

CONCIERGE

Syksy 2022



UUSI FORD MUSTANG

SCC AUTOT

NICK HEIDFELD

SCC VIP

KUMIPALLO4000

SCC MATKAILU



SPORTS CAR CENTER



LAATUAUTOILLA ON **YKSI OSOITE.**

www.scc.fi





GANT

GANT STORE HELSINKI, KESKUSKATU 3 • GANT STORE KAMPPI HELSINKI, URHO KEEKKOSENKATU 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**
Lauri Pulla
- 6 FORD MOTOR COMPANY**
Uusi Ford Mustang – Riemuvoitto
jenkkiautofaneille
- 14 PORSCHE AG**
Raju raaseri – Uusi Porsche
911 GT3 RS
- 22 TAG HEUER & PORSCHE AG**
Kellomerkki ja Porsche juhlistavat
50-vuotista urheilumallia
- 24 ASTON MARTIN LAGONDA
LIMITED**
Aston Martin DBR22 –
Tyrmäävä retrokaunotar
- 32 MERCEDES-AMG AG**
Mercedes-AMG – Ensimmäiset
55 vuotta



Vielä tänäkään päivänä sen
ajaminen ei tunnu kuin ajaisi
30-vuotista klassikkoa, vaan
pikemminkin modernia
superautoa.

(NICK HEIDFELD)

- 40 FORD MOTOR COMPANY**
Ford Pro Electric Supervan –
2000 hv sähköpakettiauto
- 48 NORDIC LEASING**
Mutkattomia ja helppoja
leasing-ratkaisuja
- 53 BOOM SUPERSONIC**
Maailman nopein matkustajakone
- 56 PORSCHE CLASSIC**
F1-tähti Nick Heidfeldin
kunnostettu Porsche 959 S
- 66 WEEKEND MENU**
Olo Creative Cateringin
Lari Heleniuksen herkullinen menu
- 72 KUMIPALLO4000**
Elämää suurempi road trip
- 80 SCC TOIMIPISTEET**
Yhteystiedot



Näin syksyn saavuttua
päivänvalon määrä hupenee
hurjaa vauhtia. Niinpä on aina
hyvä varmistaa, että oman
auton ajovalot ja renkaat ovat
mahdollisimman hyvässä
käyttökunnossa.

Pääkirjoitus

SYKSY EDELLYTTÄÄ HYVÄN LIIKENNETURVALLISUUDEN YLLÄPITOA

Näin syksyn saavuttua päivänvalon määrä hupenee hurjaa vauhtia. Niinpä on aina hyvä varmistaa, että oman auton ajovalot ja renkaat ovat mahdollisimman hyvässä käyttökunnossa.

Haluan muistuttaa jokaista lehden lukijaa, että tulevaan vuodenaikaan on syytä varautua asianmukaisilla varusteilla. On havaittavissa, että uusien talvirenkaiden saatavuuksissa tulee olemaan ongelmia talvisesonkin lähestyessä. Tämän takia olisi suositeltavaa tarkastaa hyvissä ajoin omien talvirenkaiden kunto, jotta talvi ei pääse yllättämään.

SCC – Conciergen uusimmassa numerossa haluan kiinnittää huomiosi uusimman numeromme monipuoliseen antiin, joka taatusti kosiskelee autoharrastajia monin eri tavoin.

Kaikki eivät voi hankkia itselleen unelmiensa super- tai hyperautoa, mutta monet meistä voivat havitella uutta Ford Mustangia. Ensi vuonna saapuu seitsemäs Mustang-sukupolvi, jonka aggressiivinen muotokieli ja edistysellinen V8-tekniikka vetoavat varmasti monen vannoutuneen jenkkiautofanin sydämeen.

Ne meistä, jotka puolestaan tunnustavat vankkumatonta sielunkumppanuutta Stuttgartissa sijaitsevaa Porschea kohtaan, pääsevät nauttimaan kahdesta näyttävästä ja syväluotaavasta artikkelista. Ne koskevat uutta Porsche 911 GT3 RS -mallia ja entisen Formula 1 -tähti **Nick Heidfeldin** kunnostettua, harvinaista Porsche 959 S -urheiluautoa.

Muusta lehtemme sisällöstä suosittelen Nordic Leasingin autoleasing-aiheista artikkelia, DeLuxe-lehden uusinta, herkullista Weekend Menu -osiota sekä suomalaisten autoharrastajien vuotuista Kumipallo4000-automatkaa, johon Sinäkin voit halutessasi ilmoittautua ensi vuodeksi (heinäkuu 2023).

Toivotan kaikille asiakkaillemme ja SCC Concierge -lehtemme lukijoille turvallista loppusyksyn jatkoa.

LAURI PULLA

SCC – Sports Car Center
Jälkimarkkinointijohtaja

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@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,
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
BMW X4 M (2021).
Kuva: Joonas Puhakka /
Oy Sports Car Center Ab.

PAINO
Scandicprint Oü, Tallinna.

Lehti ei vastaa epäselvistä kä-
sikirjoituksista tai puhelimessa
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.

UUSI FORD MUSTANG

- Riemuvoitto klassisten jenkkiautojen faneille

Seitsemäs Ford Mustang -sukupolvi on todennäköisesti joutsenlaulu merkin V8-moottorisille urheiluautoille. Aiempaa aggressiivisempi ja kulmikkaampi ulkonäkö vetoaa aiempaa nuorempaan asiakaskuntaan.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT FORD MOTOR COMPANY





Detroitin autonäyttelyssä ensiesitelty, uusi seitsemännän sukupolven Ford Mustang – maailman myydyin urheiluauto – on rohkea ja väkevä kannanotto polttomoottoriteknologian säilymisen puolesta.

Huolimatta aggressiivisesta uudesta muotoilusta, jo vuonna 1964 ensiesitelty Ford Mustang ei ole teknisesti aivan niin radikaali, kuin ennakkoon huhuttiin. Etenkin kun rohkeimmat uskalsivat povata uutuusmallille nelivetoa ja hybriditeknikkaa.

TARJOLLA PALJON UUTTA – MUTTA MYÖS TUTTUA

Fastback- ja Convertible-mallit säilyvät edelleen uuden Mustangin perusmalleina, samoin nelisylinterinen ja viisilitrainen, entistä reagointiherkempi V8 Coyote -moottori. Ohjaustehostinta on myös nopeutettu reagoivammaksi.

Uuden Mustangin moottorivaihtoehdot pystytään parittamaan kuusivaihteisella manuaalilaatikolla rev-matching -teknologialla tai 10-portaisella automaattilaatikolla. Voimanlähteiden tarkkaa maksimitehoa ei ole vielä julkistettu, mutta niiden arvellaan nousevan jonkin verran nykyisistä arvoista.

Vakiovarusteisiin lukeutuvat muun muassa erilaiset ajo-ohjelmat (Normal, Sport, Slippery, Drag ja Track), 19-tuumaiset kevytmetallivanteet, isokokoiset Brembo-jarrut (19 tuumaa), tasauspyörästäön lukko ja valinnaisvarusteena saatava, aktiivinen MagneRide-jousitus.

UUDEN OHJAAMON NÄYTÖT OVAT YKSILÖITÄVISSÄ

Täysin uusittu ohjaamo yhdistää menneisyyden, nykyisyyden ja tulevaisuuden parhaat puolet. 12,4 tuuman digitaal-

lisen mittariston (jonka voi halutessaan yksilöidä) parina on 13,2-tuumainen keskinäyttö. Se sisältää uusimman sukupolven SYNC 4 -tietoviihdejärjestelmän yhteysominaisuuksilla, ja saa tuekseen myös langattomat Ford Power-Up -päivitykset.

SYNC 4 on yhteensopiva Apple CarPlayn ja Android Auton kanssa. B & O -äänentoistojärjestelmä tarjoaa 12 kaiuttimella ja subwooferilla muhkean musiikkikokemuksen.





MUSTANG DARK HORSE: YLI 500-HEVOS-VOIMAINEN HUIPPUMALLI

Shelbyn huipputehokkaita Mustang-malleja ei valittavasti koskaan otettu myyntiin Euroopassa. Uusimman Mustang-sukupolven huipulle tulee tyrkille huipputehokas Dark Horse -malli. Sen V8-moottorin arvellaan kehittävän reilusti yli 500 hevosvoimaa.

Dark Horsea leimaa yleisesti häilympi ja uhkaavampi ulkonäkö. Saatavilla on muun muassa uusi Blue Ember -metalliväri. LED-ajovalojen ympärillä oleva varjografiikka täydentää kiiltävän mustaa etusäleikköä ja uudelleen muotoiltua etupuskuria.

Auton rata-ajoon keskittynyttä suunnittelua kuvastavat matalammat sivuhelmat ja kiinteä takasiipi, ainutlaatuinen kistatyylinen diffusori ja neljän pakoputken tummennetut päät. Lisäksi uusi Mustang Dark Horse -logo näkyy monissa eri paikoissa auton korissa ja sisätiloissa.

PAREMPAA SUORITUSKYKYÄ RATA-AJOSSA

Kuusivaihteisella TREMEC-manuaalivaihteistolla (jossa on anodisoitu sininen titaanista valmistettu vaihteenvalitsin) tai 10-nopeuksisella automaattivaihteistolla saatavassa Mustang Dark Horsessa on vakiona Performance Package -varustepaketti, joka mahdollistaa vaikuttavat rataominaisuudet.

Paremmen suorituskyvyn takaavat moottoriöljyn lisäjäähdytin, vaihteistoöljyn jäähdytin (automaattimalleissa) ja ainutlaatuinen kevyempi jäähdytin, joka edistää paremmin lämmönhaihtumista.

Lisäksi mallissa on kestävyuden ja suorituskyvyn palautumisen parantamiseksi suunnitellut tehokkaammat jäähdytystuulettimet ja taka-akselin jäähdytin. Vakiovarusteinen Torsen-tasauspyörästö maksimoi käytettävissä olevan pidon sekä parantaa kiihtyvyyttä ja kaarreajon tasapainoa.



Vakiovarusteena ovat myös MagneRide-aktiivijousitus ja elektroninen drift-jarru, jolla autoa voi halutessaan driftata perinteisen käsijarrun toiminnallisuudella.

UUSI FORD MUSTANG PALAA MOOTTORIURHEILUUN

Ford Mustang Dark Horse tulee olemaan perustana Mustangin odotetulle paluulle moottoriurheiluun, jonka GT3-, GT4-, NASCAR- ja Le Mans -sarjoissa se nähdään tulevina vuosina.

Edellä mainituissa sarjoissa käytetään moottoriurheilua varten muunneltuja ja riisuttuja versioita, kuten esimerkiksi Mustang Dark Horse S, Mustang GT3 IMSA ja Mustang GT4 (IMSA-, SRO-, FIA GT- sarjoissa). Uusi Ford Mustangin kilpaversio tullaan näkemään myös Australian Supercars-, NASCAR Cup- ja NHRA Factory X -sarjoissa. •

Uuden Ford Mustangin myynti käynnistyy Euroopassa näillä näkymin kesällä 2023.



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





RAJU RAASERI

– Uusi Porsche 911 GT3 RS

Uusi Porsche 911 GT3 RS on suunniteltu maksimaalinen suorituskyky edellä, ilman kompromisseja. 525 hevosvoimaa tuottava urheiluauto ottaa täyden hyödyn irti moottoriurheilusta peräisin olevasta teknologiasta ja konsepteista.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT PORSCHE AG



Uuden 911 GT3 RS:n huomattavasti aiempaa paremman suorituskyvyn pohjana toimii keskusjäähdyttimen ympärille rakennettu konsepti. Jäähdytyskonsepti sai ensiesittelynsä Le Mansissa luokkansa voittaneessa 911 RSR -kilpa-autossa, josta se lainattiin 911 GT3 R:ään.

Aikaisempien mallisukupolvien kolmen jäähdyttimen sijasta uutuusmallissa on suuri-kokoinen keskusjäähdytin, joka on sijoitettu auton keulaan muiden 911-mallien tavaratilan paikalle. Tämä ratkaisu on vapauttanut auton molemmilta sivuilta lisätilaa aktiivisten aerodynaamisten elementtien integroimiseen. Jatkuvasti säädettävät etusiipielementit ja kaksiosainen takasiipi tuottavat yhdessä muiden aerodynaamisten osien kanssa downforcea yhteensä 409 kg, kun ajonopeus on 200 km/h. Tämä on tuplasti enemmän kuin aikaisemmassa 991.2-sukupolven mallissa ja kolme kertaa enemmän kuin nykyisessä 911 GT3:ssa. 285 km/h:n ajonopeudella kokonais-downforce on peräti 860 kg.



Jatkuvasti säädettävät
etusiipielementit ja kaksiosainen
takasiipi tuottavat yhdessä muiden
aerodynaamisten osien kanssa
downforcea yhteensä 409 kg.

ILMANVASTUSTA VÄHENTÄVÄ JÄRJESTELMÄ

Lisäksi uutuusmalli on Porschen ensimmäinen tuotantomalli, johon on asennettu ilmanvastusta vähentävä DRS-järjestelmä. DRS (Drag Reduction System) pienentää ilmanvastusta ja mahdollistaa suuremmat ajonopeudet suorilla rataosuuksilla taittamalla siivet koria vasten yhdellä painikkeen painalluksella.

Äkkijarrutuksessa suurilla ajonopeuksilla järjestelmä aktivoi ilmajarrutoiminnon: etu- ja takasiipielementit aukeavat ääriasentoihinsa luoden aerodynaamisen hidastusvaikutuksen, joka tehostaa merkittävästi normaalin jarrujen toimintaa.

RATA-AUTOMAISTA AERODYNAMIIKKAA

Lukuisat funktionaaliset aerodynaamiset elementit lyövät leimansa myös uuden 911 GT3 RS:n ulkoasuun. Näyttävin niistä on joutsenkaulakiinnikkeillä varustettu takasiipi, joka on kaikilta mittasuhteiltaan entistä suurempi. Takasiiven yläreuna on auton kattoa korkeammalla ensimmäistä kertaa Porschen tuotantoautossa.

Uutuusmallissa ei myöskään ole enää etuspoileria, vaan keulan ilmanjakaja, joka ohjaa ilmavirtauksen auton yli ja ali, sekä sivulevyt ilman ohjaamiseksi korin sivuilta ulospäin. Etupyöräkoteloidissa on erityiset säleiköt jäähdytystä varten.





Uuden 911 GT3 RS:n takasivupaneelin aukoilla on pelkästään aerodynaaminen funktio, eivätkä ne toimi uutuusmallissa moottorin ilmanottoaukkoina. Myös takapyöräkoteloidissa on ilma-aukot ja sivulevyt ilmavirtauksen optimointia varten. 911 GT3:sta lainattua takadiffuusoria on muunneltu kevyesti vastaamaan uutuusmallin tarpeita.

KLASSINEN BOKSERIKUUTONEN, MURSKAAVA SUORITUSKYKY

Vapaasti hengittävää ja korkealle kiertävää 4,0-litraista moottoria on paranneltu entisestään 911 GT3:n voimanlähteeseen verrattuna. Moottorin huipputeho on kasvanut peräti 525 hevosvoimaan. Tehonlisäykseen ovat vaikuttaneet erityisesti uudet nokka-akselit, joissa

Moottorin
Single-
Throttle Intake System ja
Rigid Valve Drive on
omaksuttu
moottoriurheilun
maailmasta.

on mukautetut profiilit. Moottorin Single-Throttle Intake System ja Rigid Valve Drive on omaksuttu moottoriurheilun maailmasta.

7-vaihteisen Porsche Doppelkupplung (PDK) -vaihteiston kokonaisvälityssuhde on lyhyempi kuin 911 GT3:ssa. Pohjan ilmanottoaukot varmistavat, että auto kestää äärimmäistä kuormitusta myös säännöllisessä ratakäytössä.

911 GT3 RS kiihtyy nollasta sataan kilometriin tunnissa 3,2 sekunnissa ja saavuttaa 296 km/h:n huippunopeuden 7. vaihteella. Etuakselilla on alumiiniset kiinteät kuusimäntäiset monobloc-jarrusatulat ja 408 mm:n jarrulevyt. 911 GT3:een verrattuna mäntien halkaisija on kasvanut 30 mm:stä 32 mm:iin ja levyjen paksuus 34 mm:stä 36 mm:iin.

HUIKEA JARRUVOIMA, KEVYT RAKENNE

Taka-akselilla on edelleen 380 mm:n jarrulevyt ja nelimäntäiset kiinteät jarrusatulat. Lisävarusteena saatavissa hiilikuitukeraamisissa Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) -jarruissa on 410 mm:n levyt edessä ja 390 mm:n levyt takana. Uudessa 911 GT3 RS:ssä on vakiona lukkomuttereilla varustetut taotut kevytmetallivanteet. Erinomaisen mekaanisen pidon takuuna ovat maantiekäyttöön hyväksytyt urheilurenkaat, joiden koko on 275/35 R 20 edessä ja 335/30 R21 takana.

Älykkäästi ideoitu kevyt rakenne on ollut RS-mallien suunnittelun lähtökohtana legendaarisesta 911 Carrera RS 2.7 -mallista alkaen. Muun muassa CFRP (Carbon-Fiber-Reinforced Polymers) -komposiittimateriaalien laajan käytön ansiosta uutuusmallin DIN-standardin mukainen omamassa

on vain 1450 kg, vaikka monet sen osista ovat suurempia kuin aikaisemmissa malleissa. Esimerkiksi auton ovet, etupyöräkotelot, katto ja etukansi on valmistettu CFRP:stä. Tätä erittäin kevyttä materiaalia on hyödynnetty myös auton sisätiloissa, kuten vakiovarusteluun kuuluvissa kuppi-istuimissa.

13. lokakuuta Porsche 911 GT3 RS suoritti 20,8 kilometrin mittaisen Nordschleife-radan aikaan 6 minuuttia ja 49,328 sekuntia. Kyseessä on 10,6 sekuntia nopeampi kierrosaika kuin mihin nykyinen 911 GT3 -malli pystyy. Kuskina toimi Porsche-lähettiläs **Jörg Bergmeister**, joka on osallistunut myös intensiivisesti uusimman 911 GT3 RS -mallin kehitystyöhön.●

Saatavissa Clubsport- ja Weissach-varustepaketeilla.
Porsche 911 GT3 RS:n hinta alkaen 443 019,23 €.

Carrera



PORSCHE



TAG HEUERIN UUDET KRONOGRAFIT

juhlistavat Porsche 911 Carrera RS 2.7 -mallia

Kun puhutaan Porschen legendaarista kilpamalleista, juuri 911 Carrera RS 2.7 nousee usein monen huulille. Sveitsiläinen TAG Heuer ja Porsche juhlistavat yhdessä tarunhoitoisen mallin taivalta kahdella uudella rajoitetun erän kronografi-kello-mallilla.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT TAG HEUER, PORSCHE AG

Urheiluautofanaatikkojen palvoma Porsche 911 Carrera RS 2.7 viettää 50-vuotisjuhlansa tänä syksynä. Kyseessä oli ensimmäinen Porsche-malli, joka sai kunnian kantaa legendaarisesti muodostuvaa "Carrera"-nimikettä. Se oli myös oman aikansa nopein saksalainen tuotantoauto ja voimakkain Porschen katumalli.

Lokakuussa 1972 ensiesitelty 911 Carrera RS 2.7 oli ensimmäinen urheiluauto, jossa oli näyttävä etu- ja takaspoileri (lempinimeltään "ankanpyrstö"). Ne oli suunniteltu parantamaan tämän huippusuorituskykyisen urheilumallin aerodynamiikkaa ja tienpitoa.

Porsche ja sveitsiläinen TAG Heuer päättivät juhlistaa yhdessä tätä merkkipaaluva luomalla kaksi TAG Heuer Carrera x Porsche Limited Editions -kelloa, jotka pohjautuvat vuonna 1963 esitellyn TAG Heuer Carrera -kronografiin.



Niiden tietoisesti valitut värit (Glaserblau/Glazier Blue, Indischrot/Guards Red) olivat edellä mainitun automallin värivalikoimassa.

Molemmat 42 millimetrin TAG Heuer Carrera Chronograph -mallit hyödyntävät kellomerkkin tehokkainta Calibre Heuer 02 -koneistoa, jossa on 80 tunnin voimareservi. Tärkeäkin Sporty Blue Edition on rajoitettu vain 500 kappaleeseen, 18 karaatin ruusukultainen Sporty Red Edition puolestaan vieläkin vähäisempään 250 kappaleeseen. Kelloja myydään valtuutettujen TAG Heuer -jälleenmyyjien toimesta ja osoitteessa www.tagheuer.com.

ASTON MARTIN DBR22

– Tyrmäävä retrokaunotar

TOIMITTANUT JUHANI NURMI
KUVAT ASTON MARTIN LAGONDA LIMITED





DBR22 suunniteltiin juhlistamaan Aston Martinin Q-divisioonan 10-vuotisjuhlaa. Q on erikoistunut tämän ultraluksusbrändin räätälöityihin automalleihin. Hiilikuitukorilla ja kaksoisturboahdetulla V12-moottorilla varustettu DBR22 tulee olemaan harvojen herkku, joka tarjoaa häikäisevän suorituskyvyn.

Maineikas ja perinteikäs brittiläinen urheiluautotehdas, Aston Martin valitsi elokuisen 2022 Monterey Car Week -tapahtuman lanseeratakseen häkellyttävän kauniin, kaksipaikkaisen DBR22-avomallin.

Tuplaturboahdetun V12-moottorin huimaava suorituskyky (huippunopeus 319 km/h, 0–100 km/h kiihtyvyys 3,4 sekuntia) vastaa hyvin sen retrotyylistä, 1950-henkistä muotoilua, joka muistetaan sellaisista Aston Martinin avopaikkaisista kilpa-autoista, kuten esimerkiksi DBR1- ja DB3S-mallit.

RÄÄTÄLÖITYJÄ AUTOJA VAIN HARVOILLE JA VALITUILLE

Kaliforniassa ensiesitelty DBR22-konsepti on yksi Q-divisioonan uusimmista ja häkellyttävimmistä luomuksista. Q viettää parhaillaan 10-vuotisjuhlaansa, ja se tunnetaan tätä nykyä vaativien autoharrastajien ja -keräilijöiden keskuudessa uniikkien autojen räätälöintipajana, joka myös rakentaa Aston Martinin VIP-autoasiakkaille ainutlaatuisia yksittäiskappaleita.

Kuuluisia esimerkkejä näistä ovat muun muassa yksittäiskappale Aston Martin Victor, 24 kappaletta valmistettu Aston Martin Vulcan – ja vain 14 kappaletta valmistettu Aston Martin Vantage V600. Näin ollen on täysin luonnollista, että myös uusi DBR22-konsepti tulee toimimaan pohjana vain hyvin pienelle ja rajoitetulle erälle erikoisautoja.

HATUNNOSTO 109-VUOTIAALLE MERKKIHISTORIALLE

Yhdistämällä Aston Martinin klassinen käsityöläisyys edistykseen valmistusmateriaaleihin ja urauurtaviin valmistusteknologioihin, DBR22-konseptilla on saavutettu ihanteellinen yhdistelmä puhdasta muotoilua, insinööritaidon tarkkuutta, hengästyttävää suorituskykyä ja todellista auto-suunnittelun intohimoa.

DBR22 juhlistaa täydellisesti Q by Aston Martin -divisioonaa ja sen loputonta potentiaalia. Kokonaisuuden kruunaa myös tietoisuus siitä, että kyseessä on yksi harvinaisimmista Aston Martin -malleja merkin koko 109-vuotisessa historiassa.

Tyylikkäillä mittasuhteillaan ja moitteettomilla, lihaksikailla muodoillaan DBR22 viestii häpeilemättä ympäristöl-

leen Aston Martin -brändin klassisista perinteistä. Erityisesti sen legendaarisista avopaikkaisista kilpa-autoista kuten DBR1 ja DB3S, vahvistamalla tätä teemaa upoudella ja huippudynaamisella tulkinnalla.

DB3S JA DBR1 – ASTON MARTININ LEGENDAARISET KILPA-AUTOT

DB3S edusti kriittistä vaihetta Aston Martinin kunniakkaassa kilpa-autohistoriassa. Vuonna 1953 esitelty, **Frank Feeleyn** muotoilema DB3S:n kori tuli tunnetuksi muhkeista muodoistaan ja aerodynaamisesta tehokkuudestaan. Ennen kaikkea se vakiinnutti Aston Martinin aseman varteenotettavana Le Mans -kilpailijana, ja niitti samalla joukon vaikuttavia osakilpailuvoittoja.



DBR1, jota pidetään Aston Martin -asiantuntijoiden keskuudessa merkin ylivoimaisesti parhaana kilpa-autona, siivitti Feeleyn muotoilukieltä vielä pidemmälle. DBR1 kohosi yhdeksi Aston Martin tärkeimmistä ja vaikutusvaltaisimmista malleista, voittaen useita maineikkaita kilpailuja.

Kuuluisin niistä oli vuoden 1959 Le Mansin 24 tunnin ajojen voitto, jossa autoa kuljetti kuljettajapari **Carroll Shelby** ja **Roy Salvadori**. DBR1 kiidatti myös Aston Martinin kaikkein kirkkaimpaan saavutukseen, World Sports Car Championship -mestaruuteen samana vuonna (1959).

DBR22:N MUOTOILU KUNNIOITTAÄ KILPAILUPERINTEITÄ

DBR22-konsepti esittelee täysin uuden korin Aston Martinin suunnittelijoilta. Suurenmoinen, käsin tehty kori on luotu mahdollisimman vähäisistä osista, jotta auto saavuttaisi veistoksellisemman, lihaksikkaamman kokonaisuuden.

Erityisen merkillepantava yksityiskohta on auton kokonaan uusi etusäleikkö, jossa on nähtävissä uusi hiilikuitukuvio tavanomaisten "suonien" sijasta, kuten sarjavalmistetuissa Aston Martin -malleissa. Tämä design on saanut innoitusta suoraan DBR1- ja DB3S -kilpureista. Se antaa DBR22:lle uniikin identiteetin, joka viittaa selkeästi Aston Martinin



Pitkä, katkeamaton keulalinja kuljettaa

katsojan silmää kotiohjaamoa,

matalan tuuliesteen ja sirojen,

hiilikuituvalmisteisten sivupeilien ylitse.

perinteikkääseen historiaan, mutta vankistaa myös modernin uustulkinnan merkitystä.

Konepellin dramaattisesti muotoiltu, kookas "hevosenkenkä"-ilmanottoaukko edesauttaa väkivahvan moottorin ilmavirtausta. Pitkä, katkeamaton keulalinja kuljettaa katsojan silmää kotiohjaamoa, matalan tuuliesteen ja sirojen, hiilikuituvalmisteisten sivupeilien ylitse.

VÄKEVÄ LÄSNÄOLO, HURMIOLLINEN AJOKOKEMUS

Muita DBR22-mallin tunnusomaisia ominaispiirteitä ovat 21-tuumaisen kevytmetallivanteet keskuslukituksella, korin täysin räätälöitävissä oleva "Paint to Sample" -maalausväri sekä ohjaamossa yhdistyvä nahka- ja hiilikuituverhoilu. Heti auton kahden istuimen takaa nousevat nasellit ohjaavat kuljettajan ja etumatkustajan pään takana olevaa ilmavirtaa.



DBR22-konseptin perässä komeilee ohut, vaakasuora valopylväs, joka on luotu yksinomaan tätä mallia varten. Yhdessä sulavasti integroidun diffusorin ja pyörien pakoputkien päiden kera, DBR22 huokuu tien päällä väkevää läsnäoloa, joka ilmentää sen hurmiollista ajokokemusta.

Dramaattisen ulkonäön herättää lopullisesti henkiin DBR22:n 5,2-litrainen, tuplaturboahdettu V12-moottori, joka tarjoaa 715 hevosvoiman maksimitehon 753 Nm vääntömomentilla. Kahdeksannopeuksinen, kookkailla vaihdelaajuuksilla varustettu automaattilaatikko helpottaa kuljettajan keskittymistä vaativaan ajamiseen. Tämän ansiosta DBR22 saavuttaa 0-100 km/h kiihtyvyyden vain 3,4 sekunnissa ja 319 km/h huippunopeuden. Suoraan kuljettajan takana mylvivä voimanlähde takaa unohtumattoman aistielämyksen tien päällä tai radalla. •



Suoraan kuljettajan takana
mylvivä voimanlähde
takaa unohtumattoman
aistielämyksen tien päällä
tai radalla.

LEASINGAUTO LYHYT- TAI PITKÄAIKASEEN KÄYTTÖÖN.

www.scc.fi



SPORTS CAR CENTER



MERCEDES-AMG

– Ensimmäiset 55 vuotta

Hyvin harva erikoisautojen valmistaja voi tarjota yhtä monipuolista ja suorituskykyistä autovalikoimaa kuin Saksan Affalterbachissa sijaitseva Mercedes-AMG.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT MERCEDES-BENZ AG



Mercedes-AMG on 55-vuotisen yhtiöhistoriansa kuluessa asettanut jatkuvasti uusia standardeja suorituskykyisten sedaneiden ja urheiluautojen saralla. Tästä kaikesta voi kiittää kahden päättäväisen insinöörin yhteistä ja vaikuttavaa menestystarinaa, joka inspiroi työntekijöitä nyt ja tulevaisuudessa.

AMG:n saksalaiset perustajat, **Hans Werner Aufrecht** (1938–) ja **Erhard Melcher** (1939–) perustivat vuonna 1967 pienen virityspajan, joka on kasvanut huipputeknologiseksi yhtiöksi. Sillä on tänä päivänä oma moottoritehtaansa, yli 2000 asialleen omistautunutta työntekijää ja uniikki autovalikoima.

AMG – GAME CHANGER JA SUUNNANNÄYTTÄJÄ

Mercedes-AMG on jatkuvasti kehittänyt asemaansa yhtenä suorituskykyisten urheilumallien suosituimpana brändinä, useiden autourheilumenestysten ja uniikkien katumallien välityksellä. Legendaariset ja ikoniset mallit, kuten esimerkiksi 300

SEL 6.9 AMG kilpa-auto, 300 E 5.6 ”The Hammer”, CLK DTM ja SLS AMG Electric Drive ovat kaikki vahvistaneet AMG:n asemaa todellisena ”game changer” -brändinä ja teknisenä suunnannäyttäjänä.

Tismalleen samat kriteerit pätevät tänä päivänä. Uraauurtava hyperauto, Mercedes-AMG ONE tuo modernin ja huipputehokkaan Formula 1 -hybriditeknologian suoraan kilparadoilta siviili liikenteeseen, ensimmäistä kertaa autoilun historiassa. ONE-mallin V6-polttomoottori ja neljä sähkömoottoria kehittävät yhteensä 1 063 hevosvoimaa (782 kW) osoittaen samalla, miten edistyskäsillä ajattelulla ja moottoriteknologialla voidaan jälleen luoda uusia virstapylväitä.

Futuristisen välähdyksen tulevaisuudesta tarjoaman Vision AMG -konseptin teknologia on olemassa jo tänään. Toukokuussa esitellyn neliovisen coupe-korin sisälle kätkeytyy edistyskäsinen AMG.EA -alusta, jota kehitetään AMG:n tehtaalla Affalterbachissa lähivuosien vallankumouksellisia täyssähkömalleja varten.



UUSIEN PROJEKTIEN STANDARDIT ASETETAAN KORKEALLE

”AMG on toistuvasti luonut nahkansa uudelleen viimeisen 55 vuoden aikana. Kuten yrityksen alkumetreillä, myös nykyään Affalterbachissa vallitsee hyvin erityinen optimismin henki. Olemme asettaneet suuntamme selkeästi kohti sähköistä tulevaisuutta. Myös tuleville projekteillemme asettamamme standardit ovat äärimmäisen korkealla”, sanoo **Philipp Schiemer**, Mercedes-AMG GmbH:n puheenjohtaja.

”Olen erittäin ylpeä siitä, että voimme luottaa parhaimpiin mahdollisiin työntekijöihin. He muuttavat AMG-käsitteen lailla jatkuvasti pelin henkeä, joka ikinen työpäivä, tehden brändistämme erityislaatuisen ja menestyksekkään.”

BRÄNDIKAMPANJA PAINOTTA VAIKUTTAJIA JA AUTOJEN TARINOITA

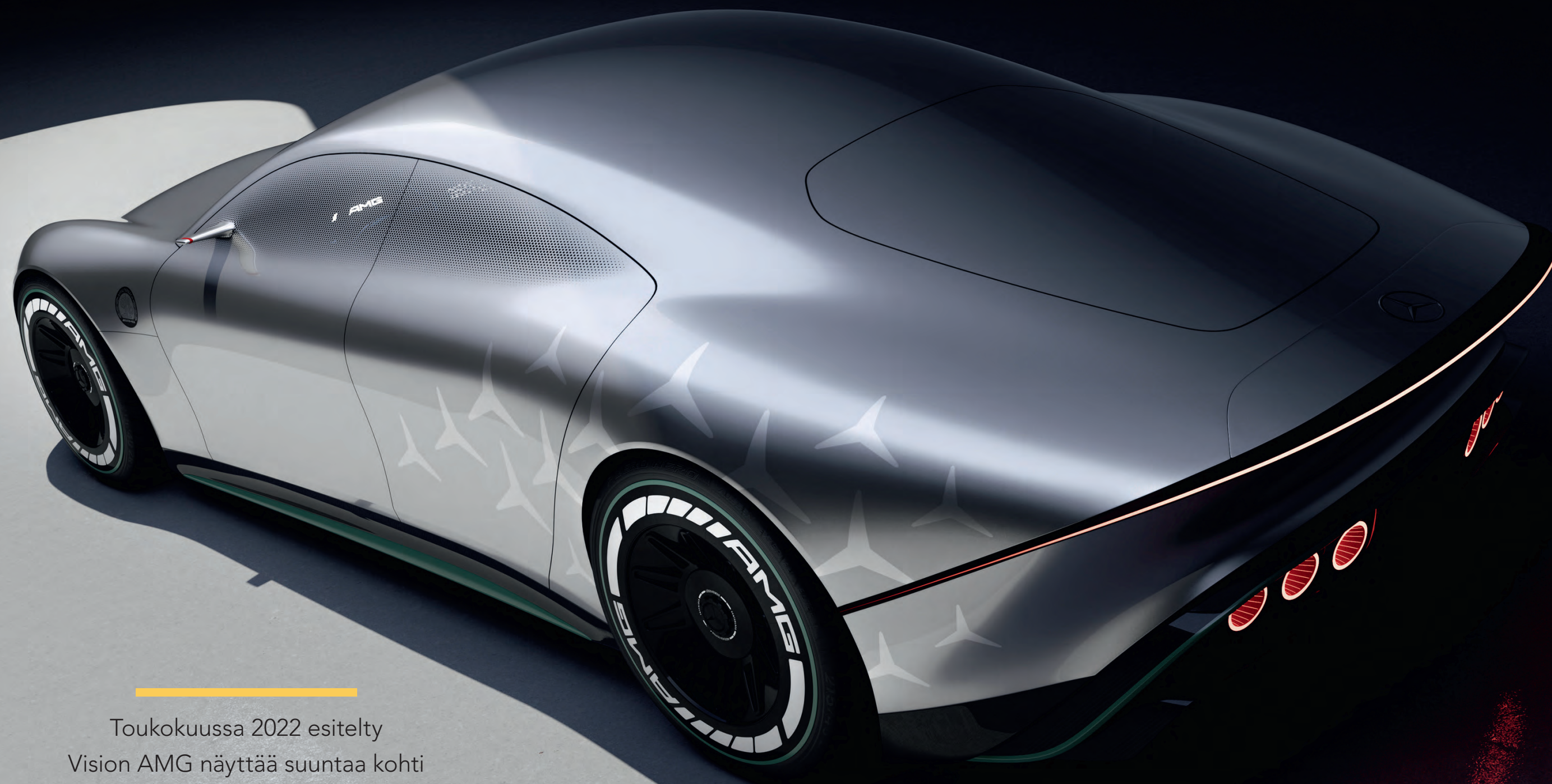
”55 years - changing the game” -brändikampanja huomioi Schiemerin mainitsemien pelin hengen, ja siirtää sen

360-asteiseksi somekampanjaksi, jossa nähdään autenttisia tarinoita ihmisistä ja AMG:n autoista videoklippien ja still-kuvien muodossa. AMG-brändilähettiläät, kuten **will.i.am**, **Susie Wolff**, **David Coulthard** ja **Lewis Hamilton** alleviivaavat lausunnoillaan perimmäistä viestiä, samalla kun he rakentavat siltää perinteistä kohti tulevaisuutta.

Erityisen jännittävänä Mercedes-AMG:llä on koettu uudet yhteistyöt erilaisten sisältötuottajien kanssa kuten **Sparkly.jadan**, **kayo.danielin** ja **Nicturesin** kanssa. He ovat jakaneet ”changing the game” -brändikampanjan videoklippejä myös suosittuun TikTok -somealustalle.

AUTOVALIKOIMASSA LÖYTYY

Tämänhetkiseen Mercedes-AMG -valikoimaan lukeutuu yli 50 ajoneuvoa. Valikoima sisältää suorituskykyisiä ajoneuvoja erilaisista korivaihtoehdoista riippumattomasti kehitettyihin ja uniikkeihin urheiluautoihin, kuten esimerkiksi Mercedes-AMG GT 4-Door, Mercedes-AMG SL ja Mercedes-



Toukokuussa 2022 esitelty
Vision AMG näyttää suuntaa kohti
sähköistä tulevaisuutta.



AMG ONE. Autovalikoiman voimanlähteitä on jatkuvasti kehitetty markkinavaatimusten, ympäristölakien ja asiakastoiveiden mukaisesti. Juuri nyt eri polttomoottorimalleja on saatavilla vaihtoehtoisesti neli-, kuusi- tai kahdeksansylinterisinä.

Tämän lisäksi Mercedes-AMG kehittää jatkuvasti Future of Driving Performance -konseptiaan: huippusuorituskykyisiä hybridimalleja, jotka hyödyntävät riippumatonta käyttövoimateknologiaa Formula 1 -maailmasta E PERFORMANCE -merkin alla.

Mercedes-AMG -valikoima sisältää myös täyssähköisiä AMG-versioita EVA2-alustalla. Lähitulevaisuudessa yritys lanseeraa myös täysin riippumattomia, akkusähkövoimalla varustettuja AMG-malleja, jota tulevat perustumaan kokonaan uuteen sähköiseen alustarakkitehtuuriin (AMG.EA). •



KATSO KOKO MALLISTO OSOITTEESSA WWW.RAUTAMO.FI

FORD PRO ELECTRIC SUPERVAN

– 2000 hevosvoiman sähköpakettiauto



Ford aloitti kesäkuussa uuden luvun legendaaristen SuperVanien sarjassa. Yhtiö julkisti ultratehokkaan täyssähköisen Ford Pro Electric SuperVanin 2022 Goodwood Festival of Speed -tapahtumassa Isossa-Britanniassa.

TEKSTI JUHANI NURMI • KUVAT OY FORD AB



Ford Pro Electric SuperVan hyödyntää sähköisen suorituskyvyn ja paremman liitettävyyden hyödyt saavuttaakseen kaikkien aikojen kovimman suorituskyvyn, jonka Fordin pakettiauto on koskaan tarjonnut.

Neljä sähkömoottoria, 50 kWh nestejäähdytetty akku ja autoon varta vasten suunniteltu ajohallintajärjestelmä tuottavat noin 2000 hevosvoiman tehon. Sen ansiosta auto kiihtyy 0–100 km/h nopeuteen alle kahdessa sekunnissa.

SALASSA KEHITETTY PROJEKTI

SuperVanin rata-ajoon suunnitellussa alustassa on komponentteja äskettäin julkistetusta E-Transit Customista, joka on Euroopan myydyimmän pakettiauton täyssähköinen versio. Suorituskykyä täydentävät lisäksi Fordin tuotantoautoista tuttu SYNC-teknologia ja Electric SuperVanin toimintojen hallintaan suunnitellut lisäominaisuudet.

Parempi liitettävyys pitää kuljettajan ajan tasalla, ja mahdollistaa optimoidun suorituskyvyn ja reaaliaikaisen tiedonsiirron auton etähallintaa varten. Autossa on myös samanlaiset valittavat ajotilat ja jarruenergian talteenotto kuin Fordin normaaliin liikenteeseen tarkoitetuissa sähköautoissa. Ford Performance ja itävaltalaisen STARDin sähkömoottoriurheilun asiantuntijat kehittivät Ford Pro Electric SuperVanin salassa. Ulkonäön on suunnitellut Fordin muotoilutiimi Kölnissä Saksassa.

FORD SUPERVAN – LEGENDAARINEN KUMMA-JAINEN

Fordin ensimmäinen SuperVan julkaistiin vuonna 1971. Siinä oli Le Mansin voittaneen Ford GT40 -mallin moottori keskelle asennettuna. Näin luotiin ainutlaatuinen Transit Mk. 1. Samaa kaavaa käytettiin myös seuraavan SuperVanin luomisessa.



Toisen SuperVanin, Transit Mk. 2:n, lasikuitukori katki sisäänsä 590 hevosvoiman tehoisen Fordin C100 Cosworth V8 -kilpa-auton monokokin. SuperVan 3 (Transit Mk. 3) syntyi edeltäjänsä pohjalta, ja sen voimanlähteenä toimi 650 hevosvoiman Cosworth HB -moottori, jota käytettiin myös tuon aikakauden Formula 1 -autoissa.

”Nyt tuomme SuperVanin 2000-luvulle. Auto tarjoaa huihat 2 000 hevosvoimaa, vertaansa vailla olevaa jännitystä ja uuden E-Transit Customin inspiroimaa ainutlaatuista tyyliä. Mutta suorituskyky ei ole pelkkiä hevosvoimia – Electric SuperVan pystyy tuottamaan myös reaaliaikaista dataa insinööreille suorituskyvyn optimoimiseksi, kuten parhaimmat kilpa-autot”, sanoo **Mark Rushbrook**, Global Director, Ford Performance Motorsports.

UNIIKKI AINUTKAPPALE

Ford Pro Electric SuperVan -mallia on valmistettu vain yksi

kappale. Fordin muotoilutiimi sai vapaat kädet luoda siihen ulkonäön, joka herättää huomiota ja kuvastaa auton äärimmäistä suorituskykyä. Mallin ainutlaatuinen ulkonäkö muodostuu muun muassa vaikuttavien renkaankaarien, lihaksikkaan tyylin ja ainutlaatuisen värityksen ansiosta. Täyssähköinen voimansiirto mahdollisti kehitystiimille enemmän vapauksia toteutukseen verrattuna polttomoottoriautoihin.

”Mahdollisuus olla osa ikonisen SuperVanin tarinaa ja kuvitella, miltä se voisi näyttää 2000-luvulla, oli unelmien mahdollisuus”, sanoo **Amko Leenarts**, Director, Design, Ford of Europe. ”SuperVanin neljäs malli on suunniteltu olemaan nopein ja äärimmäisin, mutta silti säilyttämään Transitin DNA:n. Mittasuhteet ovat dramaattisemmat kuin suunnittelemassamme E-Transit Customissa ja koko keulan ylittävä valopalkki luo autolle futuristisen ilmeen.”



RATAKILPURIN JA KUORMAJUHDAN SEKOITUS

SuperVanin moottoriurheiluun suunnitellussa rakenteessa yhdistyvät E-Transit Customin pohjalevy ja kevyet komposiittista valmistetut korirakenteet. Ainutlaatuinen 50 kWh nestejäähdytetty akku on asennettu siten, että on saavutettu optimaalinen painonjakauma ja matala painopiste. Akku on mahdollista ladata täyteen noin 45 minuutissa käyttäen sähköautoille tarkoitettua vakiopikalaturia. Kuljettaja voi seurata latauksen ja akun tilaa ohjaamossa olevalta kosketusnäytöltä.

Kuten missä tahansa hyvässä pakettiautossa, myös Electric SuperVanissa on kuormatila kuljettajan takana. Kuorman lastaaminen ja purkaminen onnistuu helposti sivuoven kautta, ja Ford kehittää elektromagneettista avausjärjestelmää, jota voi käyttää SYNC-näytön kautta.

RUNSAASTI VAIKUTTEITA KILPA-AUTOMAAILMASTA

Ford Performancen ja STARDin moottoriurheilusta tulleet vaikutteet näkyvät selvästi Electric SuperVanissa – sen keulassa sijaitseva dramaattisesti muotoiltu ilmanjakaja, sivuhelmat ja takadiffuusori voisivat hyvin löytyä myös FIA-luokitellusta kilpa-autosta. Radikaalisti muotoillun perän leikkaukset ja selkävä ohjaavat ilmaa takasiipeen, parantaen SuperVanin downforcea ja pitoa radalla.

Moottoriurheilusta tulleet vaikutteet jatkuvat myös korin alla. Auton jokaisessa kulmassa on eripituiset kaksois-tukivarret. Moottoriurheilutason etu- ja taka-apurungot, pystytuet ja jarrut takaavat valtavissa suoranopeuksissa tarvittavan jarrutus- ja ohjauskyvyn.



Electric SuperVanin keulassa sijaitseva dramaattisesti muotoiltu ilmanjakaja, sivuhelmat ja takadiffuusori voisivat hyvin löytyä myös FIA-luokitellusta kilpa-autosta.

Ford Pro Electric SuperVanin ohjaamossa on FIA:n standardit täyttävä turvakaari, kilpaistuimet ja suuri, Fordin tuotantoautoissakin oleva, SYNC-kosketusnäyttö, jonka avulla hallitaan edistyneitä liitettävyyss- ja tietoviihdejärjestelmiä. •





PRO PATIO
— Voimaa vedestä —



HYÖDYNÄ VIIME HETKEN MUUTTOTARJOUKSET!

Kaikki esittelyaltaat -50% ja varaston altaat -40%.
Tarjoukset ovat voimassa muuttoon saakka.
Uusi showroom avautuu 15.11. osoitteessa
Kauppakeskus Viisari, Varisto Vantaa.

Pro Patio Oy
Petikontie 20
01720 Vantaa

Allasmyynti 09 - 3154 3050



www.propatio.fi

www.jacuzzi.fi



NORDIC LEASING

– Mutkattomia ja helppoja leasing-ratkaisuja

Nordic Leasing tarjoaa uudenlaista ja vaivatonta yksityis- ja yritysleasingiä. Asiakkaalle neuvotellaan aina hänelle parhaiten sopivin ja joustavin rahoitusratkaisu.

TEKSTI JUHANI NURMI
KUVAT JOONAS PUHAKKA / SCC

Automarkkinat ovat olleet jo muutaman vuoden kovassa myllerryksessä. Vallitsevaan tilanteeseen ovat vaikuttaneet muun muassa sähkö- ja hybridautoiluun pakottava ilmastonmuutos, sähkökomponenttien pula, koronapandemia sekä Ukrainan sodan lisäksi myös akuutti energiakriisi.

Kun automarkkinoita tarkastellaan laajemmassa globaalissa mittakaavassa, kuluttajan kannalta ollaan siirrytty yhä enemmän lyhyisiin autoleasing-sopimuksiin ja kuukausiperusteisiin hintoihin. Muutosten keskellä yhä useampi asiakas haluaa helppoutta ja ennakoitavuutta autoilun kuluihin. Leasingillä asiakas voi määritellä autoilun kustannukset sopimuskauden ajaksi, samalla tavalla kuten kiinteässä sähkösopimuksessa – ilman yllätyksiä.

AUTOILUN UUTTA NORMAALIA

”Meidän tarjoamassamme leasing-mallissa asiakas ei lyhennä pelkästään autoa. Kuukausierään sisältyvät nyt myös huolto, mahdolliset korjaukset, renkaat ja renkaiden säilytys. Se, mikä on ollut aiemmin eksklusiivisesti tarjolla vain yritysleasingiasiakkaalle, on nyt muidenkin ulottuvilla. Tällainen kokonaisvaltainen huoltoleasing on autoilun uutta normaalia”, sanoo **Pasi Lehtinen**, Nordic Leasing Oy:n liiketoimintajohtaja.



”Tehtävämme on tarjota asiakkaillemme mahdollisimman joustavia ja monipuolisia yksityis- ja yritysleasing-ratkaisuja. Yksityisleasingin piirissä suositetaan lyhyitä sopimusaikoja. Yritysleasingissä tarjoamme yrityksille ja toiminimiyrityksille pääsääntöisesti huoltoleasingiä. Tuote ja hinnoittelu pysyvät samanlaisina molemmissa leasing-malleissa”, Lehtinen kertoo.

MONENLAISIA VAIHTOEHTOJA TARJOLLA

Nordic Leasingin tarjoamissa leasing-malleissa asiakas sitoutuu SCC – Sports Car Centerin asiakkaaksi sopimuskauden ajaksi. Tarjolla olevat yksityis- tai yritysleasing ovat asiakkaan kannalta riskittömiä vaihtoehtoja. Niistä ei koidu jäännösarvoriskiä tai erillisiä huoltokuluja. Huol-

toleasing on auton vuokraamista sovitulla ehdoilla, joissa leasingaika ja kilometrimäärä esittävät tärkeää roolia. Syytä huoleen ei siis ole.

”Asiakkaan tulee huolehtia, että auto on leasingkauden aikana huollettu huolto-ohjelman mukaisesti. SCC-huoltoleasingisopimukseen sisältyvät lisäksi rengashotelli ja sijaisauto määräaikaishuoltojen ajaksi. Yleensä näistä palveluista pitää maksaa erikseen. Asiakas voi ottaa myös SCC:n tarjoaman kattavan leasingvakuutuksen. Tällöin lähes kaikki autoilun kulut hoituvat yhdellä ja samalla laskulla.”

ERI RAHOITUSTUOTTEIDEN VERTAILUA

Poikkeustapauksissa myös yrityksille suunnattu rahoitusleasing on mahdollinen vaihtoehto. ”Siinä peruspaketti



Kun osamaksua, rahoitusleasingia ja huoltoleasingia verrataan keskenään, huoltoleasingin hyödyt lyhyillä sopimusajoilla tulevat paremmin esille.

sisältää rahoituksen ja arvonalennuksen asiakkaan omalla riskillä. Rahoitusleasingissä asiakkaalla on myös oikeus määritellä, kenelle auto myydään sopimuksen lopussa”, Pasi Lehtinen vertailee.

Kun osamaksua, rahoitusleasingiä ja huoltoleasingiä verrataan keskenään, riskit ja hyödyt tulevat paremmin esille. ”Huoltoleasingin selkein etuina ovat leasingyhtiön ottamat riskit auton jäännösarvosta ja mahdollisista teknisistä ongelmista.”

Huoltoleasing ei siis tuota Pasi Lehtisen mukaan asiakkaalle käytännössä minkäänlaisia konkreettisia riskejä. Siinä huollot ja renkaat sisältyvät leasingvuokraan, päinvastoin kuin osamaksussa ja rahoitusleasingissä, jossa ne lankeavat asiakkaan kustannettaviksi. ”Auton lyhyessä, alle kol-



mivuotisessa pitoajassa huoltoleasing tarjoaa maltillisen kuukausierän ja markkinaehtoisin jämin. Huoltoleasing soveltuu parhaiten niille asiakkaille, jotka haluavat lyhyen sopimuksen ja kykenevät pidättäytymään maltillisessa kilometrimäärässä vuosittain.”

SCC – LEASING

Lehtinen sanoo, että leasing-sopimuksessa huomioidaan tarvittaessa asiakkaan mahdollinen vaihtoauto ja ennakkomaksun suuruus, asiakkaan tarpeiden tarkkaa kartoitusta unohtamatta.

”Tarjoamme normaalin leasingin rinnalle myös SCC – Leasing -nimisen tuotteen. Sen piirissä asiakas voi vaihtaa ajoneuvoaan samankaltaiseen tuotteeseen sopimuskauden aikana, erikseen määrättyllä vaihtovälillä.”

Nordic Leasing tuottaa SCC-leasingpalvelut. Mikäli kiinnostuit tuotteestamme, kysy asiasta tarkemmin oman toimipisteesi SCC-myyjältä tai tutustu leasingvalikoimaan osoitteessa www.scc.fi.



www.nordicleasing.com



MAAILMAN NOPEINTA MATKUSTAJAKONETTA ON TILATTU ENNAKKOON JO 70 KAPPALETTA

TEKSTI JUHANI NURMI • KUVAT BOOM SUPERSONIC

Vuonna 2014 perustettu, amerikkalainen Boom Technology, Inc. – paremmin tunnettu nimellä Boom Supersonic – suunnittelee parhaillaan yllännistä, Mach 1,7 nopeudella (1 800 km/h) lentävää, vähintään 55-paikkaista lentokonetta. Siitä tulee maailman nopein matkustajalentokone.

2 000-lukulaista tulkintaa legendaarisesta Concordesta elävästi muistuttavan matkustajakoneen nimeksi tulee Overture.

Aiemmin tänä vuonna Boom Supersonic ilmoitti rakentavansa Overture Superfactory -tehtaan Pohjois-Carolinan Greensboron kansainväliselle lentokentälle, Piedmont Triadiin.

MYÖS SOTILAALLISEEN KÄYTTÖÖN JA MAANPUOLUSTUKSEEN

100-prosenttisesti uusiutuvaa lentopolttoainetta (SAF) hyödyntävän Overturen ennakkotilaukset kattavat jo yhteensä 70 lentokonetta, mukaan lukien ostot ja tilausoptiot United Airlines- lentoyhtiöltä (alkuun 15 konetta, 35 koneen lisäoptiolla) ja Japan Airlines -lentoyhtiöltä (20 konetta).

Tämän lisäksi Overture on läheisessä yhteistyössä Yhdysvaltain ilmavoimien (USAF) ja Northrop Grummanin kanssa, koskien Overture-koneen sotilaallisia ja maanpuolustukseen liittyviä sovelluksia.

Boom Supersonicin yhteistyökumppaneihin lukeutuvat muun muassa Collins Aerospace, Eaton, Safran Landing Systems ja Rolls-Royce.



YHDEN MIEHEN UNELMA

Overture on yhden miehen – amerikkalaisen **Blake Schollin** – uljas ja ylpeä unelma. Hänen ”game changer” -unelmansa maailman nopeimmasta suihkumatkustajakoneesta on optimoitu nopeutta, turvallisuutta ja uusiutuvaa energiaa varten.

Overture Superfactory -tehtaassa Piedmont Triadin kansainvälisellä lentokentällä valmistettavalla Overturella tulee olemaan merkittävä taloudellinen vaikutus sen lähiympäristöön.

Taloudellisen hyödyn arvellaan kohoavan 32 miljardiin Yhdysvaltain dollariin seuraavien 20 vuoden aikana. Boom Supersonicin uskotaan lisäksi tarjoavan yli 2 400 uutta työpaikkaa vuoteen 2032 mennessä.

KUNNIANHIMOISET TAVOITTEET

Boom pyrkii markkinajohtajuuteen tähtäämällä nollapäästöihin vuoteen 2025 mennessä.

Overture tulee lentämään supersoonisesti ainoastaan merten yllä, vähentäen tällä tavalla asuinympäristöhaittoja supersoonisille lentokoneille ominaisen yliaänipamauksen (sonic boom) vuoksi.

Julkistusta kaavillaan vuodeksi 2025. Overturen neitsytlento tapahtuu vuonna 2026, ja ensimmäiset matkustajalennot käynnistyvät vuonna 2029.

65–80 matkustajaa kuljettava Overture tulee lentämään 600 eri reitillä. Sen maksimaaliseksi toimintasäteeksi kaavillaan 7 866 kilometriä. •

➤ www.boomsupersonic.com

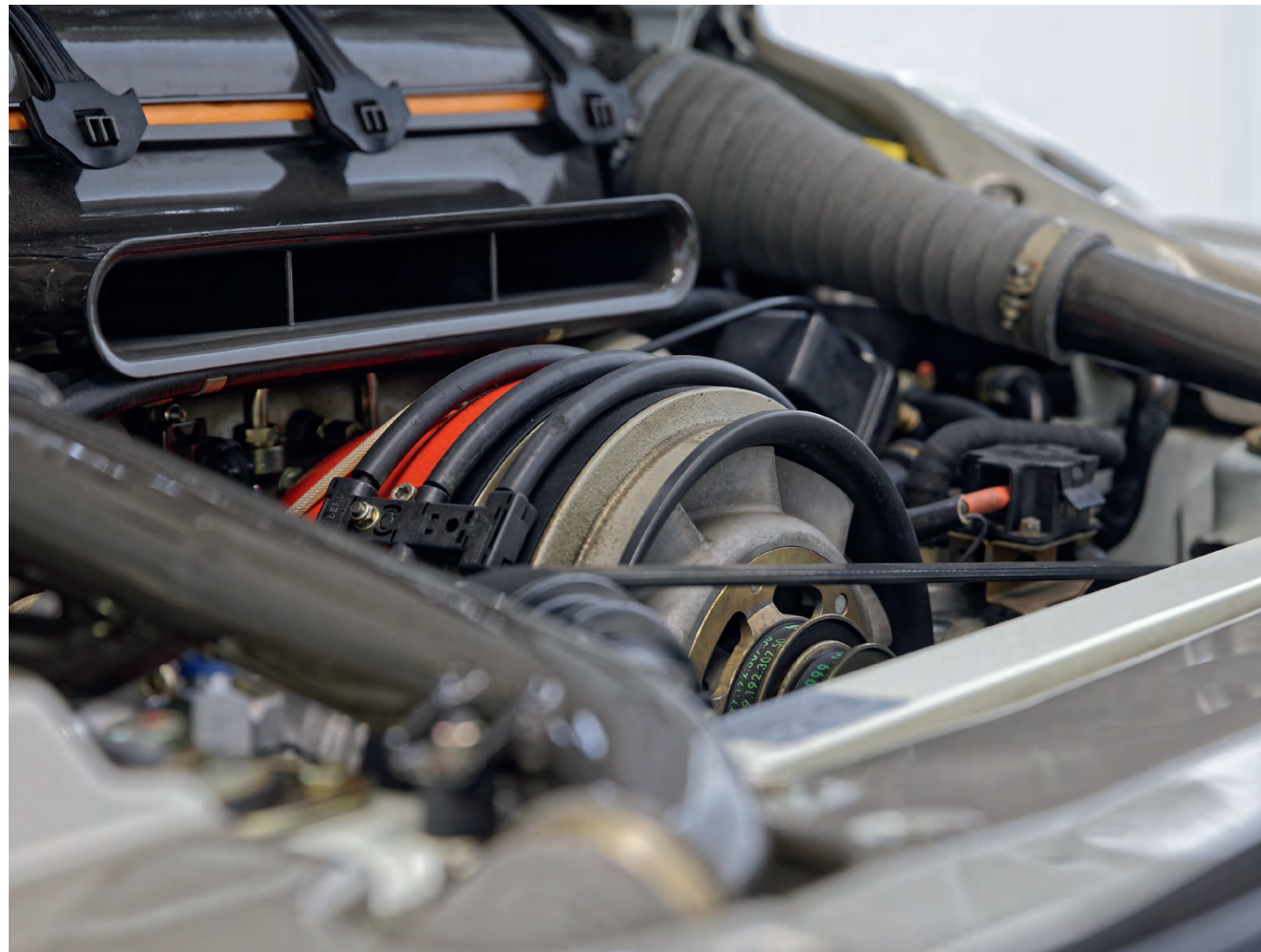
PORSCHE CLASSIC

kunnosti Formula 1 -tähti Nick Heidfeldin 959 S -mallin

1980- ja 90-lukujen superautofanit muistavat Porsche 959 -mallin oman aikakautensa superlatiivina. Porsche valmisti mallia yhteensä 292 kappaletta. Entinen F1-tähti Nick Heidfeld omistaa harvinaisemman Sport-version, joita valmistettiin ainoastaan 29 kappaletta.

TOIMITTANUT JUHANI NURMI
KUVAT PORSCHE AG





Legendaarisen Porsche 959 -mallin Sport on perusversiota harvinaisempi ja tehokkaampi. Sen bokserimoottori kehittää 515 hevosvoimaa, ja auto saavuttaa 339 km/h huippunopeuden. 1980-luvun lopulla nämä olivat tajunnan räjäyttäviä, suorastaan murskaavia arvoja.

Tämän jutun valokeilassa olevalla autohelmellä on vielä yksi valtti puolellaan: se on hyvin vähän ajettu. Entisen Formula 1 -tähten, saksalaisen **Nick Heidfeldin** 959 S -autossa oli vain 4183 kilometriä, kun hän vei sen Porsche Classicille kunnostettavaksi kesällä 2017.

Vaikka tämä kyseinen yksilö oli hädin tuskin sisään ajettu, se oli jo kattavan teknisen läpikäynnin tarpeessa. ”Jos näin teknisesti edistyksellistä autoa ei ajeta säännöllisesti, tiettyjä seisottamisen aiheuttamia vaurioita ei valitettavasti voida kaikelta osin välttää”, sanoo **Uwe Makrutzki**, Porsche Classicin autoentisöinnin johtaja. ”Tällöin auton voimansiirto ja alusta on käytävä kokonaan läpi. Kokemuksemme on osoittanut, että kunnostustyön mittakaavan laiminlyönti saattaa johtaa isompiin ongelmiin myöhemmin.”

PORSCHE CLASSICIN VAATIVAA ENTISÖINTITYÖTÄ

Muiden klassisen Porsche-auton hankkineiden tavoin, myös 959-mallin ylpeät omistajat hyötyvät Porsche Classicin ainutlaatuisesta ammattitaidosta ja teknisestä tietotaidos-



Olin teini-ikäinen autofani 1980-luvun lopulla, joten minulle juuri tämä harvinainen

Porsche-malli edusti jotain todella

saavuttamatonta.

ta. Kun edellä mainitun superautomallin tuotanto päättyi, Porsche Classicin työntekijät ottivat haltuunsa kaikki sen testaamiseen ja entisöintiin liittyvät työkalut joka puolelta tehdaskompleksia. Tämän lisäksi heillä on erittäin paljon työkokemusta juuri tästä harvinaisesta mallista.

”Lähes kaikki valmistetut 959-yksilöt ovat käyneet meillä jossain vaiheessa”, Makrutzki tähdentää. ”Niinpä olemme päässeet työskentelemään runsaasti sen parissa. Kiitos auton hyvin monimutkaisen teknologian, jokaisen 959-mallin entisöinti on aina hyvin erityislaatuinen ja ihmeellinen seikkailu.”

Nick Heidfeldin omistaman 959 S -mallin tapauksessa kävi ilmi, että muun muassa sen moottorin ohjausyksikkö oli muunneltu jälkikäteen. Konsultoituaan auton omistajaa, Porsche Classicin henkilökunta päätti entisöidä auton Motronic-yksikön alkuperäiseen kuntoonsa.





LEGENDA NIMELTÄ PORSCHE 959 S

Erittäin perusteellisen ja tarkan entisöinnin läpikäynyt, entisen formulakuljettajan 959 S oli vihdoin valmis palaamaan tien päälle joulukuussa 2021. Nick Heidfeld kertoo: ”Minulla on ollut vuosien varrella suuri etuoikeus ajaa monenlaisia suorituskykyisiä automalleja. Tämän huipputeknologisen legendan ajaminen oli minulle hyvin erityislaatuinen kunnia. Olin teini-ikäinen autofani 1980-luvun lopulla, joten minulle juuri tämä harvinainen Porsche-malli edusti jotain todella saavuttamatonta. Tuohon aikaan Porsche 959 oli maailman nopein tuotantoauto, ja teknisesti ylivoimaisesti kaikkein edistyneisin. Vielä tänäkään päivänä sen ajaminen ei tunnu kuin ajaisi 30-vuotista klassikkoa, vaan pikemminkin modernia superautoa.”

Jotta auton kunnostus toimisi menestyksekkäästi pitkällä aikavälillä, Uwe Makrutski suosittelee auton säännöllistä, vuotuista käyttöä. ”Noin 100 kilometrin ajo vaihtelevissa olosuhteissa kerran kuukaudessa varmistaa auton kunnossapysymisen, koska paikallaan seisominen pitkiä aikoja ei tee sille hyvää. Myös asiakkailtamme saama palaute on vahvistanut samaa.”

TEKNOLOGINEN IHME

Monille autojen ystäville Porsche 959 edustaa yhtä viime vuosisadan kiehtovimmista urheiluautoista. Porsche esitteli vuonna 1983 ”Group B” -luonnoksen Frankfurtin autonäytelyssä. Vuoden 1986 Paris Dakar -rallissa kaikki siihen osallistuneet 959-autot pääsivät maaliin, sijoittuen ensimmäiseksi, toiseksi ja kuudenneksi. Muunneltu 961-rataversio sijoittui seitsemänneksi vuoden 1986 Le Mans 24 tunnin ajoissa, ja saavutti luokkavoiton IMSA/GTX-luokassa.

Tuotantomalli teki debyyttinsä Frankfurtin autonäytelyssä vuonna 1985. Sen uraauurtavat innovaatiot sisälsivät muun muassa vauhtiin reagoivat ja säädettävät iskunvaimentimet, itsemadaltuvan jousituksen, sähköisesti säädettävän nelivedon eri ajo-ohjelmilla, sekä ABS-jarrut, rengaspaineen valvontajärjestelmän ja aerodynaamisesti optimoidun korin (ilmanvastus Cd 0.31).

959-mallin korimuotoilu sisälsi huipputeknologialla moottoriurheilusta ja lentokoneteollisuudesta. Sen kori oli valmistettu Kevlarin ja lasikuituvahvisteisen epoksihartsin sekoituksesta, kun taas etuspoileri oli valmistettu polyuretaanivaahdosta. Auton ovet ja konepelti oli valmistettu erikoisvalmisteisesta alumiinisekoitteesta.

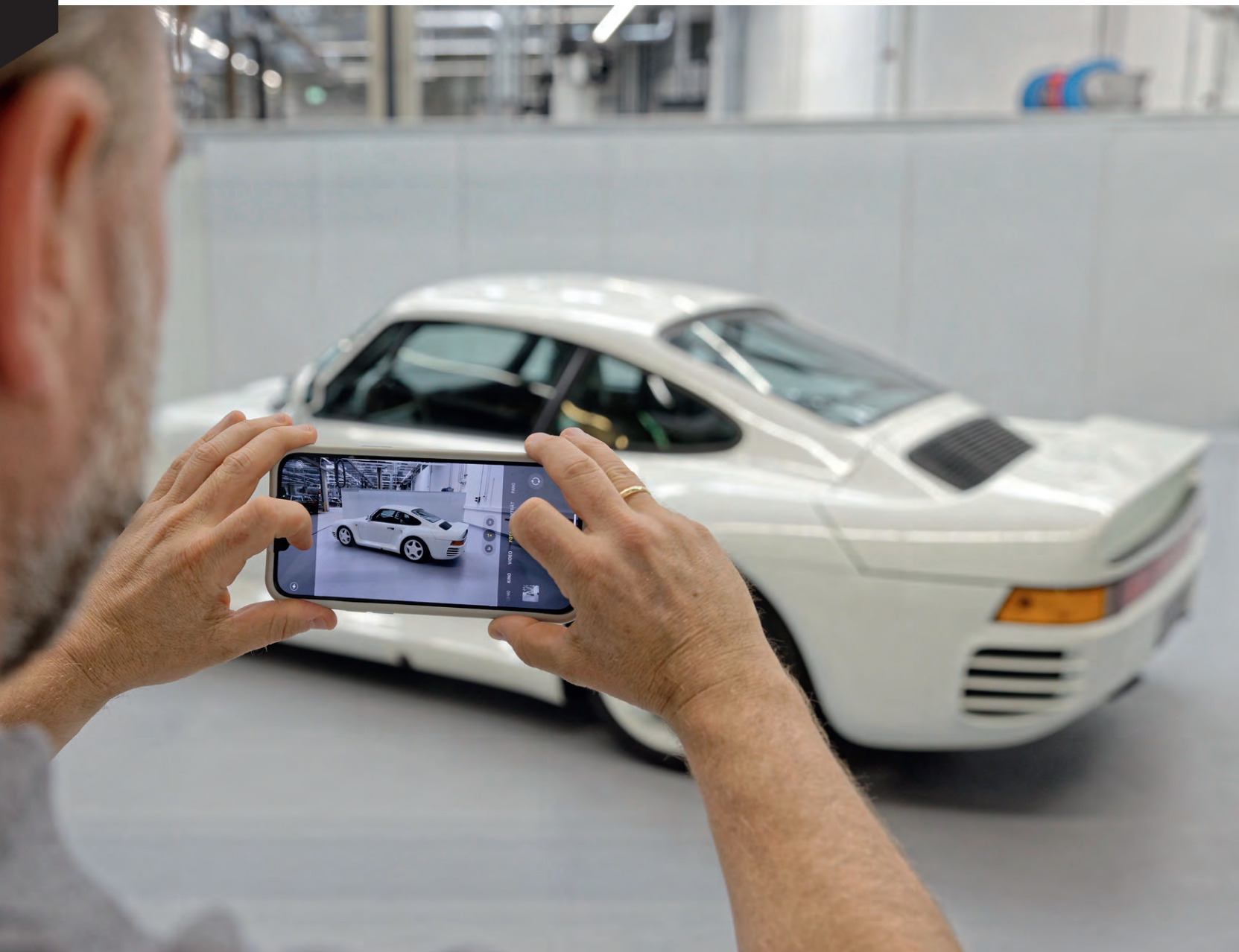


959-mallin korimuotoilu sisälsi huipputeknologialla moottoriurheilusta ja lentokoneteollisuudesta. Sen kori oli valmistettu Kevlarin ja lasikuituvahvisteisen epoksihartsin sekoituksesta, kun taas etuspoileri oli valmistettu polyuretaanivaahdosta.

MUKAVUUDET POISTETTIIN PAINON SÄÄSTÖ-SYISTÄ

Porsche 959 oli tuotantoauto, jonka kaksoisturboahdetun bokserimootorin kahta turboa käytettiin peräkkäin, turboviiveen vähentämiseksi. Titaanista valmistetut kiertokanget vähensivät kampiakselin värähtelevän massan tuomia käyntihaittoja. Sylinterit olivat Porschelle tuttuun tapaan ilmajäähdytetyt, mutta niiden neliventtiiliset kannet olivat puolestaan vesijäähdytetyt. Tehokkaampaa lämmöneritystä varten pakoventtiilit oli valmistettu natriumtäytteisiksi. Vain 292 kappaletta valmistettiin sarjatuotantona vuosien 1987-8 välisenä aikana.

Sport-versio on vieläkin paljon harvinaisempi: sitä rakennettiin ja myytiin vain 29 kappaletta. Tässä versiossa oli isommat turboahdit, jotka toimivat korkeammalla ahdinpaineella. Moottori kehitti 515 hevosvoimaa, tuotantomallin 450 hevosvoimaan verrattuna. 959 S -mallissa ei ollut itsemadaltavaa jousitusta. Myös automaattinen ilmastointi, keskuslukitus, sähköiset ikkunannostimet, oikeanpuoleinen sivupeili ja takaistuimet oli poistettu auton elopainon säästämiseksi.



NICK HEIDFELDIN TAUSTAA

183 GP-starttia urallaan saavuttanut Nick Heidfeld on yksi tunnetuimmista saksalaisista kilpajohdajista. 12 vuoden ajan tämä Mönchengladbachin kasvatti ajoi Formula 1 -sarjassa eri huipputiimeissä, kuten BMW:llä, Lotus-Renault'lla, Sauberilla ja Williamsilla. "Quick Nick" -lempinimen saanut Heidfeld oli podiumilla 13 kertaa. Hän sijoittui viidenneksi Formula 1 -tilastoissa vuonna 2007. Hänen suurin ratakilpailuvoittonsa tapahtui vuonna 2014, kun hän voitti oman luokkansa ja sijoittui neljänneksi Le Mansin 24 tunnin kisassa. Samana vuonna hän

toimi myös vieraskuljettajana Porsche Mobil 1 Supercup -sarjassa. Vuosien 2014-18 välillä Heidfeld kilpaili Formula E -sarjassa. Tänä 45-vuotias kilpajohdaja on naimisissa, hänellä on kolme lasta ja asuu Sveitsissä. Heidfeld osti ensimmäisillä Formula 1 -tienesteillään Porsche 911 GT2 (996) -mallin. Klassikkoautoja rakastavan kuljettajan autotallista löytyvät vuoden 1965 Ford Mustang Fastback, nostalginen Volkswagen Kupla -avoversio ja Porsche Carrera GT. Puhumattakaan hiljattain Porsche Classicin kunnostamasta Porsche 959 S -mallista. •



It could only be...

Barbour
WAX FOR LIFE

DeLuxe

Weekend Menu



Tervetuloa SCC Conciergen ja DeLuxe Weekend Menun eksklusiiviseen ruokaosioon.

DeLuxe Weekend Menu tuo viikottain luoksesi suomalaiset huippukeittiömestarit ja Suomen menestyneimmän sommelierin, jotka auttavat toteuttamaan huipputason ravintolaelämyksiä kotonasi. Weekend Menun verkkosivuilla ja Facebookissa julkaistaan säännöllisesti alku-, pää- ja jälkiruokakokonaisuus sekä ohjeet ruokien valmistukseen. Reseptien raaka-aineet on myös helppo tulostaa kauppalistaksi.

Tämänkertaisesta Weekend Menu -osiosta vastaa Olo Creative Cateringin keittiömestari ja Vuoden Kokki 2020 **Lari Helenius**.

”Menussa on tarjolla raakaa marmorihärkää, jonka kaverina on kevyesti höyrytettyä enokisientä. Liha on carpaccio-malliin viipaloitu hyvin ohueksi. Olen lisännyt



mukaan soijamajoneesia ja timjamiöljyssä konfattua herkusientä. Pääruokana on höyrytettyä kotimaista kuhaa, joka on maustettu suolalla ja ruskistetulla voilla. Sen päälle ripotellaan myös paistettua, rapeaa mallasleipää ja erilaisia kaalilajeja, kuten broccoliinia ja kukkakaalia sekä kukkakaalipyrettä. Kuhan rangasta on valmistettu paahdettu kalakerma kastikkeeksi. Jälkiruokana toimii jogurttisorbet jäätelöpuikkohengessä, valkosuklaaseen dipattuna, jonka päällä on vielä jogurttikreemi.”



Yli 290 reseptiä ja yli 450 juomasuosittelusta löydät osoitteesta: www.weekendmenu.fi



Raakaa nautaa, sieniä ja soijamajoneesia

NAUTA

200 g naudan ulkofileettä
sormisuolaa
mustapippuria
rypsiöljyä

Laita kalvoton naudan ulkofilee pakkaseen noin puoleksi tunniksi. Leikkaa terävällä veitsellä mahdollisimman ohuita siivuja. Sivele lihan pintaan hieman rypsiöljyä ja mausta sormisuolalla sekä rouhitulla mustapippurilla.

ENOKISIENET

1 pkt enokisientiä
soijakastiketta

Irroita sienet kannasta, höyrytä noin minuutin ajan höyryuunissa tai kattilassa höyrykorissa. Mausta soijakastikkeella.

HERKKUSIENET

12 kpl herkkusieniä
0,5 l rypsiöljyä
0,5 pnt timjamia
2 kpl valkosipulinkynttä

Leikkaa herkkusienistä kanta pois, aseta kattilaan yhdessä öljyn, timjamin sekä murskatun valkosipulin kanssa. Kypsennä miedolla lämmöllä noin 30 minuuttia. Nosta sienet öljyistä, anna jäähtyä hetki ja mausta suolalla.

SOIJAMAJONEESI

1 dl majoneesia
3 rkl soijakastiketta

Sekoita soija majoneesin joukkoon.

PIKKELÖITY KYSSÄKAALI

2 rkl etikkaa
4 rkl sokeria
1 dl vettä
1 kyssäkaali

Kiehauta etikka, sokeri ja vesi. Kuori kyssäkaali ja leikkaa ohuiksi tangoiksi. Yhdistä pikkeliliemen kanssa ja anna marinoitua vähintään tunnin ajan.

KEVÄTSIPULI

1 pnt kevätisipulia

Leikkaa kevätisipulin vaalea osa kiekkoiksi ja yhdistä pikkeliliemeen. Leikkaa vihreästä varresta ohutta suikaletta käytettäväksi koristeena.

Juomasuositus:



Poggio Tondo
Toscana Rosato
Organic 2020



Höyrytettyä kuhaa, paahdettua kalakermaa ja kaalia

KUHA

- 1 kpl** suurehko kuha
100 g voi
6 siivua mallasleipää
suolaa

Fileoi kuha nahattomaksi, säästä ruodot kastiketta varten. Ruskista voi miedolla lämmöllä kattilassa.

Jauha mallasleipä hienoksi muruksi tehosekoittimessa tai veitsellä. Paista mallasleipä murua voissa miedolla lämmöllä niin kauan kunnes se rapeutuu. Siirrä jäähtymään paperin päälle.

Höyrytä kuhafileitä noin kahdeksan minuuttia koosta riippuen kunnes sytyt irtoavat toisistaan. Mausta suolalla ja sivele päälle ruskistettua voita. Ripottele päälle paistettu mallasleipä.

PAAHDETTU KALAKERMA

- kuhan ranka
3 dl kuohukermaa
50 g voita
1 dl valkoviiniä (kuivaa)
1 fenkoli
1 sitruuna
suolaa

Paahda kuhan ranka 200°C-asteisessa uunissa kunnes se on kullanuskea.

Juomasuositus:



Avondale Cyclus
2017

Laita kattilaan hienonnettu fenkoli ja valkoviini. Keitä kunnes nesteestä on jäljellä noin kolmannes.

Lisää kattilaan kerma, voi ja kuhan ranka. Keitä noin kymmenen minuuttia miedolla lämmöllä ja siivilöi kastike. Lisää lopuksi yhden sitruunan mehu.

KAALIT

- 1** kukkakaali
1 pussi broccolinejä
voita

Leikkaa broccoliinit puoliksi ja höyrytä kaksi minuuttia, mausta suolalla.

Irroita kukkakaalista isoja nappuja ja leikkaa puoliksi. Paista paistinpannalla vaahtoavassa voissa noin viisi minuuttia.

KUKKAKAALIPYRE

- puolikas** kukkakaali
2 dl kermaa
1,5 dl maitoa
50 g voita

Irroita kukkakaalista nuput ja lisää kattilaan yhdessä kerman ja maidon kanssa. Keitä kunnes kukkakaalit kypsyvät, noin 15 minuuttia. Lisää seos tehosekoittimeen ja aja täydellä teholla kunnes pyre on tasaista. Lisää lopuksi voi ja mausta suolalla.

Koristele köynnöskrassilla.



Jogurttisorbet, paahdettua valkosuklaata ja jogurttikreemiä

JOGURTTSORBET

- 1,5 dl** sokeria
- 1,5 dl** vettä
- 1** liivatelehti liotettuna
- 400 g** turkkilaista jogurttia
- 1** limen mehu
- 1** sitruunan mehu
- 3 rkl** Cointreau'ta

Kiehauta sokeri ja vesi. Lisää siihen liotettu liivatelehti. Sekoita sauvasekoittimella kaikki ainekset tasaiseksi massaksi ja pyöritä jäätelökoneessa. Siirrä nopeasti jäätelömuotteihin, aseta tikku ja pakasta. Dippaa pakastettu puikko valkosuklaakuorutteen, siirrä pakastimeen noin puoleksi tunniksi ja tarjoile.

Juomasuositus:



Lakeview Cellars
Cabernet Franc
Icewine 2018

PAAHDETTU VALKOSUKLAA KUORRUTE

- 300 g** valkosuklaa

Paahda 140°C-asteisessa uunissa valkosuklaat kullanuskeiksi.

Siirrä muovirasiaan ja sulata mikrossa, sekoita. Dippaa jogurttisorbet nopeasti sulatetussa valkosuklaassa.

JOGURTTIKREEMI

- 1 dl** turkkilaista jogurttia
- puolikas** vaniljatangko
- 2 rkl** tomusokeria (maitoa)

Irroita veitsellä vaniljansiemenet.

Sekoita jogurttiin vaniljansiemenet, tomusokeri ja ohenna tarvittaessa pienellä määrällä maitoa.

Juomasuosituks

ALKURUOKA

POGGIOTONDO TOSCANA ROSATO ORGANIC 2020

Toscana, Italia

Rypäleet: Sangiovese 100 %

15,98€

Alkon tuotenumero: 925745



Herkullinen, aavistuksen kukkea ja puhdaspiirteinen tuoksu, jossa on aistittavissa sangioveselle tyypillisiä punaisten marjojen ja hapankirsikkan tuoksuja sekä vivahde tuoretta tupakkaa. Maku on kuiva, aromikas ja kepeä. Eloisan raikasta ja mineraalista makua sävyttää kirsikkainen hapokkuus. Tasapainoinen viipyilevä jälkimaku. Tarjoile viilennettynä noin 9–11°C-asteisena ja nauti pienehköstä tulppaanin mallisesta lasista. Nautinnollinen sellaisenaan, mutta oiva kumppani paistetuille vaaleille lihoille, rasvaisille kaloille sekä kylmänä tarjotuille punaisille lihoille.

Viinin tuoksu on intensiivinen ja monivivahteinen. Aromeista löytää trooppisia hedelmiä, paahteisuutta ja tammea. Maku on runsas ja antava, kuiva ja eloisan hapokas. Suutuntuma on leveä ja kypsän hedelmäisessä ja pitkässä mausteisessa jälkimaussa on ripaus hunajaisuutta. Dekantoi tunnin ajan ja tarjoile 12–14°C-asteisena pallomallisesta isomallaisesta lasista. Erinomainen kumppani paistetuille kaloille, kanaruoille, risotoille ja kermasille rapukeitoille.



PÄÄRUOKA

AVONDALE CYCLUS 2017

Paarl, Etelä-Afrikka

Rypäleet: Roussanne (30%), Chenin Blanc (25%), Chardonnay (15%), Semillon (15%), Viognier (15%)

29,98 €

Alkon tuotenumero: 592327



Cyclus edustaa eteläafrikkalaisen Avondale-viinitalon lippulaivavalkoviiniä. Viinin nimi ja pullon etiketissä kuvattu pyörre ('cyclus') kuvaa voimaa ja dynaamisuu

– elämää, energiaa ja kiertokulkua. Köynnökset ovat 13–29 vuotta vanhoja ja rypäleet poimitaan käsin. Käyminen tapahtuu kokonaisina terttuina 500 litran tammitynnyreissä ja 20 prosenttia terttuista käy maahan haudatuissa isoissa saviruukuissa (qvevreissä) sekä maan päällä olevissa savisissa amforoissa. Käymisen jälkeen viini kypsyy 12 kuukautta sakkansa kanssa, jota sekoitetaan tasaisin väliajoin viinin kanssa.

JÄLKIRUOKA

LAKEVIEW CELLARS CABERNET FRANC ICEWINE 2018

Niagara Peninsula, Kanada

Rypäleet: Cabernet Franc 100 %

26,98€ (37,5 cl)

Alkon tuotenumero: 429694



Tämä makea kanadalainen jääviini vie kielen mennessään. Jäädetyt Cabernet Franc -rypäleet korjattiin joulukuun alussa, kun lämpötilat laskivat -10/-13 asteeseen. Rypäleet

kävivät terästankissa kuorien kanssa, josta viini on saanut kauniin värinsä.

Intensiivisen makeasta tuoksusta voi aistia metsämansikkahilloa ja mausteisuutta. Maku on konsentroitunut ja tiivis – herkullisen makea (210 g/L), mutta eloisan hapokas (9,4 g/L) ja raikas. Pitkä ja harmoninen. Loistava kumppani suklaa ja lakritsajälkiruoille. Tarjoile hyvin viilennettynä noin 8–10°C -asteisena.

KUMIPALLO4000

– Elämää suurempi road trip

Samanhenkisten autoharrastajien ideasta syntynyt Kumipallo4000 on vuotuinen, pienen sisäpiirin järjestämä automatka, jossa suuntana on tuntematon.

TEKSTI JUHANI NURMI • KUVAT KUMIPALLO4000





Hauskalla tavalla legendaariselle amerikkalaiselle Gumball-autotapahtumalle hattua nostava Kumipallo4000 on Suomesta lähtöisin oleva roadtrip-tapahtuma. Yksi hankkeen puuhamiehistä, **Juhani Salo** kertoo SCC Conciergelle, että jatkuvasti kasvavan kysynnän vuoksi hanke on kasvanut vuosi vuodelta yhä kunnianhimoisemmaksi ja suuremmaksi.

ROAD TRIP SYNTYI AUTOHARRASTAJIEN IDEASTA

”Koko idea syntyi Air & Motor Show Livessä Malmin lentokentällä toukokuussa 2013. Tutustuin siellä muihin Sports Car Club of Helsinki -autokerhon jäseniin, ja tulimme hyvin

juttuun. Olimme kaikki yhtä mieltä siitä, että Suomessa on liian vähän autoalan laatutapahtumia ja kokoontumisia samanhenkisille harrastajille.”

Amerikkalainen Gumball 3000 -tapahtuma oli Salolle ja hänen tuttavilleen ensimmäinen looginen vertailukohta. ”Jenkkien Gumball on tietysti kova juttu, mutta siihen osallistuminen maksaa aivan tolkuttomasti. Lisäksi se tuntuu olevan pikemminkin sellainen julkkisten näyttäytymisjuttu. Halusimme luoda jotain vastaavaa, mutta autoharrastajille. Meille on a ja o se, että osallistujat eivät tiedä ennakoon, mihin he ovat matkaamassa.”



Kaikkien mielestä
ensimmäinen
Kumipallo4000-matka
oli niin positiivinen
kokemus, että sitä haluttiin
ehdottomasti jatkaa.

KUMIPALLO4000 JÄRJESTETÄÄN AINA HEINÄKUUSSA

Kumipallo4000 järjestettiin ensimmäistä kertaa heinäkuussa 2013. ”Lähdimme levittämään sanaa puskaradion kautta. Ensimmäisen reissun osallistumismaksut kerättiin kenkälaatikkoon. Matka suuntasi yhdeksän autokunnan turvin Jäämerelle ja takaisin. Ajoimme tuolloin Norjan Altaan asti. Se oli neljän päivän matka, jossa oli suhteellisen pitkät ajopäivät. Se antoi meille kaikille hyvän näppituntuman siitä, mitä tuleman pitää. Kaikkien mielestä ensimmäinen Kumipallo4000-matka oli niin positiivinen kokemus, että sitä haluttiin ehdottomasti jatkaa.”

Juhani Salon mukaan heinäkuun ensimmäinen viikko on vakiintunut Kumipallo4000-tapahtuman vuotuiseksi ajankohdaksi. ”Se on meille järjestäjille kaikkein helpointa, koska ihmiset aloittavat usein kesälomansa juuri tuolloin. Viime vuonna järjestimme poikkeuksellisesti Kumipallon täällä Suomessa heinäkuun loppupuolella, kun emme päässeet ulkomaille.”



PANDEMIA JA UKRAINAN SOTA MUUTTIVAT SUUNNITELMIA

Tapahtuma on Juhaniin mukaan jalostunut ja kehittynyt yhä paremmaksi vuosien varrella. ”Nyt se on kaikin puolin hyvällä mallilla. Tietyt tutut elementit ovat toki pysyneet samalaisina. Osallistumismäärä on kasvanut tasaisesti koko ajan. Alkuperäisestä 9 autokunnasta noustiin sen jälkeisinä vuosina ensin 30:een, sitten 50:een ja tänä vuonna 65:een. Emme voi juurikaan enää kasvattaa autokuntien määrää. Muuten Kumipallo4000 muuttuu logistisesti liian vaikeasti hallittavaksi. Lisäksi ihmisten on vaikeampaa olla kanssakäymisissä keskenään, kun osanottajien määrä kasvaa liian isoksi.”

Juhani tunnustaa, että kaksivuotinen covid-pandemia ja Ukrainan sota heitti melkoisesti kapuloita rattaisiin järjestyksen osalta. ”Suunnitelmamme menivät tänä vuonna sikäli pipariksi, että meidän piti mennä Ukrainaan. Itseasiassa Tšernobyliin saakka. Kaikki oli valmiiksi suunniteltu ja varattu. Kun sota puhkesi 24. helmikuuta, jouduimme

maaliskuun alussa alkaa suunnitella kovalla kiireellä matkaa osittain uusiksi. Onneksi onnistuimme siinä, ja taas saatiin tehtyä hyvä, lähes 4 000 kilometrin mittainen reissu. Se ylitti roimasti omat ennakkoluuloni ja odotukseni – tieverkon ja infrastruktuurin taso Itä-Euroopassa oli jopa yllättävän hyvä. Esimerkiksi Romaniassa kokemani moottoritiet ovat joitakin parhaista, missä olen koskaan ajanut. Täydellisen sileää ja uutta asfalttia.”

KOKEMUKSIA KUMIPALLO4000-AUTOISTA

Kun utelen Juhani-kaimalta, mitkä automerkit ja mallit ovat olleet suosituimpia heidän road trip -tapahtumisissaan, vannonutun autofriikki ei jää nikottelemaan.

”Osallistuin ihan ensimmäiseen Kumipalloon Nissan GT-R R35:lla. Se oli minulla tuolloin käyttöautona, ja sillä ajaa edelleen pitkiä matkoja tosi mielellään. Juuri tästä syystä olen osallistunut Nissanilla useampaan Kumipallo-reissuun. Kakkosreissun ajoin omistamallani Ferrari 348



Spider -mallilla. Suosittelen tätä kompaktia ja mikroautomaisesti käyttäytynyttä urheiluautoa enemmän kurvisella tiellä fiilistelyyn kuin moottoritiellä ajamiseen. Olen tehnyt myös neljä reissua Ferrari 512 TR:llä, joka on Testarossan edelleen kehitetty versio. Ajoin TR-mallilla myös nyt kuluneen kesän road tripin. Se on yllättävän luotettava auto, huomioiden italialaisten eksootikkojen joskus hieman hauraana pidetyn maineen. Ainoastaan kumpi-akselin asentotunnistimen kanssa oli yhden kerran pientä probleemaa, jolloin moottori ei suostunut käymään kunnolla. Kierroksia ei voinut käyttää juuri lainkaan, joten pelkällä pintakaasulla jouduttiin menemään maaliin asti. Kesällä 2019 – joka oli viimeinen Eurooppaan suuntautuva Kumipallo-reissumme ennen pandemiaa – osallistuin mukaan Nissan GT-R R33 Nismo 400 R -erikoismallilla. Yksi perustajajäsenistämme ja kavereistani ajoi sillä myös ensimmäisen Kumipallo-reissun kesällä 2013.”

PORSCHE 911 – LIIAN ”HYVÄ” KUMIPALLOON?

Muista Kumipallo4000-tapahtuman suosituista osallistujautoista Juhani Salo mainitsee erilaiset Porsche 911 -mallit. ”911 on tietysti legendaarinen käsite kaikille meille urheiluautoharrastajille. Se ollut tapahtumassamme joka vuosi suosituin automalli, siis määrällisesti. Monet osanottajat ovat kiittäneet erityisesti 911-mallin perinteistä huolettomuutta ja luotettavuutta. Toisilta taas kuuluu yllättäviä soraääniä. Uudemman sukupolven 911-versiot saavat erältä tuntemiltani autoharrastajilta yllättävää kritiikkiä – jotkut pitävät sitä yksinkertaisesti jopa liian hyvänä. Suorastaan tylsänä. Kaikki osallistujat eivät nimittäin koe pelkästään positiivisena sitä, että he ottavat osaa arkipäiväisellä käytöautollaan tapahtumaamme. Ja onhan se aivan totta, että uusimmat adaptiivisella vakionopeudensäätimellä ja hädäntilä varustetut Porschet ovat huikean helppoja ajaa. Verrattuna vaikkapa esimerkiksi omaan 512 TR -autooni, jota joutuu ihan oikeasti ajamaan tien päällä.”



AMG GT NIITTÄÄ PALJON KEHUJA

Muista kuluneen kesän Kumipallo4000-matkalle osallistuneista automalleista Juhani nimeää Mercedes-Benzin vain muutamassa vuodessa moderniksi klassikoksi nousseen AMG GT -mallin. "Niitä oli tänä vuonna mukana yllättävän monta, niin GT S- kuin GT R-versioitakin. Mersuja keuhuttiin vuolaasti ajettavuutensa, kauneutensa, luotettavuutensa ja moottorivoimansa osalta. Meitä autoharrastajia löytyy joka lähtöön. Joku vaihtaa autoa joka vuosi, ja saattaa osallistua Kumipalloon joka vuosi eri autolla. Sitten on muita, joilla on kotitallissa rakkaudella vaalittu luottoratsu, joka pääsee välillä pidemmällekin reissulle."

ENSI VUONNA JUHLITAAN KUMIPALLON 10-VUOTISTA TAIVALTA

Lopuksi Juhani Salo kehottaa ensivuotiseen Kumipallo4000-tapahtumaan haluavia ottamaan rohkeasti yhteyttä. "Emme voi ymmärrettävästi kelpuuttaa kaikkia mukaan, mutta toivotan kaikki kiinnostuneet ja urheilutai GT-auton omistajat ilmoittautumaan Kumipalloon. Juhlistamme ensi vuoden heinäkuussa tapahtumamme 10-vuotisia syntymäpäiviä, joten jotain aivan erityistä täytyy siihen keksiä. Pitääksemme ryhmähengen niin joviaalina ja hyvänä kuin mahdollista, varaamme oikeuden valita jokaisen osallistujan." •



KUMIPALLO4000 2023

(10-vuotisjuhla)

Lähde mukaan legendaariselle Kumipallo4000 road tripille. Ensi kesän (2023) tapahtuma juhlistaa tähänastista ensimmäistä 10-vuotista taivalta.

- Tiimiäsi tarvitset kaksi henkilöä ja urheilu- tai GT-auton
- Tapahtuma järjestetään heinäkuussa 2023
- Sisältää 6 yöpymistä
- Lento- ja rekkarahti
- Mukana paljon upeita erilaisia urheilu- ja GT-autoja
- Suuntana tuntematon (määränpää selviää matkan varrella)

Tulet saamaan ilmoittautumisen jälkeen vahvistusviestin ilmoittautumisestasi.

Mikäli tiimiäsi ei jostain syystä hyväksytä mukaan, varausmaksu palautetaan.

JUHANI SALO

juhani@kumipallo4000.com

www.kumipallo4000.com



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

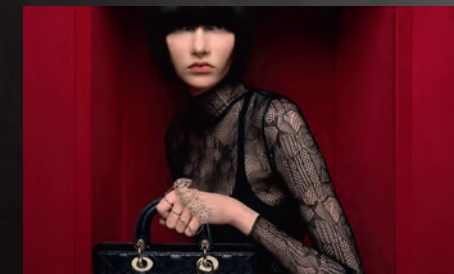
DeLuxe

ASTETTA / PAREMPI / MEDIA

Tervetuloa luksuksen ja vapaa-ajan maailmaan.

DeLuxe-lehti käsittelee muun muassa autoilua, kiinnostavia henkilöhaastatteluita, kelloja ja koruja, matkailua, muotia, ruokaa ja juomaa sekä sisustamista.

Lähestymistapa on eksklusiivinen ja korkealuokkainen.



Uusimmasta DeLuxe-lehden numerossa **3/2022** voit lukea muun muassa näistä aiheista:

- **111 WEST 57th STREET** – Uusi, uljas pilvenpiirtäjä New Yorkin Manhattanilla
- **CHRISTIAN DIOR** – Voimaannuttavaa syys-talvimuotia legendaariselta muotitalolta
- **ESA MUSTONEN** – Koenigseggille jäätävän mega-auton suunnitellut suomalainen autodesigner eksklusiivisessa haastattelussa.

TILAA DeLuxe-lehti

Nyt tarjouksena vuositilaus **49,90 €** ja kestopilaus **44,90 €**.
DeLuxe-lehti ilmestyy vuosittain neljä kertaa.

DeLuxe-lehti on nyt osana DeLuxe Mediaa.

WWW.DELUXEMEDIA.FI

Sinulle, joka etsit laatuelämyksiä

A private jet is parked on a runway with its cabin door open and stairs extended. The background shows a clear sky and a distant horizon. Two thin, curved lines in a light brown color sweep across the upper portion of the image.

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.

Jetflite – liikelennot