuri nyt – ja mikä merkissä vetoaa eniten? ”Nykyinen autoni on Range Rover Velar. Heti kun otin sen koeajoon, olin ihan myyty. Joulukuuksi meille tulee upouusi Range Rover Sport, joka on hybridimalli. Kaikenlaisia menoja alkaa olla sen verran paljon, että vaimolle hankittiin vielä erikseen uusi Range Rover Evoque P300e plug-in hybrid -malli.”

Juti sanoo arvostavansa Range Rovereissa ulkonäköä – erityisesti Velarin tapauksessa – ja sen uskottoman tilavia sisätiloja edessä ja takana. ”Me tykätään rouvan kanssa istua vähän ylempänä, koska lisänäkyvyys tuo turvallisuuden tuntua. Lisäksi Range Rover kulkee kuin juna”, Juti kehuu.

MUKAVUUS JA TURVALLISUUS LISTAN KÄRKIPÄÄSSÄ

Jutin mukaan kaikki Range Roverin eri mukavuus- ja turvallisuusvarusteet ovat todella tulleet tarpeeseen. ”Käytän paljon sekä navigaattoria että adaptiivista ajonopeuden säädintä tien päällä. Koska joudumme työssämme kuljettamaan paljon tavaraa, tuleva Sport-malli tulee hienosti tarpeeseen. Siinä on vielä paremmat istuimet kuin Velarissa. Hyvät, jyrkät penkit, jotka eivät väsytä pitkilläkään matkoilla, ovat tosi tärkeitä mulle. Range Rover Sport on kaiken kaikkiaan erittäin miellyttävä ajaa.”



Lauri naureskeli minulle, että
’jonain päivänä Juti sullakin
on vielä Range Rover alla’.



”PALVELU ON TEHNYT LÄHTEMÄTTÖMÄN VAIKUTUKSEN”

Juti antaa erityiskiitokset Sports Car Centerin palvelulle. ”Olen ollut todella positiivisesti otettu heidän palvelustaan. Se on ollut todella fantastista. Kaikin puolin. Se on tehnyt minuun lähtemättömän vaikutuksen. Auton pitää toimia ja kestää, kaikissa eri olosuhteissa. Meille ei saa koskaan tulla rokulpäiviä, jolloin auto makaa verstaalla korjattavana. Myös yhteydenpito SCC:n suunnalta täytyy mainita aivan erikseen. Sieltä päin on oltu meikäläiseen erittäin aktiivisesti yhteydessä. Tästä lämmin kiitos Sports Car Centerille. On hyvä porskuttaa menemään, kun tuntuu että välitetään.”

JUTI ODOTTAA INNOLLA UROS LIVE -AREENAA

Toinen juttu, mikä saa Jutin syttymään perheen 2-vuotiaan Jack Russell -terrierin, **Ändy McCoy**n ohella, on Tampereella rakenteilla oleva, upouusi jäähalli.

”Teimme monivuotisen sopimuksen pian valmistuvan UROS LIVE -areenan kanssa, joka sijaitsee Tampereen keskustassa. Sinne meille tulee eksklusiivinen 50-paikkainen aito, joka on meillä käytössä 365 päivää vuodessa. UROS LIVE -areenalla tulee olemaan myös monenlaisia muita tilaisuuksia jääkiekon ohella, kuten muun muassa musiikkikonsertteja ja erilaisia kulttuuritapahtumia. Aitiomme on viihtyisä ja uusimmalla AV-tekniikalla varustettu tila, jossa voi pitää kokouksia, seminaareja sun muuta.”

VIP-PAKETIT MENEVÄT KUIN KUUMILLE KIVILLE

UROS Live -areena avaa ovensa virallisesti 3. joulukuuta, jolloin siellä on Tapparan ja Ilveksen välinen liigamatsi. 15.

joulukuuta on hallin varsinaiset viralliset avajaiset. Erityisen innoissaan ja ylpeä Juti on siitä, että UROS LIVE -areena tulee näyttelemään isoa roolia ensi kevään MM-jääkiekkoturnauksessa (13.–29. toukokuuta 2022), koska Suomi tulee pelaamaan kaikki pelinsä siellä.

”Firmamme Jet Set Club teki myös Suomen Jääkiekkoliiton kanssa sopimuksen, jossa olemme yksi MM-kisojen virallisista hospitality-partnereista. Meillä on tarjolla erilaisia VIP-paketteja, jotka ovat menneet kaupaksi kuin kuumille kiville. Nyt täytyy toivoa, että pandemia väistyy toden teolla, jotta saadaan viimeisen päälle hyvät MM-kisat tulille ensi vuonna. Voit olla varma, että silloin rillataan – ja paljon!”, naurahtaa Kapteeni Juti, Tampereen sympaattisin lätkälegenda. •



JetSetCLUB

JETSETCLUB

Timo Jutila 050-62801
Satu Jutila 040-4166340
myynti@jetsetclub.fi

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 **49,90 €** ja kestotilaus **44,90 €**.
DeLuxe-lehti ilmestyy vuosittain neljä kertaa.

DELUXE-LEHTI ON NYT OSANA DELUXE MEDIAA.

Samalla kotisivumme uudistuivat:

WWW.DELUXEMEDIA.FI

Sinulle, joka etsit laatu-elämyksiä



SCC – Sports Car Centerin huima kasvutarina jatkuu

YRITYS LAAJENEE TAMPEREEN TALOUSALUEELLE

Tampereen väliaikainen toimipiste on auki ja 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.

Nyt avattu väliaikainen toimipiste palvelee teitä osoitteessa Ruokosmetsänkatu 8, 37570 Lempäälä. Myyntitiimimme tavoittaa puhelimitse numerosta 0300 472 282, sähköpostitse tampere@scc.fi tai vierailemalla uudessa liikkeessämme. Palvelemme arkinen 09–18 ja lauantaisin 10–15.

Catamount Group, johon SCC – Sports Car Center kuuluu, rakennuttaa 5000 m² uusia kaupallisia toimitiloja Ideaparkin välittömään läheisyyteen. Samaan kiinteistöön valmistuu myös SCC:n uusi eksklusiivinen autoliike vuoden 2022 aikana.



Toivotamme

teidät

lämpimästi

tervetulleeksi

asiakkaak-

semme!



Havainnekuva tulevasta liikkeestä.



SPORTS CAR CENTER

MIKKO NIEMI

SCC Tampere

Myyntipäällikkö

mikko.niemi@scc.fi

+358 40 920 8564



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

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



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.