

1 / 2007 * 1€

Treillesanommat

TREENIPELLEJEN OMA ÄÄNITORVI



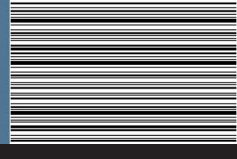
SUURI TREILLE-HISTORIIKKI



Trellet.net rFactor Season 6
 -RADAT
 -DIV1 Kuljettaja-ennakot

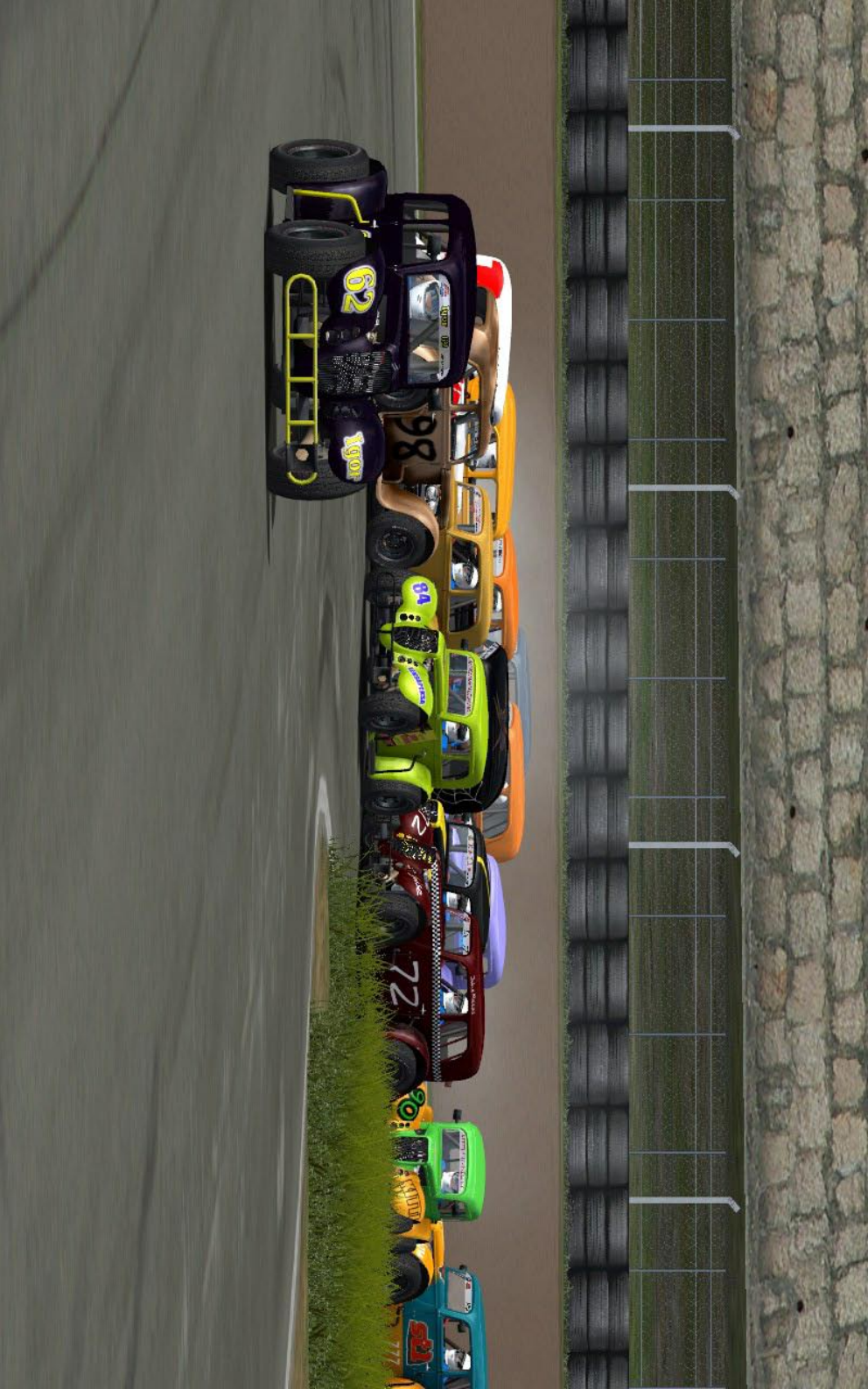
Kuljettaja haastattelut ja
 kuukauden kolumni

Trellet.net



TREILLET.NET
 CREATING ALIENS

KIYY ZPPOON



Ensi numerossa

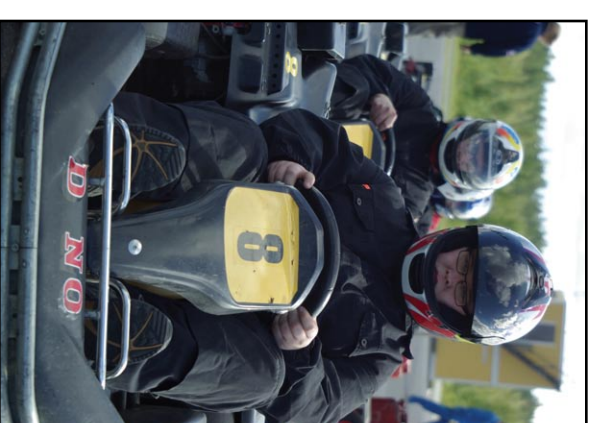
- Historiikki seuraava osa
- Rataesittely seuraava osa
- Kuukauden kolumnisti
- Paljon muuta (kerro ideasi päätoimittajalle!)



- 3 Päätoimittaja pärisee
- 5 T1-mayemistä ruutulipulle 1/3
Trellejen historiikin ensimmäinen osa
- 7 Kaapista kuultua
- 9 Season 6 kausiennakko



- 13 Rataesittely 1/3
Esittelyssä alkukauden radat
- 18 Kuukauden kolumni
Pöytäautoilija



*Tuonne aromikkaan
Trellemokan maku suussasi!*



Kanzo

Kolumnisti
Kanzo on
GPL-fanaatikko.

Kaukauden kolumni – juttusarjassa pääsen ääneen Trellet.netin kotipakinoitsijat. Mikäli sinulla on idea, tai olet innokas kirjoittamaan mieliksi askarruttavasta asiasta, ota yhteyttä dremeli(at)gmail.

PÖYTÄAUTOILIJA

(Luettava Markus Kajon väsyneellä äänellä.)

Monenlaista puuhaa sitä tässäkin valtakunnassa ovat ihmiset keksineet aikansa tappajaksi. Niin kuin nyt vaikka pärekorien punon-taa taikka karaoke-baarissa hoilottamista. En minä sitä, kyllähän tuota täysivaltainen eläjä saa vaikka seistä pääl-länsä eduskuntatalon edessä rätäsateessa marseljeesia viheltäen, mutta yhdenlais-ta vipertäjää minä en kyllä parhaalla tahdollakaan pysty ymmärtämään. Semmoista pöytäautoilijaa tarkoitan ma. Säälittävä puuhaa on ker-rassaan tuo. Lelukauppiaal-ta tai mistä lie rautakaupan tiskiltä hakee miehenkörös (onko kukaan ikuna kuullut moisista naisenkörösistä) ohjauspyörän itsellensä ja pöytänsä ruuvaa sen kiinni. Ja tuostapa hetkestä alkaa mieltä vailla oleva demoni-nen pöröstely ja pärskyttely, jota ei saa loppumaan ei vai-mon huuto, ei lapsen parku-na. Omissa maailmoissaan on tuo houkka jo. Yöllä sit-ten kömpii sänkyynsä ja ih-mettelee että kah, mitenkä

ne nyt jo nukkuvat. Kun on hääpäivä ja kaikki. Että he-rääppä nyt, Inkeri, ja tuo sitä kakkua pöytään kun ajoin kahdeksanneksitoista enkä yhdeksänneksitoista! Ja ota ihllesesi kanssa niin katsel-laanpa yhdessä tuo riplei. Hiphei!

Vaan kuvitelkaapa kun näitä pöytäautoilijoita löyt-äytyy yhteen iso kasa. Se se vastal Korpimökkiin ter-hentää koko rahvas, hassut paidatkin on niillä varmaan päällänsä. Joka iikalla lukee selässä ”KITTY SRCAMM” tai ”KIMMO-RIIT-TA SÄYNÄTSALO” tai ”POFT”. Jotakin kummal-lista ja käsittämätöntä joka tapauksessa. On siinä ilo ylimmillänsä, hyvä ettei sau-naa polteta. Ja keskellä yötä taatusti kaatuillaan pitkin kankaita ja itsensä telotaan. Jumalatonta menoa on tuo. Vaan senpä takia pitäisikin välittömästi semmoinen laki ja asetus laatia, että näiden pöytäautoilijoiden metsäko-kouksiin saisi osallistua kor-keintaan yksi henkilö kerral-



Päätoimittaja pärisee

Katselet juuri näytöltäsi julkaisua, jonka syntymis-tä olisin vielä vuosi sitten pitänyt utopistisena ja megalomaanisena ajatuksena. Koko sotkuhan sai alkunsa Keltainen lehdistö – käsitteestä, jonka varsinais-ta synnyttäjää en muista. Joka tapauksessa sain ajatuksen lehden tekemisestä muutaman tekemäni lööpin pohjalta. Jotkut muistavat-kin nuo iltapäivälehdille irvailevat kannet, joissa revittiin huumoria Trel-lejen kummelluksista erinäköisissä tilanteissa. Menin kesällä 2007 lupaile-maan että josko alkaisin julkaista kuukausittain Trellesanommat – nimistä julkaisua, jossa pureuduttaisiin Trellet.net -yhteisön toimintaan huumoria säästelemättä, mutta siltikin ammattimaisesti ja asiallisesti. Härkää piti tart-tua sarvista, kun kerran luvattiin, ja tässä on lopputulos. Asiallisen asiaton lehti, josta olen helkkari ylpeä. Tahdon esittää tässä samassa yhteydessä lämpimät kiitokseni lehden työryhmälle ja avustajilleni, jotka ovat mah-dollistaneet tämän lehden valmistumisen. Suurkiitokset myös teille kaikille, jotka olette kannustaneet tähän urakkaan ryhtymisessä. Jatkakaa komment-luksianne arvoisat Treenipelle – veljeni, niin saamme tulevaisuudessakin paljon luettavaa. Olen puhunut.

Päätoimittaja - Jani ”Jermeli” Sinkkonen

Trellesanommat

Päätoimittaja: Jani Sinkkonen
Toimittajat: Hannu Etupalta
Kalle Parviainen
Juhana Kukkula
Pasi Rahikainen
Tero Turtiainen
Joni Hakkarainen

Taitto: Eero Klami

Levikki 107kpl

Vastuu virheistä ja reklamaatiot:

Emme vastaa yhtään mistään, emme Suomen Nato-poliikasta, maidon hinnasta tai siitä minkälaiset ajosukat Kallella on.

T1-mayhemistä ruutulipulle

Kolmiosainen T1-mayhemistä ruutulipulle – sarja kertoo Trellet.netin historian alkuajoista nykypäivään. Pidätämme oikeuden asiavirheisiin ja kinasteleluun kilpailuiden tuloksista. Seuraava osa ilmestyy Trellesanomien numerossa 2/2007

Trellet.net on kasvanut vuosien saatossa merkittäväksi suomalais-keihi-ajoliigaksi. Tätä nykyä yhteisössä on jäseniä noin 300 ja Trellet.netin toiminta on laajentunut pienistä firman työpörmän virtuaali-ajoponkesta suureksi, sanottakoon ”perheeksi”. Mutta palatkaamme aikakonella vuosien päähen, jolloin virtuaalikuljettajilla oli Vatasen jalat ja tiskaajan kädet. Vai oivutko...

Osa 1. Suuri alkumayhem

Vuonna 2001 silloisen Firma X:n pojilla oli tapana viettää silloin tällöin ilta raskaan työpäivän jälkeen pelallemalla verkossa jotain pelejä. Eräänä päivänä Seppok kantoi töihin CD:n nimeltä ”Grand Prix Legends” ja totesi että: ”Tätä vois testata verkossa joku ilta”. Ei aikaakaan kun työpöytien alle alkoi ilmestyä ratteja lojumaan ja kaikkien aikojen ensimmäinen Cybbe GP polkaisiin käyntiin. Kaikkien ”todellisten” simuimesten tuntema Grand Prix Legends (legendarisen Papyruksen tekemänä) oli päässyt muutama vuosi aikaisemmin valloilleen ja simulaattorin erinomaisen ajomallinnus ja armoiton realismi pistivät virtuaalikuljettajat polvilleen yksi toisensa jälkeen. Mutta Cybbe GP:n kuljettajat eivät GPL:ää pelänneet vaan ensimmäinen kausi ajettiin setsemän hengen voimin. Kuljettajajoukoksi valikoitui Firma X:n saman projektiryhmän väki. Kilpaa ajettiin lähiverkossa jonkun



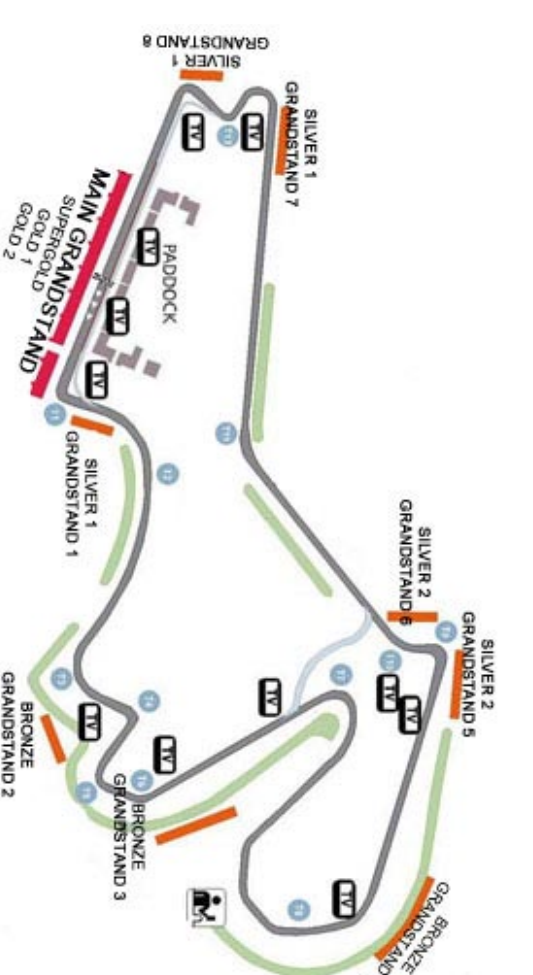
Kovaa vääntää North Tower Circuitissa

kuljettajista toinnissa myös tulospalveluna, keräten tulokset Excel-taulukkoon. Kilpailuja ajettiin ensimmäisellä kaudella 11, joista ensimmäinen syyskuussa kauden päättyessä marraskuussa. Kisatratunaa purettiin kisan jälkeisinä päivinä firman tupakkapaikalla ja lounastauoilla. Useimmiten spekulatiion edellisesti kisasta lopetti vasta seuraavan kisan lippunies - jos sekään. Kausi oli hkinen ja lopussa historian ensimmäinen mestari oli selvillä. Tämä virtuaaliohjaimoiden Juha Mieto dominoi kauta keräten pisteitä 87, kun sarjan toinen ja kolmas keräsivät molemmat ”vain” 47 pistettä. Mestarien mestari kantoi nimeä: Juhana ”Hilti” Kukkula. Kaudella kilpailtiin myös tallimestaruudesta kolmen tallin voimin. Voittajaksi tässä taistossa ratkesi Team Sutkit. Kuten muutkin kaudet, myös ensimmäinen Cybbe GP oli tapahtumarkas kausi. Legendata tietää kertoa, että koko homma oli tyrehyvä ensimmäisen kauden ensimmäisen kilpailun ensimmäisen

kiertoksen ensimmäiseen mutkaan. Mutka oli Curva Grande, ja tapahtumien kulusta ei saatu selvyyttä edes lähes pysyvästiin johtaneen sananvaihdon jälkeen (isot pojat sanovat että on sitä kait replaykin olemassa, mutta turha hyvää legenda olisi pilata tarkistamalla fakat).

Kukkulan mestaruushihat eivät eh- tineet kestää kauan, sillä Cybbe GP2 starttasi jo kahden päivän päästä edellisen päätymisestä. Kuten edelliselläkin kaudella, virtuaalikuljettajien paremmuus ratkaisiin hyväksi havaitussa Grand Prix Legendsissa, jota ajettiin lähiverkossa. Kuljettajamäärä kasvoi yhdellä kun kisan tulti mukaan ensimmäinen projekti-ryhmän ulkopuolinen, tosin hänkin samasta konsernista. Kyseessä oli tietenkin se kaikkien treeningillejen äiti: Juho Honkala. Kilpailujen määrää pudotettiin edelliskauden 11:sta kahdeksaan. Nyt Kukkula ei enää dominoinut sarjaa vaan, kilpailuita tuli kovia ja tasaväkisiä taistelui-

4. kisa: Turkki, Istanbul Park



Kuva: <http://www.turkeygrandprix.com>

Infoboksi
Pituus: 5,333 km
Rataennätys: 1:49.228 (Jarmo Vasama, Formula 3)
Mutkia: 14, 6 oikeaan, 8 vasempaan
Yleislme: Moderni ja vaihteleva ratakokonaisuus
Toimituksen valinta: Lotus 80

Iähellä Bosporsalmee kauden modernisimmista radoista suurine, asvaltoitune ulosajolueneen. Istanbul Parkin rata sisältää sekä huikean nopeita että todella hitaita mutkia, ja lisäksi korkeuseroja löytyy. Oikean kompromissin saavuttaminen mekaanisen ja aerodynaamisen pidon sekä suoravauhdin suhteen tulee olemaan vaikeaa.

Kierroksen alkaessa autot paah-

mutkaa seuraavalla suoralla ei ole aikaa koriauksien seuraavan kaarteon tullessa heti vastaan. T4 on tiukka oikea, josta alkaa jyrkki alamäki. Viides mutka on yhtä tiukka, mutta se kaartuu vasempaan. Kaasulle on päästävä mahdollisimman pian, jotta auto kiihtyisi mahdollisimman kovaan vauhtiin seuraavalle suoralle. Kuudes mutka menee kevyesti kaasu pohjassa. Suoralla on hyvin aikaa metiä seuraavaa mutkaa.

Edessä on raju jarrutus seitsemänten mutkaan. Juuri mutkaan käännettäessä rata taittuu jarrutusta auttavaan ylämäkeen. Ylämäki kuitenkin loivenee ja mutka aukeaa ulostulossa, joten pitoa on huomattavasti vähemmän kuin mutkan alussa. Lyhyen kihdytyksen jälkeen on vuorossa upea kahdeksas mutka. Peräti neljä apexiä sisältävä vasuri erottaa jyvät akanoista. Mutka on kallistettu lievästi sisäänpäin, joten heikommallakin autolla tämä osio menetään todella kovaa. T8:n jälkeen vuorossa on alamäkeen taittuva suor-

linja mutkassa ratkaisee paljon, sillä

Kalle Parviainen, PLO Racingin tallipäällikkö ja kuljettaja

Seuraa kauden kisat myös omasta live-seurannastamme osoitteesta:

<http://www.trellet.net/>



3. kisa: Hollanti, Zandvoort



Infoboksi
Pituus: 4.307km
Rataennätys: 1:38.262 (Veijo Lahtinen, Formula 3)
Mutkia:
 15, 10 oikeaan, 5 vasempaan
Yleisilme:
 Miellyttävä sekoitus hitaita ja nopeita mutkia
Toimituksen valinta:
 Williams FW07

Kana: <http://www.circuit-zandvoort.nl>

Ensimmäinen Euroopassa ajettava kilpailu kaasutellaan Hollannissa. Meren tuntumassa sijaitseva Zandvoortin rata on mutkainen, mutta silti hyvin jouheva kokonaisuus. Ensimmäistä kertaa radalla ei kaahailla, sillä täällä ajettiin aiemmin F3-luokan autoilla.

Lähtösuoralla vauhtia on noin 280 km/h ennen legendaarista, 180 asteen Tarzan-mutkaa. Tämä kallistettu, oikealle taittuva mutka on radan paras ohituspaikka, mutta radan kallistuksen ansiosta kuljettaja voi puolustaa sijoitustaan myös ulkopuolella hyvin. Kova kiihdytys läpi loivan vasurin, ja sitten tiukka jarrutus Gerlach-mutkaan. Rata tuntuu hyvin liukkaalta mutkan apexissa olevan nyyppylän ja hitaasta vauhdista johtuvan vähäisen downforcen takia. Seuraavana vuorossa on toi-

kääntävä oikealle, ja mutka kiristyy kiristymistään, kunnes taas aukeaa lopussa. Vaihde pidetään kakkosella kevyen täyskaasukiihdytyksen ajan. Vuorossa on hidas Vodafonon vasuri. Kaasua on painettava mahdollisimman aikaisin takasuoraa varten. Suoralla vauhti ehtii nousta reilusti yli 200 km/h.

Sitten raju jarrutus takasuoran päättävään mutkaan, Audi S-ään. Radan hitain mutkayhdistelmä on mahdollinen ohituspaikka, mutta myös äärimmäisen helppo paikka tehdä virhe. Tiukan oikean jälkeen taitetaan puoliympyrä vasemmalle ja seuraavalle suoralle, jossa vauhdit nousevat jälleen päälle kahden sadan. Edessä on enää kaksi hyvin nopeaa mutkaa. Ensimmäinen, rennegasmerkin mukaan nimetty, ajetaan kakkos- tai kolmosvaihteella. Ulostulossa auton saa viedä reilusti vasemmalle kantrarille. Viimeinen mutka, Arie Luyendijk (kuuka näitä mutkien nimiä oikein keksii), menee lähes kaasu pohjassa. On parempi nostaa hieman mutkan alussa kuin ajautua radalta ulos ja pilata tulo lähtösuoralle ja uudelle kierrokselle.

Seuraavaan mutkaan jarrutetaan jälleen juuri mäen nyyppylän jälkeen. Rata kaartuu oikealle, pois vanhalta radalta. Lyhyt suora alkaa pian



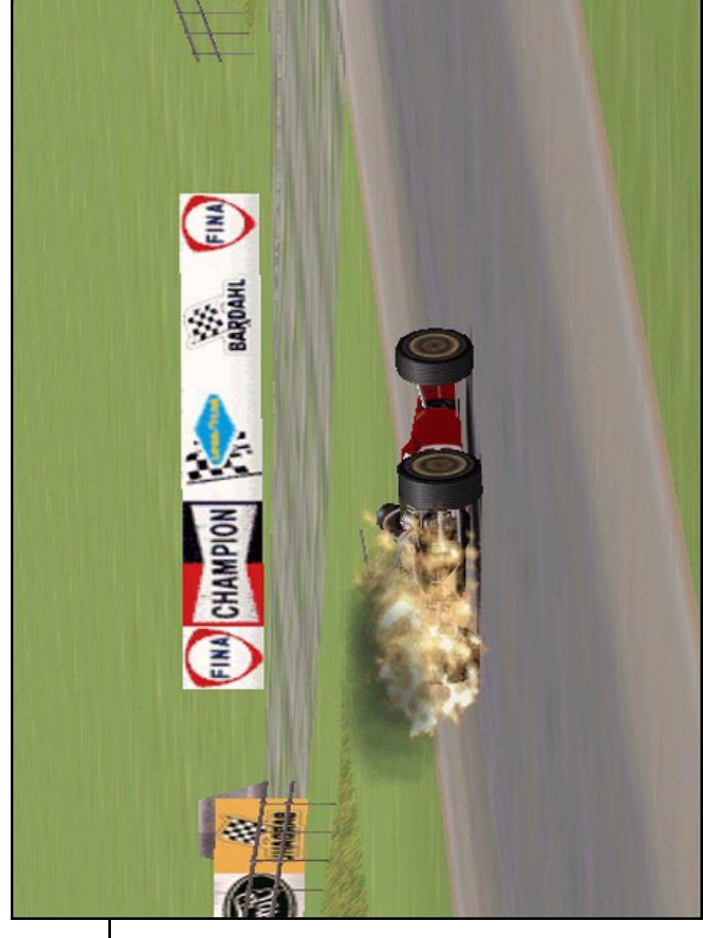
Ferrarin rakentimoottorin prototyyppi ei saanut kuljettajilta kannatusta

ta (näihin aikoihin muuten ajettiin vielä salanimillä ja tuloslistoissa ko-meileekin sellaisia taitureita kuin M. Knight, S. Susihukka, D. Dilbertos jne).

Cybbe GP2 kesti noin kuukauden ja päättyi jouluna 2001. Parhaan joululahjan itselleen sai Torsti Vesterbacka, joka nappasi mestaruuden Kukkulan nenän edestä. Eroa herrojen välille jäi vain vaivaiset kolme pistettä. Tallimestaruuden voitti Team Säätäjät. Toisella Cybbe GP - kaudella kuljettaja puhutti myös jotkin ratavalinnat, jotka eivät olleet alkuperäisiä GPL:n ratoja. Nämä lisäradat koituivat hitaimpien koneiden turmaksi. Ote kauden 2. kommentista: "Ennen kuin kaikilla on 3GHz myllyt Geforce7:lla varustetuna CP (Crystal Palace) on pannassa. Jos rataa ei voi legmatta ajaa 800x600 resolla detailit lounaassa ja kaikkei silmäkarkit pois päältä, niin ei sitten ajeta."

Onneksi GeForce7 ja 3GHz myllyt tulivat myöhemmin markkinoille ja virtuaalikuljettajat saivat taas nauttia sulavasta kilpa-ajosta (toim. huom.).

Cybbe GP2:sen jälkeen seurasi noin kymmenen kuukauden tauko kun Juhana Kukkula lähti suorittamaan velvollisuuttaan isänmaalle ja muut keskittyivät toissijaisiin harrasteisiin. Syyskuussa 2002 kuitenkin ratit kaivettiin kaapeista ja Cybbe GP3 starttasi aivan uusin voimin. Nyt jäsenmäärä kasvoi kahdeksasta 19 kuljettajaan. Nyt sarja siirtyi myös lähiverkosta Internetin puolelle. Vaikkakin osallistujia oli paljon, ei yhdessäkään kisassa nähty täyttä kuljetajamäärää. Kausi ajettiin jälleen 11 kisan formaattina. Edelliskauden mestari Vesterbacka aloitti kauden vahvasti voittamalla Monzan ja Kyalamin osakilpailut, mutta tämän jälkeen tuli runsaasti keskeytyksiä ja mies putosi mestaruustaistosta (ar-



kaudet ja päättyi helmikuussa 2003. Kuljettajille annettiin reilun kuukauden hengähdystauko ja Cybbe GP4 starttasi maaliskuussa 2003. Jälleen kerran pelinä toimi GPL, kauden ollessa tällä kertaa 12 kisan mittainen. Honkala aloitti kauden todella vahvasti voittaen neljä ensimmäistä kisaa.

Timo Ruotsalainen kuitenkin nousi kauden puolessa välissä uhkaamaan Honkalan kärkipaikkaa, mutta lopukauden ongelmat pudottivat miehen voittotaistelusta.

Honkala otti lopulta helpohkosti mestaruuden 18 pisteen erolla Juhana Kukkulaan, joka paransi suo-

Eagle keulii (lentobensa kiellettiin myöhemmin)



kistoista löytyi tieto että Vesterbacka kärsi kalusto-ongelmista, josta kertoo seuraava lainaus: "Hirvee häiriö rattiin -> MOMO profiler sano "Tehääs jännä Torstille" -> polkimen akselit vaihto paikkaa, vaihteet katos -> mutka suoraksi -> MOMO melkein Lapinkävijäntielle". Mestaruuden ratkaisivat keskenään edelliskausien menestyjä Juhana Kukkula ja sarjan tulokas Juho Rauhala. Miehet kävivät kovan taiston läpi kauden, jonka lopussa Kukkula oli mestari viiden pisteen erolla Rauhalaan. Kauden siirtymässä Internetin puolelle alkoivat myös yhteysongelmista johtuneet putoumiset kesken kisan, joka myös auttoi Kukkulaa kauden viimeisessä kisassa kun Rauhala ei päässyt starttaamaan lainkaan yhteysongelmien vuoksi. Cybbe GP3:n tallimestaruuden vei Team Forever Nameless.

Sarjasta teki erikoisen se että kilpailijoiden ikähaarukka oli suuri. Nuorin kuljettajista oli Sebastian Lindqvist, joka oli ensimmäisessä kisassaan vasta 14 vuotta (laskujen mukaan toiseksi nuorin ensimmäisessä kisassaan oli Antti Levoska joka oli Lindqvistia kahdeksan päivää vanhempi ajassaan ensimmäisen kilpailunsa Trellet-netissä). Cybbe GP3 oli kes-



Stunt – kuljettajat viihdyttävät muita kuljettajia kesken kisan

den aikana osakilpailuvoittoa otti kuusi eri kuljettajaa.

Kalle Parvinainen nappasi eniten voittoja (4) ja mies olisikin ollut suurella todennäköisyydellä kova mestarihodokas ilman kolmea keskeytystä, Lindqvistin yhtiä vastaan. Mutta jättäkäämme spekulatiot sikseen.

Sen lisäksi että yhteisöllä oli nyt uusi nimi, jäi Trellet Grand Prix S5 historian olemalla alkuajojen viimeinen yhden divisioonan kausi. Tämän kauden jälkeen yhteisön jäsenmäärä sai uutta nostetta ja kilpasarja laajeni kahdeksi divisioonaksi. Alakoneen reistailun vuoksi palamme asiaan seuraavassa numerossa...

Jani Sinkkonen

Trellet. Myöhemmin nimeen tuli myös monessa paikassa yhteisön Internet-sivuston päätte ”.net”.

Treller Grand Prix S5 starttasi käynnin kesäkuun jälkeen syyskuussa 2003. Kaudella ajettiin kaikenkaikkiaan 11 kilpailua. Tällä kertaa porukan

nuorin kuljettaja nähti vanhemmille vaihtaa. Historankirjamme eivät tiedä nimen keksijää, joka toivotavasti astuu esiin kuuluisuuteen myöhemmin. Joka tapauksessa yhteisön nimeksi muodostui Treenipellet, joka lyhennettiin ytimekkäästi nimeksi:

*Vas: Kukekula tanssii asfaltin kanssa
Alla: ”Katso kengurun loikkaa...”*



2. kisa: Yhdysvallat, Long Beach



Kunat: <http://www.stats1.com>

Kauden ainoa todellinen kaaturata on Kyalamin tapaan hyvin kaksiaikoinen: kahden pitkän suoran lisäksi radalla on tukku hitaita ja todella hitaita mutkia. Viime kaudella paljon porua aiheuttanut T3/4-shikaani on muutettu täiksi kaudeksi, ja sitä ei voi enää oikoa samalla tavalla.

lyhyen suoran jälkeen taitetaan ensin vasemmalle ja sitten jälleen oikealle. Hyvin jyrkkä ylämäki tah- too heittää auton perää luisuun. Mäen harja saavutetaan juuri ennen seuraavaa yskymppistä oikealle, joten pito on jälleen heikko. Kaasun kanssa on oltava kuitenkin aggressiivinen, sillä Toyota-mutkasta autot ampaisevat Ocean Boulevardin takasuoralle. Edessä on kolmen 90 asteen mutkan muodostama kompleks. Ensimmäisen oikealle ja toisella jyrkkään alamäkeen. Jälleen korkeuseron takia autosta on vaikea saada kaikkea pitoa irti, sillä mäen huipulla auto tahtoo puskea ja pohjalla taas yliohtajata juuri seuraavaan vasuuriin taitettaessa. Hieman loivempi oikea päätää Esses du Cloison. Radan 11. mutkassa on hyvin tilaa, ja se onkin hitaudestaan huolimatta mukava ajaa. Ulostulo on tär-

Infoboksi
Pituus: 3,251 km
Rataennäty: 1:20.317 (Hannu Etupalta, Wolf)
Mutkia: 12, 7 oikeaan, 5 vasempaan
Yleisilme: Tiukka, mutta nopea katurata
Toimituksen valinta: Ferrari T4

Kierros käynnistyy pitkällä ajelulla pitkin Shoreline Driven moottoritieä. Rata taittuu loivasti oikealle varikon ulostulon kohdalla; mutka vedetään kuitenkin kaasu pohjassa. Suora näyttää jatkuvan vielä pitkään, mutta jarruttaminen on aloitettava käsitämättömän aikaisin ensimmäistä mutkaa varten. Jarrujen lämpötilat nousevat äärimmäisen korkeiksi, kun auto täytyy saada hidastumaan maksimivauhdista radan hitaimpaan mutkaan. Satamassa parkissa olevan Queen Maryn mukaan nimetty mutka madellaan noin neljää kymppiä pienimmällä vaihteella. Ulostulosarvenkaat pyrkivät jymään tyhjiä. Kautaa ei kaasua kuitenkin paneta, sillä toinen mutka tulee pian vastaan. Pimeä mutka aiheutti viime kaudel-

keä, sillä radan viimeinen mutka on yksi potentiaalisista ohituspaikoista. Viimeinen mutka on samanlainen neulansilmä kuin ensimmäisenkin mutka, vauhtia ensimmäisellä vaihteella vajaa 50 km/h. Kiihtyvyys puolestaan on pomppuinen ja kääntyy loivasti oikeaan.

Trellet Season 6 Div 1 - kausiennakko



TAISTELU ALKAKOON!

Trellet Season 6 on alkamassa. Tarjoamme tässä pienen katsauksen ennen kauden alkua siihen mitä on odotettavissa. Lopuksi haastattelimme myös paria vanhaa konkaria kauteen liittymättömistä asioista.

Parviainen Lahtinen Online Racing

Viidennelle kaudelle mukaan tullut talli, jonka kuljettajapari on yksi sarjan kokeneimmissä. Avainsana lieneekin tämän tallin kohdalla varmuus, nimittäin tilille on sen historian aikana kertynyt vain kolme keskeytystä. Näistäkin yksi ennen kisaan tulleen teknisen vian vuoksi, sekä yksi joukkokolari. Suoritusvarmuutensa vuoksi PLO:ita voidaankin odottaa tulevana kautena muutamia palkintosijoituksia, sekä tietysti kaiken osuessa kohdilleen on tallin kuljettajilla mahdollisuudet joka korkeimmalle korokkeelle, kuten viidennen kauden Dijonin osakilpailussa saatiin todeta.

Vahvuudet: Parviaisen potentiaalin nopeus, Lahtisen kyky tuoda auto maaliin lähes 100% varmuudella.

Heikkoudet: Autovalintojen epätasaisuus, sekä ahlahteleva motivaatio.

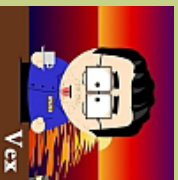


#47 Kalle Parviainen (tp)

GPL-puolella huikkea menestystä näyttänyt Parviainen on kaksikosta selkeästi nopeampi. 79 For-mulat eivät tunnusta istuvan Parviaisen käteen kuitenkaan aivan yhtä hyvin kuin kauden 67 autot joten viime kaudella parhaimiksi sijoituksiksi jäivät Dijonin voitto, sekä Silverstonen toinen sija. Potentiaalia taatusti olisi jopa mestaruudesta taistelemiseen, mutta onko motivaatio ja tallin kalusto kohdallaan, sen näemme kauden käynnistytessä.

#6 Veijo Lahtinen

Pitkän linjan puurtaja, jonka suurin vahvuus piilee varmuudessa tuoda hieman heikommatkin autot maaliin todella suurella prosentilla. Nopeudellaan ei välttämättä yllä kärkitasituu, mutta yllättäneellä hyvällä autolla muutamassa kilpailussa kauden aikana. Veijo on tunnettu yleensä helppona ohitettava-na, mutta viime kaudella Dijonissa nähy huikkea taistelu sarjan kärkimiehiä vastaan kuitenkin puhuu toista kieltä.



Overdrive

Kahden vanhan konkarin perustama talli, joka on kerännyt runsaasti kokemusta 67 Formuloiden ratissa. Kokemus näkyi viime kauden tuloksissa melkoisena suoritusvarmuutena ja tätä kautta hyvänä tuloksena tallipisteissä.

Vahvuudet: Pitkäaikainen kokemus erilaisista autoista.

Heikkoudet: Sopeutuminen nykyiseen kalustoon on vielä hieman kesken.



#106 Kari Järvinen (tp)

Vanha konkari, joka tietää klippa-autoilun konkerot kuin omat taskunsa. Runsaasti kokemusta erilaisista autoista joka onkin ollut avain menestykseen. Ei ole pahemmin näyttänyt yleisissä testeissä ennen kauden alkua, mutta olettaa sopia, että kauden alkaessa on mies taas kovassa iskussa kun ensimmäistä kertaa autot vöyryvät kohi Kyalamin ensimmäistä mutkaa. Saattaa yllättää positiivisesti kauden edetessä.

#777 Mikko Rissanen



Oli viime kaudella pienoinen pettymys vauhdin ja erityisesti luotettavuuden suhteen. Keskeytti mittaan lähes puolet ajamistaan kilpailuista. Tulevalla kaudella voidaan kuitenkin odottaa valoa tunnelin päähän, jos mies saa järjestettyä itselleen tarpeeksi testiäikää. Kaiken osuessa kohdalleen saattaa hän olla kauden musta lammas.

Juhana Kukkula

- 1) Mikä oli ensimmäinen trellekisä?
Ensimmäinen trellekisa.
- 2) Pajlonko maksaa litra mainoa?
1,5 CHF.
- 3) Milloin menetit poikkuutesi?
Silloin kun on ollut niitä GPL:n otia.
- 4) Uskoitko Jumalaaan?
Vain T:n jälkeen.
- 5) Mikä oli ensimmäinen autosi?
206 Picot.
- 6) Oletko saanut sakkoja ylinopeudesta?
Kerran.
- 7) Onko sinulla tuulipukua?
Ei.
- 8) Oletko voittanut voiton?
Kinokpa ei olisi.
- 9) Pidätkö maksalaatikosta?
Vain jos puolukehalilla.
- 10) Oivaltko nämä kysymykset outoja?
Kysyjä huonointoon ottaen ei. (vain, huon, Johannes)

Mika Myllynen

- 1) Mikä oli ensimmäinen trellekisä?
Taasi olla jonkun Gepitkauden (jonka numeroa en muista) Snotton kisa
- 2) Pajlonko maksaa litra mainoa?
Tuplasti sen mitä litra (vain huon, nyl)
- 3) Milloin menetit poikkuutesi?
Vaah, onhan siitä muasia vierittänyt.
- 4) Uskoitko Jumalaaan?
Eh.
- 5) Mikä oli ensimmäinen autosi?
Ensimmäinen ja nykyinen, Vm. 90 Nissan Sunny.
- 6) Oletko saanut sakkoja ylinopeudesta?
Eh.
- 7) Onko sinulla tuulipukua?
Ei.
- 8) Oletko voittanut voiton?
Juul Spa nimisekandella, ensimmäinen mutta toivotusti ei nimenäinen trelletoin-ⁱⁿ
- 9) Pidätkö maksalaatikosta?
Joskus penssekanu kai pitää, nykyin ei oikein muu.
- 10) Oivaltko nämä kysymykset outoja?
No vähän joo, muttei liikkeä.

Hannu Etrupalta & Kalle Parviainen

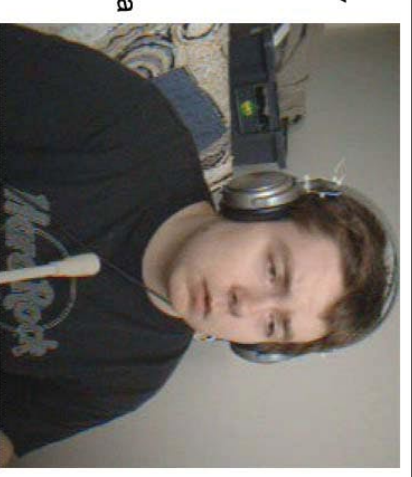
–“En ole nukkunut viikkoon,
pakko katsoa kun on maksettu”

- Onnellinen maksaja



kanava todelliselle formulafanille,
mm. Driven esitetään joka ilta 3
kertaa

urheilupainotteinen kanava, jossa
kakkonen on ykkönen



Poro Rosso

J o kolme kautta mukana ollut Poro Rosso oli alun perin Tero Turtiaisen projekti, mutta nykyään omistussuhteet ovat vähintäänkin hämähäät. Tallipäällikön virkaa hoitaa Tuomas Koskela ja uutena kuljettajana talliin palkattiin Sami Liikanen. Ilmeisesti epäselvä omistajuus on vaikuttanut tallin kuljettajien suoritukseen, sillä tallin kaikkien aikojen parhaana sijoituksena on Tobanin F3-kisan vaatimaton neljäs sija. Koskela on ollut tallissa sen perustamisesta lähtien, mutta toisen kuljettajan paikka on vaihdettu ahkerasti. Jatkuvuuden puute onkin pitänyt Poro Rosson kymmenen parhaan ulkopuolella viime kausina.

Vahvuudet: Varma ja jatkuvalla tahdilla nopeutuva Koskela, sekä yleisesti lahjakkaana tunnettu Liikanen ovat tasapainoinen pari, joka tulee kiritämään kumppaakin kuskaa entistä kovempiin suorituksiin.

Heikkoudet: Tallin taustalla joukko hämähäitä bisnesmiehiä



#41 Tuomas Koskela

Poro Rosson pitkäaikainen tallipäällikkö on ollut hurjassa vauhdissa ennen kauden alkua ajetuissa testeissä. Paransi otteitaan jatkuvasti viime kauden edetessä ja kehitys on jatkunut kovana koko testi-kauden, joten nousee tällä kaudella keskijoukon kärkeen. Erittäin varma kuljettaja, joka tuo tallilleen tasaisesti pisteitä.

#187 Sami Liikanen

Valtava kokemus ja yksi mestaruuskin vuoden 67 F1-autoilla, mutta nyky autojen ratissa uusi kasvo. Jos Liikanen sopeutuu maafektiautoihin nopeasti, voidaan Poro Rosso nähdä palkintopallilakin kauden jälkipuoliskolla. Vaikka auto olisikin vieras, on Sami tottunut kovaan kilpailuun, joten peräpäissäkin ollessaan varmasti tiukka vastus kenelle tahansa.



Putte Possu Racing

T äysin uusi talli, joka on värännyt kuljettajikseen kaksi luun kovaa ammattilaista. Ehdottomasti kauden suurin mestaruusosikki, jos Mikkosen pää pysyy kasassa. Rissanen onkin jo oman kylmäpäisyytensä osoittanut viime kaudella ajettuaan ilmiömaisesti mestaruuteen täydellisellä varmuudella. Harva uusi talli saa värähtyä näin tehokkaan kuljettajakaksikon heti ensimmäiseksi kaudeksi.

Vahvuudet: Yksi kovimmista kuljettajakaksikoista, joilla on myös säätämisen ja testaaminen hallussa.

Heikkoudet: Kaksi vahvaa kuljettajaa samassa tallissa saattavat syödä toisiltaan merkittävästi pisteitä mestaruustaistelussa.



#150 Jaakko Mikkonen

Todella nopea, mutta samalla myös hieman alahleväinen kuljettaja, joka on kuitenkin pakko laskea mukaan mestaruustaisteluun nopeutensa vuoksi. Menestys tuskin jää uupumaan vauhdin puutteeseen, mutta media epäilee Mikkosen kestävyyttä pitkässä ja raskaassa mestaruustaistelussa. Jos pystyy ajamaan ehjän kauden, niin on taatusti korkealla kauden loppupisteissä.

#974 Jarkko Rissanen

Viime kauden mestarina kantaa ennakkosuosikin viittaa harteillaan. Mestaruuden uusiminen voit kuitenkin olla hankalampaa, sillä haastajien joukko on suuri ja uusi tallikaverikin on taatusti nälkäinen. Varmuuden ja nopeuden yhdistelmä on kuitenkin tappavan tehokas yhdistelmä, jolla pärjää mestaruustaistelussa pitkälle.



Kilpa-ajokollektiivi Mursu

P itkän linjan perinteikäis talli, joka on nauttinut menestystä monissa luokissa. Talli on tunnettu vuoristorataa muistuttavasta menestyskäyrästä, sekä usein vaihtuvista kakkoskuljettajista. Tällä hetkellä talli elää eräänlaisessa nousuvaiheessa ja vahvan kuljettajakaksikon myötä on jopa yksi mahdollista mestaruusosikeista. Toinen kuljettaja on taas vaihtunut kun yllättävän pitkään tallin leivissä pysynyt Stenberg jättäytyi pois tulevalta kaudelta. Hänen tilalleen talli palkkasi viime kaudella sarjassa toiseksi sijoittuneen Vasaman, joka on yksi sarjan ehdottomista kärkimistä

Vahvuudet: Nopea kuljettajakaksikko, joka on tottunut menestymään myös heikommalla kalustolla.

Heikkoudet: Etupaltan yllättävät virheet tilanteissa jolloin pitäisi tehdä varma tulos.



#10 Hannu Etupalta (tp)

Kiistämättä nopea, mutta varsin ailahteleva kuljettaja, joka kuitenkin kaiken osuessa kohdalleen saattaa taistella jopa mestaruudesta. Sopeutunut 79 Formuloihin todella hyvin, jos vertaa aiempaa rämpimistä Porscheilla tai F3:n ratissa. Käräsi viime kaudella runsaasti vaihteisto-ongelmista, jonka vuoksi talli onkin nyt panostanut täysin uuteen vaihteistoon. Tämän vuoksi miehen suoritusvarmuuden uskotaankin parantuvan runsaasti tulevaa kautta ajatellen.

#18 Jarmo Vasama

Utuna kuljettajana talliin tullut Vasama on eräs sarjan nopeimmista ja varimmista kuljettajista. Viime kauden suoritukset uhkuivat potentiaalia ja petaavat ehdottomasti sitä, että mies taistelee mestaruudesta tulevalle kaudella. Kivenä pelossa on kuitenkin loukkaantuminen, joka varmasti rajoittaa pistepotia kauden ensimmäisistä kilpailuista.



Ratakisko Racing

Talli jatkaa vanhalla hyväksi osoittautuneella kuljettajaparilla. Tallin tekninen puoli on hyvässä kunnossa ja säätöjen puutteeseen tallin menestys tuskin tulee kaatumaan. Tallin menestys onkin jatkossa täysin kiinni siitä, miten se saa kokonaisuutena parannettua suoritusvarmuutta. Toisen kuljettajan jääminen radan varteen ei nimittäin merkittävästi paranna mahdollisuuksia tallien välisessä taistelussa.

Vahvuudet: Tekninen asiantuntemus, runsas kokemus

Heikkoudet: Epäonni, Mikkolan suoritusastason ailahtelu.



#72 Juha Mikkola (tp)

Mikkolan osaaminen painottuu enemmänkin tekniseen tietämykseen kuin raakaan nopeuteen. Hyvän ja huonon päivän ero todella valtava, sillä kaiken osuessa kohdalleen hän on eräs sarjan kilpailukykyisimmistä kuskeista. Tästä loistavana osoituksena viime kauden Watkins Glenin kilpailu jossa mies hallitsi kisaa paalupaikalta voittoon ajacn myös kilpailun nopeimman kierroksen. Valitettavasti yksi hyvä päivä kaudessa ei riitä mestaruustaistelussa. Jos onnistuu parantamaan tasaisuuttaan, niin saattaa olla ehdolla jopa mitalisijoille kauden loppupisteissä.

#70 Janne Isotalo

Keskikastin työmyyrä, auto maaliin, pari pistettä tilille ja tallin johto on tyytyväinen. Suoritusvarmuus on asia, joka kantaa pitkässä juoksussa korkealle. Valitettavasti koki viime kaudella runsaasti epäonnea, jota ilman tulokset olisivat voineet olla parempia.





M4YHEMI Racing

Täysin uutena tallina sarjaan mukaan tullut M4YHEMI tuo lähtöruutuun kaksi uutta nimeä. Viime kaudella 2. divisioonassa ajaneen Teemu Lappalaisen, sekä kokonaan uuden tuttavuuden, Jesper Räisänen. Tulvalla kaudella tullaan näkemään mikä on tallin todellinen potentiaali, sekä se, miten kuskit kehittyvät kauden edetessä.

Vahvuudet: Potentiaaliset kuskit, jolla vielä paljon kehittymisen varaa.

Heikkoudet: Kokemuksen puute.



#26 Teemu Lappalainen (tp)

Ajoittain loistavia esityksiä 2. divisioonassa viime kaudella esittänyt Lappalainen on toinen niistä kuskeista joka nousi 1. divisioonan mainioiden esitystensä jälkeen. Michen pärjäämisestä ei ole epäselvyyksiä, sillä jo viime kaudella hän osoitti vauhtinsa riittävän haastamaan sarjan kärkimiehet.

#555 Jesper Räisänen

Ensimmäisten testien perusteella nopeutta löytyisi ajoittain, mutta varmuus on vielä katveissa. Sarjan nuorin kuski, jolla on runsasti ajovuosia edessä, sekä paljon opittavaa kilpa-autoilun kovasta maailmasta. Kokemattomuuden ja epävarmojen otteiden vuoksi voisi sinällään jo pitää pienoisena ihmeenä jos mies pääsee maaliin ensimmäisessä kisassaan. Asemne ja harjoitteluinto on kuitenkin kohdallaan, joten tulosta rupeaa tautusti syntymään kauden edetessä kiitävällä tahdilla.



Eagle Racing

Pitkän tien kulkenut talli, joka on henkilöitynyt vahvasti Mikkoseen. Viime kaudella vahvalla kuljettajakaksikolla ajanut talli joutui kuitenkin heti käteilyssä kuskikadon kouriin Kasasen lopetettua muutaman ensimmäisen kisan jälkeen. Tulvalla kausi näyttää kuitenkin vahvemmalta, sillä tallin vahvuuteen on liittynyt Mikkosen lisäksi viime kauden 2. divisioonan mestari, Timo Peltola. Tallin kokoonpano vaikuttaa erittäin vahvalta, nimittäin Mikkonen paransi vauhtiaan jatkuvasti läpi viime kauden. Jos talli saa onnistuneita suorituksia alle, niin viiden kärkeen sijoittuminen ei ole tallille ongelma eikä mikään.

Vahvuudet: Mikkosen nopeus ja räjäpäisyys, sekä Peltolan kyky valmistautua ja harjoitella kilpailuihin.

Heikkoudet: Rämäpäinen meno tuo mukanaan riskialtittua.



#67 Tane Mikkonen (tp)

Mikkonen on osoittanut erittäin vahvoja otteita erityisesti aika-ajoissa. Ongelmiana tuntuu vain olevan se, ettei hyvää aika-ajovauhtia saada realisoitua hyväksi tulokseksi kisoissa. Turhan usein hyvin alkanut kilpailu päättyy omaan tai muiden virheeseen. Turha sählääminen pois, niin Mikkonen voidaan ehdottomasti mukaan kauden mitalitaisioihin.

#80 Timo Peltola

Viime kauden 2. divisioonan mestari. Osoittanut testeissä, että vauhti ja varmuus ovat selkeästi kärkidiivisioonan tasoa. Kuinka korkealle rahkeet sitten oikeasti riittävätkään, nähdään vasta kauden kuluessa. Viime kauden lopun dominoimista päätellen ne riittävät varsin hyvin jopa kärkikymmeniköön.



Kellariumppa United

Humppan mahtia yleistävä talli on pitkän linjan kuljija. Talli jatkaa samalla kokoonpanolla millä viime kauden päätti. Kuljettajakaksikko onkin varsin mielenkiintoinen ja ainakin toisen kuljettajista uskotaan kykenevän jopa mestaruustaiseluun. Kastellin tallin tuoma säätöriato on myös varmasti arvoistettua tallin väen keskuudessa. Toisena kuljettajana toimii viime kauden lopulla tallin vahvuuteen liittynyt Latomäki, jolla on takanaan vasta 3 virallista starttia.

Vahvuudet: Kastellin säätöriato ja nopeus, sekä Latomäen potentiaali

Heikkoudet: Latomäen kisakokemuksen puute.

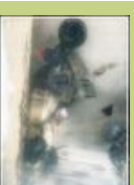


#75 Simo Kastell (tp)

Runsaan kilpailukokemuksen kyllästämä kuljettaja, jolla on kokemusta ja menestyksiä monista luokista. Todella nopea kuljettaja, joka onnistui jollain ilveellä jäämään voitoita viime kaudella. Yksi ehdottomista mestaruussuosikeista jos vain saa tarpeeksi testiaikaa ja kalusto kestää. Ainoana uhkana voitoille on alati vaaniva epäoimni, sekä pienimuotoinen oma säheltäminen. Puitteet ovat kunnossa mestaruustaiseluun, mutta kestäkö mies pitkässä juoksussa?

#55 Antti Latomäki

Viime kauden lopussa talliin palkattu kuljettaja ehti ajamaan vain 3 starttia ja ajoi heti toisessa startissaan pisteille, sekä kauden päätöksessä, Monzassa, kuudenneksi. Otræn huomioon miehen kilpailukokemuksen, voidaan todeta, että potentiaalia on runsaasti varsinkin, kun mies tuntuu viihtyvän myös testiradalla. Ehdoton tulevaisuuden lupaus.



Team Flames

Ensimmäisen kauden lopusta asti mukana ollut talli, jonka kuskikaksikko on tuttu jo kolmannelta kaudelta. Kun kaksi varmaa ja melko nopea kuljettajaa muodostavat tärkin, niin tulos on sen mukainen. Viime kaudella sarjan kolmas sija ja kaksivoitto Brasilian GP:ssä osoittavat parivaljakon tehneen erittäin hyvää työtä. Tulvalla kaudella tuskin voidaan odottaa yhtään sen vähempää, sillä tallin vauhti ei ole osoittanut hiipumisen merkkejä.

Vahvuudet: Kaksi tasavertaista kuskaa, joista kumpikin kykenee keräämään pisteitä tasaisesti pitkässä juoksussa.

Heikkoudet: Senbonin uhkarohkeat otteet kaksintaistelutilanteissa.



#20 Jussi Senbom (tp)

Kokemuksen kyllästämä kuski, jolla löytyy myös nopeutta taistella kilpailujen voitosta kaluston ollessa kohdallaan. Hieman lisää räjähtävää nopeutta, niin taistelisi toden teolla myös mestaruudelta. Senbom muistetaan ehkä parhaiten räväkästä ajostaan sijoituksista taistellessa. Mies ei kaihdala lähtöraisteilua, vaan hyödyntää imun lähes kilpailijan vaihdelaatikkoon asti ja etsii ohituspaikkaa jopa tilanteissa missä se ei ole mahdollista.

#101 Tapio Ala

Tallin rauhallisempi puurtaja, joka tuo autonsa maaliin kunnioitettavalla prosentilla, vain kaksi keskeytystä viime kaudella puhuvat puolestaan. Pelannut hyvin tallinsa pussiin ja peesasi Senbomia loistavasti Brasilian GP:n kaksivoitossa. Paikkaa tarvittaessa tallin ykköstykin jättämään aukkoa.

