

# Trellesanommat

TREENIPELLEJEN OMA ÄÄNITORVI

**Kanzo & pienoismallit**

**Trellet Grand Prix Season 14  
kausikoooste**

**Keulat vastakkain!  
Lahtinen vs Koskela**

**Kuukauden kolumni:  
Viimeinen kisa**

**Racer pikatestissä**

## Sisältö

Päätoimittaja pärisee.....	3
Racer pikatestissä.....	4
Trellet Grand Prix Season 14 kausikooste.....	6
Sormet solmussa – Petteri Kantokari & pienoismallit harrastuksena.....	21
Keulat vastakkain!.....	25
Kuukauden kolumni.....	27

## Trellesanommat 2/2008

Päätoimittaja: Jani Sinkkonen

Toimittaja: Kalle Parviainen

Kuvat: Jani Sinkkonen, Kalle Parviainen, Petteri Kantokari, Pasi Rahikainen, Trellet.net kuva-arkisto

Taitto: Jani Sinkkonen

Levikki: 107kpl/h

Vastuu virheistä ja reklamaatiot: Emme vastaa yhtään mistään; emme sukkiston langettamista penalteista, rFactorin bugisuudesta, ilmastonmuutoksesta tai sunnuntaiaamujen krapuloista.

[www.trellet.net](http://www.trellet.net)



## Päätoimittaja pärisee

P ärrrrrrrr!

Ote tulevasta sivistyssanakirjasta: *"Mööt, möötte: Trellet.netin vuosittain järjestettävä sosiaalinen tapahtuma, jossa ajetaan kartingia, saunotaan ja muistellaan kuka taklasi kenet kauden päätöskisassa."*

Toinen ote on tulevasta luontokirjasta: *"Jonkkix aktivixtrelles: Aktiivinen sosiaalikärpänen, joka hehkuttaa möötteä viikkokausia ennen tapahtuman alkua. Menee yleensä sekaisin pelkästä mööttehumasta (ja myöhemmin lonkerosta). Jonkin puraisu voi myös pahimmassa tapauksessa aiheuttaa mööttehumaa puraisun kohteelle, myrkytystapauksissa suosittelemme alkoholia."*

Sanotaan, että rakkaalla lapsella on monta nimeä. Näin on myös Trellet.netin "kokoontumisajoilla", tapaamisilla, aka. möötteillä. Nämä mööttet itsessään ovat hyvin mystisiä tapahtumia; niissä tavataan vanhoja ja uudempia tuttavuuksia, vietetään aikaa erinäisten aktiviteettien parissa ja muistellaan parhaita paloja kuluneista kisoista. Mööttet ovat hienoja tapahtumia päästä tutustumaan kasvokkain entisiin tallikavereihin tai pahimpiin vastustajiin radalla. Niistä, jotka uskaltavat nauttia a-tarvikkeita möötteissä, syntyy yleensä erinäisiä legendoja ja tarinoita, joissa tapahtuu mitä oudoimpia sattumuksia. Esimerkkinä erään Trelle kuolemaa halveksuva syöksy nuotioon (tai sen läheisyyteen) syksyn 2006 möötessä. Mutta ei ruokita sen enempää mielikuvituksia, kannihän ei ole se pääasia vaan mahtava seura, jota jokainen trelletapahtuma on tarjonnut. Suosittelen kaikkia lämpimästi lukemaan vielä Petteri "Kanzo" Kantokarin loistavan kolumnin Trellesanomien ensimmäisestä numerosta ([www.trellet.net](http://www.trellet.net)).

En jaksa ruveta laskemaan tämän vuoden möötteen määrää. Siihen ei taida riittää yhden käden sormet ja liekö riitä kahdenkaan.

Jani "Jermu" Sinkkonen

# Racer pikatestissä

Kaupallisten simulaattorikokemukseen tähtäävien autopelien rintamaa ovat viime vuosina hallineet pääasiassa Simbinin ja ISI:n tekeleet. Samaan kastiin voidaan myös lukea Live For Speed. On myös olemassa simulaattorimaiseen kokemukseen tähtääviä, ilmaisia autopelejä, joista esittelen tässä artikkelissa Racerin.

Racer on yhden miehen, Ruud van Gaalin, projekti ja sen ensimmäiset versiot on julkaistu jo vuonna 2000. Koska Racer ei ole varsinaisesti avointa lähdekoodia, ovat muut käyttäjät voineet tehdä koodiin muokkauksia, jotka kuitenkin on joko hylätty tai hyväksytty van Gaalin toimesta. Nykyinen 0.5.7 versio on sekin beta, joten peliä tullaan vielä kehittämään tulevaisuudessa fanien toimesta, vaikka kehitys on hidastunut huomattavasti ajan saatossa (ja tätä nykyä mahdollisesti pysähtynyt itse pelin luojan toimesta).

Isä muistuttaa poikaansa

Peli muistuttaa sisällöltään paljon rFactoria. Racerista löytyy itsestään vapaa harjoittelu, kilpailu konekuskeja vastaan sekä moninpeli. Itse moninpeli sisältää niin sanotun aulatoiminnon, josta testaamisen aikaan ei löytynyt muita virtuaalikuskeja. Pienen Googlauksen ja Racerin kotisivujen



(www.racer.nl) selaamisen myötä löysin jopa liigoja Racerille. Koska Racer on myös vapaasti modattavissa oleva peli, on sen sisältö pääasiassa nettiyhteisöjen modiporukoiden luomaa. Itsen pelin mukana tulee yksi rata ja auto (Lamborghini Murcielago). Autoja ja ratoja löytyy modiyhteisöjen sivuilta paljon. Modien asentaminen muistuttaa kaikessa yksinkertaisuudessaan rFactoria sekin. Lataat auton/radan pakattuna tiedostona ja purat sen cars- tai tracks-kansioon. Tämän jälkeen auto tai rata näkyy suoraan pelin valikossa. Pelin valikot ovat

suhteellisen simpelit. Esimerkiksi äänipuolella on vaihtoehtoina äänet joko päällä, tai pois. Asetuksia voi kuitenkin halutessaan "puukottaa" pelin racer.ini -tiedostosta tekstieditorilla. Kontrollivaihtoehtoina löytyvät ratti, hiiri, näppäimistö, joystick jne.

## Radalle mars

Racerin harrastemaisuus näkyy heti pelin ulkoasussa. Vaikka pelin yksityiskohdat (ne harvat) vääntää täysille, ei peli hivele silmiä millään tasolla. Vaikka peli tukee allekirjoittaneen koneella max 1600x1200 pikselin resoluutiota, tekstuurit ovat hyvin matalia tarkkuudeltaan ja reunanpehmennykset sekä bloomit voidaan unohtaa Racerin kohdalla. Racerissa on erillisen

asetusvalikon perusteella myös Peliin ladattavat autot ovatkin visuaalisesti parasta antia Racerissa. Kuvakulmia on pelissä muutama. Sisäkuvakulmakin löytyy, mutta joissain ladattavissa autoissa (ja pelin mukana tulevassa Murcielagossa) siitä puuttuu harmillisesti auton sisätilat koelautoineen ja ratteineen. Peliä ajaakin mieluiten "nokkapelliltä". Racerin äänipuoli on sekin hyvin karu. Äänet koostuvat lähinnä moottorin murinasta (tai "murinasta"), renkaiden ulvomisesta ja hiekalle ajettaessa epämääräisestä rohinasta. Koska autojen äänet ovat nekin modaajien käsialaa, on niissä suuria eroja. Positiivisesti porukasta erottui pelin mukana tullut Murcielago, jonka moottoriäänet kuulostivat varsin hyviltä.



Racerin ajotuntuma jättää ristiriitaisia tunteita. Autojen käyttäytyminen tai sen puute korostuu todella paljon riippuen käytettävästä autosta. Suurin puute autoissa tai Racerissa itsessään on se että autoja ei voi säätää. Kokeilin pelin mukana tulleen Murcielagon lisäksi muutamaa muuta, modiyhteisön tekemää autoa. Murcielagon käyttäytyminen oli suhteellisen luonnollista. Auton perä kuitenkin lähtee välillä käsistä ajajan ihmetellessä. Kun vertailee autoja keskenänsä, erot kasvavat; esimerkiksi BMW M1 -ratakilpuri tuntui olevan liimattu rataan kiinni ja sen käyttäytyminen oli kaukana totutusta. Pelissä on myös jonkinasteiset force feedback -toiminnot, mutta niiden tuntuma vaikutti epäloogiselta testikokoonpanon G25-ratilla.

Kokonaisuutena Racer jättää valjun tunteen, mutta kun miettii peliä pääasiassa yhden miehen hitaana vapaa-ajan projektina, voidaan todeta Racerin olevan hyvä yritys tuoda yksi simulaattorimainen autopeli suurten kaupallisten kilpakumppanien rinnalle. Näiden seurassa Racer kuitenkin kalpenee.

Testilaitteisto:  
Windows Vista 64bit  
Intel C2D E6600  
4gb DDR2 800MHz  
GF 7900GT Top  
Logitech G25  
Noin 10 tölkkiä Olvin Kultalonkeroa  
(myös artikkelia kirjoittaessa)

Jani Sinkkonen

# Trellet Grand Prix Season 14 kausikooste

*Disclaimer: tämä kausikooste on täysin subjektiivinen ja perustuu kirjoittajan omiin empirisiin havaintoihin. Vihreitä tai muunkaan värisiä hetelmiä ei pidä vetää hengityselimiin mikäli teksti ei miellytä. – Kalle Parviainen.*

Jälleen on saatu yksi GPL-kausi pakettiin. Rataa kierrettiin marraskuun lopulta toukokuulle asti. Yhteensä 1413 pitkää kilometriä. 304 hermoja repivää kierrosta. 11 erilaista kilpailua. Kilpailuissa nähtiin niin verisiä taisteluita sijoituksista kuin karmaisevia kolareitakin, kaikkea upeista ohituksista aloksmaisiiin virheisiin. Voiton huumaa, katkeria tappioita, upeita yllätyksiä. Tässä kaikenkattavassa kausikoosteessa pureudumme jokaiseen kilpailuun sekä jaamme erilaisia palkintoja kuljettajille kauden aikana suoritettujen manöövereiden perusteella.

## 1. Kyalami

Historian neljästoista trellekausi polkaistiin käyntiin perinteisellä Kyalamin osakilpailulla. Tuttuun tyyliin kauden ensimmäisessä kilpailussa oli käytössä vain yhtä autoa, ja tällä kertaa arpa oli osunut Lotus-tallin kohdalle. Jussi Seppälä aloitti kauden väkevästi ottaen paalupaikan uudella rataennätyksellä – ja mikä tärkeintä, ero toiseen ruutuun ajaneeseen Mikko Rissaseen oli lähes puoli sekuntia!

Mikko Rissasen kausi sai kuitenkin surkean alun, kun mies jäi ilmaantumatta varsinaiseen starttiin. Samoin kävi Hannu Etupaltalle, joten ensimmäiseen mutkaan syöksyi vain 11 autoa. Seppälä piti kärkipaikkansa muiden asettuessa siistiin jonoon. Kilpailu oli tiukkaa ja erot pysyivät pieninä. Jarmo Hantula sai kyseenalaisen kunnian olla kauden ensimmäinen keskeyttäjä. Paria kierrosta myöhemmin hän sai seurata Petteri Kantokarista sekä Arhippa Kovasesta. Tekninen vika pysäytti myös hallitsevan mestarin Kalle Parviaisen matkan, ja samalle kierrokselle jäi vielä Pertti Uppalakin.

Mutta ajettiinhan sitä Etelä-Afrikassa kilpaakin. Ilkka Kotisalo, Niko Stenberg sekä Janne Isotalo kävivät hurjan väännön sijoista 2.-4.



**Stenberg syöksyy Kotisalon ohi kilpailun loppuvaiheilla.**

Kymmenen kierrosta ennen maalia Stenberg keikkui varmasti toisena, kunnes mies päätti ajaa Lotuksensa nurmikolle. Sekä Isotalo että Kotisalo painelivat ohitse. Stenberg sai kuitenkin vauhdin uudestaan päälle, ja ehti ohittaa viimeistä edellisellä kierroksella Kotisalon ja nousi täten podiumille kilpailua ylivoimaisesti hallinneen Jussi Seppälän sekä Janne Isotalon seuraksi.

Kyalamissa Seppälä sekä Stenberg antoivat myrskyvaroituksen omasta vauhdistaan.

Parviaisen keskeytettyä kaudesta näytti tulevan hyvin mielenkiintoinen.

## 2. Keimola

Kauden toinen osakilpailu päristeltiin koti-Suomessa. Aiemmin vain F2-kisoissa esiintynyt Keimolan rata osoitti toimivansa myös tehokkailla autoilla, tarjoten ehkä kauden parhaita kilvanajoa. Aikajossa Jussi Seppälä jatkoi siitä, mihin Kyalamissa jäi – paalupaikka jälleen reilulla erolla ennen Janne Isotaloa. Osallistujamäärä saavutti kauden pohjalukeman, kun radalle saapui ainoastaan 11 autoa. Se ei kuitenkaan kilpailua haitannut.



Isotalo päättää Parviaisen kilpailun.

Lähtö oli sekava, mutta kolareilta vältyttiin. Ensimmäisen kierroksen jälkeen viivan ylitse paineli ensimmäisenä Janne Isotalo. Kauden ennakkosuosikit Seppälä ja Parviainen saivat molemmat huonot lähdöt: Seppälä veteli pihalle ensimmäisessä mutkassa ja Parviainen oli muuten

vaan hidas lähtökiihdytyksessä. Molemmat aloittivat kuitenkin raivoamisen kohti kärkeä. Ensin Seppälä ohitti Uppalan ja Parviainen Kantokarin. Sitten oli Kotisalon BRM:n vuoro antautua Seppälän Brabhamille. Kierrosta myöhemmin Seppälä olikin jo Parviaisen tavoin ohittanut Kantokarin, joten kilpailu eteni järjestyksessä Janne Isotalo, Tommi Isotalo, Aku Kovanen, Kalle Parviainen ja Jussi Seppälä.

Kierroksella kuusi kärjessä ajanut J Isotalo pyörähti ensimmäisessä mutkassa ja koko letka pyyhälsi nurmikolla kömpivän Hondan ohitse. Mutkan seuraava uhri oli Kovanen, joka menetti paikkansa Parviaiselle. Samaan aikaan Seppälä ja Uppala kärsivät lähes yhtäaikaiset moottoririkot, joten enää kuusi autoa kiersi rataa. Muutamaa kierrosta myöhemmin Parviainen siirtyi kärkeen ohittamalla



Kovalta on selvästi jäänyt Saunaleikki nauttimatta.

Tommi Isotalon pääsuoralla, mutta Isotalo yritti napata kärkipaikkaa takaisin heti seuraavalla suoralla. Yritys epäonnistui kuitenkin surkeasti autojen osuessa toisiinsa ja molempien kuljettajien joutuessa keskeyttämään.

Seuraavat kymmenen kierrosta kärjessä käytiin erittäin tasaista vääntöä Kovasen ja jäljelle jääneen Isotalon kesken. Sekin kuitenkin päättyi katkerasti. Kovanen ajautui radan sisäreunan renkaisiin, pyörähti ja Isotalo ajoi päälle. Akun matka katkesi Saunalenkille Isotalon pystyessä vielä jatkamaan. Loput kilpailusta rataa kiersikin enää kolme autoa. Janne Isotalo ajoi voittoon, Ilkka Kotisalo toi BRM:nsä ruutulipulle toisena ja Jarmo Hantula saalisti kauden ainoan palkintopallipaikkansa.

Kilpailun jälkeen Janne Isotalolla oli aihetta hymyyn: kahdesta kilpailusta kerättynä yhteensä 18 pistettä ja eroa toisena olevaan Kotisaloon jo viisi pistettä. Kausi oli kuitenkin vasta alkuvaiheessa.

### 3. Lime Rock Park Mountain Circuit

Keimolan areenalta Trelle-karavaani siirtyi Pohjois-Amerikkaan ja Lime Rock Parkin pidemmälle radalle. Kilpailun voitto ratkesi jo autovalinnoissa: muut tallit valitsivat BRM:iä sekä Coopereita Nikotiimin ottaessa alleen Ferrarin. Niko Stenberg olikin täysin ylivoimainen napaten paalupaikan lähes kahdella sekunnilla ennen Cooperinsa toiseen ruutuun piiskannutta Janne Isotaloa.

Petteri Kantokarin karmea kausi jatkui – BRM:n H-16 räjähti ensimmäisellä kierroksella. Laulukuoroon liittyi myös Juha Sinisalo, joka joutui Jarmo Hantulan tönäisemäksi ensimmäisissä mutkissa. Ensimmäisen kierroksen täytyttyä Stenbergillä oli murskaava kolmen sekunnin johto ennen Janne Isotaloa ja Kalle Parviaista. Järjestys radalla säilyi tismalleen samanlaisena kuutisen kierrosta, kunnes Tommi Isotalo joutui keskeyttämään. Päivä ei paistanut Isotalon veljeksille, kun pistejohtaja Janne muutamaa hetkeä myöhemmin pyörähti neulansilmän jarrutuksessa ja romutti autonsa. Parin kierroksen ajon jälkeen vauriot osoittautuivat keskeytyksen arvoisiksi.

Jussi Seppälä ja Juha Santala väänsivät kättä kolmannesta sijasta koko kilpailun ajan, mutta

Seppälän BRM:ssä oli riittävästi voimaa pääsuoralla eikä Santala päässyt missään vaiheessa riittävän lähelle. Itse asiassa kilpailun loppuvaiheilla viidentenä majaillut Kovanen oli lähempänä Santalan ohitusta kuin Santala Seppälän ohitusta. Sijoitukset säilyivät kuitenkin muuttumattomina, joten Niko Stenbergistä kruunattiin Lime Rockin valtiaksi. Parviainen ja Seppälä olivat muut pallistit. Ilahduttavasti maaliin saapui kahdeksan autoa,



Stenberg ylhäisessä yksinäisyydessään.

joten ennakkoon vaikea rata ei ollutkaan niin vaikea.

Pistetilanne kiristyi huomattavasti: kärjessä Janne Isotalo ja Jussi Seppälä 18 pistettä, heidän perässään Ilkka Kotisalo ja Niko Stenberg 16 pistettä.



#### 4. Zandvoort

Jälkikäteen katsottuna Zandvoortin osakilpailusta tuli kauden käännöskohta. Ennen kilpailun tapahtumia kuitenkin aika-ajon tuloksiin: paalupaikan otti jo kolmannen kerran Jussi Seppälä. Kalle Parviainen onnistui rikkomaan Cooperillaan Spinning Brothersien Brabham-rintaman, sillä Arhippa Kovanen starttasi kilpailuun ruudusta kolme.



Parviainen kaartaa ulkokautta Seppälän ohitse.

Kauden neljäs startti sujui edellisten tapaan varsin siististi, vaikka Aku Kovanen, Tommi Isotalo ja Hannu Etupalta pyörähtelivätkin ensimmäisellä kierroksella erillisissä onnettomuuksissa. Eturivistä startanneet Seppälä ja Parviainen saivat kärkikolmikkoon seurakseen Sami Liikasen, joka kuitenkin poistui jo toisella kierroksella haistelemaan hollantilaista hiekkamaisemaa – näitä ulkoiluja mies tekikin kisan aikana puoli tusinaa ja sijoittui lopulta kuudenneksi. Etupaltan kilpailu ei juuri paremmin sujunut: kahden kilpailun loman pitänyt kuljettaja pyöri Zandvoortissa kuin aloittelija ja jättikin leikin kesken jo kuudennella kierroksella.

Kärjessä Seppälä ja Parviainen ajoivat käsittämättömän lähellä toisiaan. Vaikka Parviainen näyttikin nopeammalta, Seppälällä oli tilanne täysin hallussa. Zandvoortin mutkikkaalla radalla kun on tasan yksi ohituspaikka, ja Seppälän alla ollut Brabham kiisi pääsuoralla huomattavasti kovempaa kuin Parviaisen painava ja tehoton Cooper. Vaikka Kalle oli miten lähellä tahansa viimeisessä mutkassa, Jussin auto karkasi horisonttiin aina suoran aikana. Tai niin tapahtui aina kierrokselle 24 asti. Sitten Parviainen löysi autostaan ylimääräisen vaihteen ja sai rimpuiltua säädyllisen välimatkan päässä Seppälästä pääsuoralla. Tultaessa Tarzanin jarrutukseen Seppälä joko jarrutti aivan liian aikaisin tai Parviainen jätti jarrunsa käsittämättömän myöhään. Joka tapauksessa ensimmäisen mutkan miehet painoivat menemään rinta rinnan ja Parviaisen onnistui painaa kaasua aiemmin. Kärkipaikka vaihtui, samoin kuin osat. Oli Seppälän vuoro painostaa. Parviainen sai kuitenkin autonsa riittävään vauhtiin ja hän nappasi kauden



Isotalo saa huomata nurmikolla pidon olevan heikompi kuin radalla.

ensimmäisen voittonsa puolen sekunnin erolla Seppälään.

Kärkikaksikon takana nähtiin aivan yhtä tiukkaa taistelua. Janne Isotalo oli käsittämättömästi matkalla kohti kolmatta sijaa BRM:llä, kunnes hän valui leveäksi radan takaosan nopeissa mutkissa. Perässä tiukasti ollut Ilkka Kotisalo kiitti ja kumarsi, ja nappasi sijoituksen itselleen. Isotalo teki pian toisenkin virheen, joka puolestaan vapautti Kovasen jahtaamaan Kotisaloa. Cooperilla ajaneen Kotisalon kohtalon piti olla sinetöity nopeampaa Kovasen Brabhamia vastaan, mutta niin vain Cooper-kuljettaja onnistui pysyttelemään Akun edellä ja saalisti näin kauden toisen palkintopallipaikkansa.

Jussi Seppälä siirtyi sarjan kärkeen 26 pisteellä Parviaisen, Kotisalon ja J Isotalon hengittäessä kuitenkin niskaan muutaman pisteen päässä.

## 5. Snetterton

Snettertonin kilpailusta odotettiin kiivasta ja tiukkaa Honda-spekkiä, mutta siitä tulikin varsinainen keskeytysten suma. Parviainen onnistui vihdoinkin lyömään Seppälän aika-ajossa eron miesten välillä ollessa huolestuttavat puoli sekuntia.

Kauden ensimmäinen lähtökolari oli varsin vaisu: Santala ja Liikanen osuivat toisiinsa jälkimmäisen sponnatessa ja Etupaltan ajaessa vielä samaan sumaan. Kaikki kuitenkin pääsivät jatkamaan. Sitten alkoikin keskeytysten suma, jollaista on harvoin nähty. Liikanen menetti autonsa hallinnan



Santala viihdyttää yleisöä.

ensimmäisellä kierroksella ja pyörähti kaiteeseen Esses-mutkassa. Santala puolestaan keskeytti puolta kierrosta myöhemmin jarrutettuaan liian myöhään Searsiin ja auton lennettyä maapenkereen päälle. Tasan kierrosta myöhemmin Sinisalo ja Kovanen osuivat toisiinsa radan ensimmäisessä mutkassa. Molempien kilpailu jatkui kolhuista huolimatta.

Esses-mutka vaati seuraavaa uhria, ja olikin

Hannu Etupaltan vuoro rysäyttää pihalle oikein kunnolla. Snettertonin jumalat eivät kuitenkaan tyytyneet tähän uhrilahjaan, vaan myös Jarmo Hantulan oli keskeytettävä – tietenkin Essesissä. Seuraavaksi Juha Sinisalo kokeili penkan kestävyyttä ko. mutkassa. Auto hajosi, penkka ei.

Myös moottoririkkoja nähtiin: Ilkka Kotisalo ja Pertti Uppala pääsivät kirjoittamaan vihaista palautetta japanilaistehtaan moottoriosastolle.

Kilpailussa oli jäljellä vielä 10 kierrosta ja enää viisi kuljettajaa kiersi norfolkilaista lentokenttärataa. Parviaisen johto muihin nähden oli yli 20 sekuntia, mutta seuraavat kolme kuljettajaa olivatkin sitten hyvin lähekkäin: Tommi Isotalo, Jussi Seppälä ja Arhippa Kovanen pörräsivät rataa pitkin perätysten.

Esses-mutka puuttui kuitenkin tämänkin kolmikon kilpailuun: Isotalo ajautui leveäksi ja Seppälä pääsi hänen ohitseen. Kovanen yritti samaan rakoon, muttei päässyt Isotalon ohitse. Parin kierroksen jälkeen olikin sitten Kovasen vuoro pyörähtää Essesissä, joten kilpailun kakkospaikan kohtalo jäi Seppälän ja Isotalon ratkaistavaksi. Isotalo ei kuitenkaan päässyt riittävän lähelle, joten Seppälä pystyi säilyttämään sijoituksensa lipulle asti – Parviainen oli kuitenkin leikannut maalilinjan jo paljon aiemmin ja kuitannut kauden toisen voittonsa, kutistaen Seppälän pistejohdon yhteen pisteeseen. Janne Isotalo ja Ilkka Kotisalo olivat kymmenisen pistettä kärkikaksikkoa jäljessä, joten mestaruustaistelu alkoi hiljalleen hahmottua.

## 6. Silverstone

Brittiläisen moottoriurheilun kehossa voitiin odottaa hyvätasoista kilpailua kärkitalliin valittua alleen niin Eagleä kuin Ferraria. Jussi Seppälä palasi omaan ruutuunsa ja valtasi jo kauden neljännen paalupaikkansa. Kärjen takana uusi kuljettaja Jupi Taipale teki debyyttinsä, joka jäi valitettavan lyhyeksi miehen kadottua ennen starttia. Samaan aikaan Niko Tuomola ja Ilkka Kotisalo poistuivat kilpa-areenalta, joten salaliittoteoriat alkoivat pyöriä Silverstonen varikolla...

Liikkeelle pääsi tusinan verran kuljettajia Seppälän viedessä letkaa Kotkallaan. Parviainen sai kuitenkin loistavan ulostulon Abbeystä ja kiihdytti Maranellon punaisen orhinsa kilpailun johtajan rinnalle. Miehet painoivat Woodcoten läpi rinnakkain ja maalilinjalla ero mitattiin tuhannesosissa. Parviainen piti sisälinjansa ensimmäiseen mutkaan ja siirtyi tylsti kilpailun kärkeen, eikä luovuttanut paikkaansa enää muille. Seppälä jäi Parviaisesta hitaasti mutta varmasti, ja joutui tyytymään toiseen sijaan kolmannen kerran peräkkäin.

Yhtälailla sijat kolmesta viiteen olivat tasaisen väännön alaisina. Isotalot ja Kovanen kiersivät rataa kuin köhän talon porsaat sijoitusten säilyessä samana koko kilpailun ajan. Snettertonin keskeytyssuman jälkeen Silverstone olikin jotain aivan muuta: startanneista kuljettajista vain kaksi jäi matkan varrelle: Santalan moottori



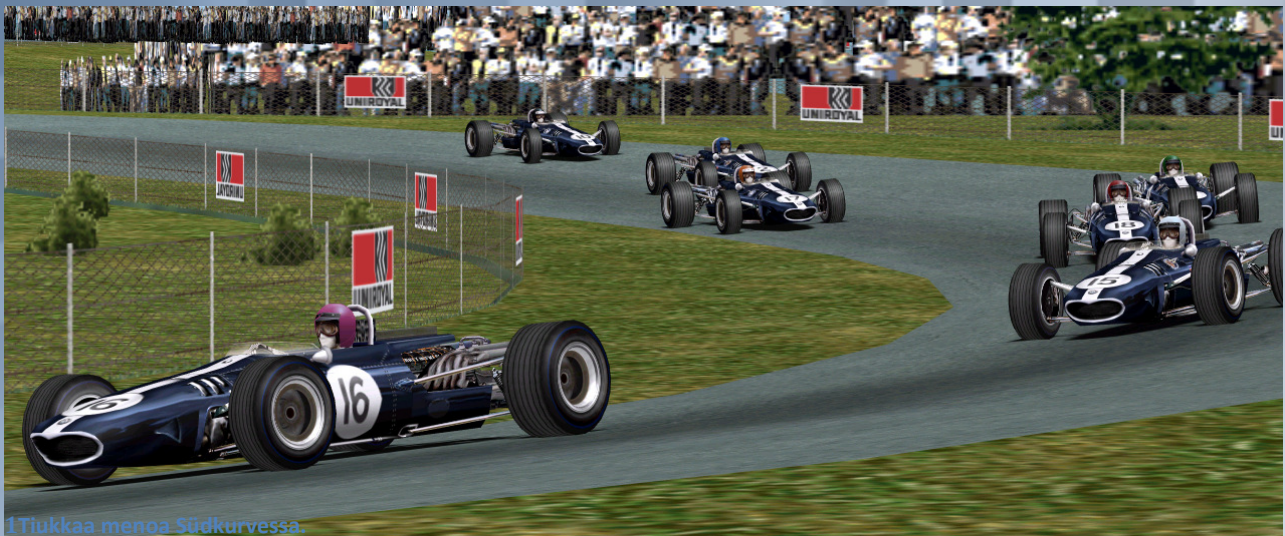
Parviainen kuittaa Seppälän.

sanoi työsopimuksensa irti ja Stenberg keskeytti rehelliseen ajovirheeseen.

Parviainen siis voitti kolmannen kerran putkeen ja Seppälä oli kolmannen kerran putkeen toinen. Isotalon veljeksistä Tommi oli tällä kertaa parempi ja saavutti kolmannen sijan ennen Kovasta ja veljeään Jannea. Hieman tylsän kisan jälkeen pisteet menivät seuraavanlaisesti: Parviainen 43, Seppälä 42, J Isotalo 29 ja Kovanen 24.

## 7. Nürburgring

Kaksi kuljettajaa oli jälleen ylitse muiden legendaarisen Nordschleifen aika-ajoissa: Kalle Parviainen ja Jussi Seppälä. Sarjan kärkikaksikko paukutti eturiviin molempien ajaessa maagisen kahdeksan minuutin rajan alle muiden jäädessä yli seitsemän sekunnin päähän. Huomattavaa oli myös peräti viiden kuljettajan jääminen ilman aikaa.



”Nyrpän” avauskierros on perinteisesti vaativa. Ensimmäisen mutkan joukkokolarilta onneksi välttyttiin, mutta muuten neljä kuljettajaa jäi matkan varrelle: kauden ensiesiintymisen radalla tehneet Jesper Räisänen ja Valtteri Sivonen olivat molemmat yli-innokkaita: Jesper täräytti pihalle jo muutaman mutkan jälkeen ja Valtteri kolaroi Uppalan kanssa – Uppala pääsi jatkamaan vain keskeyttäkseen seuraavalla kierroksella. Sinisalon ja Taipaleen taipaleet päättyivät myös ensimmäiselle kierrokselle. Lisää keskeyttäneitä saatiin, kun Santala teki perinteiset ja missasi ensimmäisen mutkan jarrutuksen toisen kierroksen alussa huonoin seurauksin. Ilkka Kotisalosta puolestaan oli matkalla kohti viidettä sijaa, mutta hänestä saatiinkin kilpailun kahdeksas keskeyttäjä hänen ajaessaan seinään Pflanzgartenin kuuluisassa hypyssä.

Silverstonen tapaan kärkikaksikko Parviainen ja Seppälä väänsivät pitkään ja hartaasti. Ero kasvoi aluksi kahteen sekuntiin, mutta Seppälä löysi pian uuden rytmin ja ajoi Parviaisen kiinni. Takasuoralle tultaessa ero oli kuitenkin joka kerta liian suuri, ja mutkaisilla osuuksilla ohittaminen on mahdotonta. Viimeisellä kierroksella Kalle oli jälleen saanut pienen kaulan aikaan, mutta ajoi sitten kierroksen

loppuvaiheilla mutkan leveäksi. Jussi pääsi aivan kantaan kiinni, mutta jälleen ulostulo takasuoralle sujui Kallelta paremmin. Seppälä rysäytti vielä vauhdilla seinäänkin, mutta pääsi raahautumaan maaliin toisena – jälleen Parviainen oli kuitenkin edellä.

Tommi Isotalo ajoi yksinäisen kisan, joka kuitenkin palkittiin kuudella pisteellä kolmannen sijan myötä. Ruutulipun näkivät vielä neljänneksi ajanut Mikko Rissanen sekä loistavan suorituksen tehnyt Petteri Kantokari.

Kaudesta oli jäljellä vielä neljä kilpailua, ja Parviaisen ja Seppälän ero oli vain kolme pistettä. Muut olivat 20 pisteen päässä, joten mestaruusjuna oli auttamatta mennyt muiden ohitse.

## 8. Monza

Team Kalakukko Racingin kakkoskuljettaja Hannu Etupalta palasi radoille ja kärkitaisteluihin Monzassa. Aika-ajossa Etupalta hävisi paalupaikan ainoastaan parilla kymmenyksellä Jussi Seppälälle, mutta väliin mahtui vielä ykköskukko Parviainen. Spinning Brothersien oli kuitenkin hyvä lähteä puolustamaan pistejohtoaan tallien sarjassa, sillä Kovanen kaasutteli neljänteen ruutuun.

Neljäs tila vaihtui kuitenkin kummalliseen virheeseen huippunopeassa Ascarissa ja keskeytykseen. Kärkikolmikko puolestaan piti järjestyksensä samana ruutulipulle asti. Etupalta oli montakin mahdollisuutta ohittaa Parviainen, mutta hän ei kehdannut riskeerata tallin kaksoisvoittoa. Ruutulipun heiluessa Parviainen ylitti viivan muutaman kymmenyksen ennen Etupaltaa Seppälän



Etupalta vetelee omia ajolinjojaan.

Startti sujui Kalakukkojen kannalta loistavasti: Parviainen hyökkäsi kärkeen ja Etupalta nosti itsensä Seppälän edelle. Taaempänä Jesper Räisänen räjäytti koneensa ja myös Juha Sinisalo keskeytti.

Kisassa nähtiin monia hyviä taisteluita. Kärjessä kolmikko Parviainen, Etupalta ja Seppälä etenivät erittäin pienillä eroilla. Heti heidän perässään puolestaan oli parivaljakko Santala-Kovanen. Ohituksia ei juuri nähty, mutta erot olivat niin pienet, että pienikin virhe olisi maksanut kalliisti.

Kierroksella 22 Kovanen pääsi vihdoon Santalan ohitse ja saikin revittyä hieman eroa.

jäädessä kolmanneksi. Kilpailu oli erikoinen siinä suhteessa, että pelkästään maaliin ajamalla ei saanut pisteitä, kuten Pertti Uppala sai huomata – hän sijoittui yhdeksänneksi, kierroksen kärjelle hävinneenä.

Kalakukkojen kaksoisvoitto tasoitti tilannetta tallien sarjassa huomattavasti. Parviaisen ero Seppälään puolestaan kasvoi kuljettajien sarjassa jo seitsemään pisteeseen – Seppälän tulisi löytää lisää vauhtia tasoittaakseen tilannetta.

## 9. Oulton Park

Oulton Parkin nelikilometrinen rata oli aiemmin kisakäytössä vuoden 2004 uuden vuoden GP:ssä. Paalupaikalla oli silloin Kalle Parviainen Ferrarillaan – ja sama toistui myös nyt. Ehkä hieman yllättäen Ilkka Kotisalo onnistui lyömään Jussi Seppälän ja kiilaamaan tämän edelle lähtöruudukossa.

Lähtö oli hyvin tasainen kaikkien Ferrareiden irrotessa viivalta yhtä hyvin. Seppälä ja Kotisalo painivat kuitenkin ensimmäisen mutkan rintarinnan, ja Parviaisen ero taaksepäin olikin hetkessä jo pari sekuntia. Ero, jota Parviainen jälleen hyödynsi täydellisesti ja karkasi muulta ryhmältä.

Toisella kierroksella vaikea rata yllätti Taipaleen ja Kantokarin, ja molemmat pyörivät metsähallituksen puolelle. Kärkinelikko oli tästä kaikesta autuaan tietämätön. Seppälä johti Kotisaloa ja Rissasta Parviaisen takaa-ajoon muutaman kierroksen verran. Sitten letka kutistui kahteen mieheen nopean Druids-kaarten koituessa Rissasen kohtaloksi. Hiljalleen Kotisalo jäi Seppälän vauhdista ja Aleks Elomaa olikin pian prässäämässä Ilkkaa. Mutta kierroksella seitsemän oli sitten Seppälän vuoro ajaa pellolle Druidsissa. Kotisalo ja Elomaa porhalsivat ohi.



Ilma on sakeana kampiakseleita kun Elomaa päästetään radalle.

Vaikea rata tuhosi kuitenkin tiukan taistelun varsin tehokkaasti ja erot repesivät monen sekunnin mittaisiksi. Elomaa oli matkalla kohti podiumia kauden ensimmäisessä kisassaan, mutta moottoririkko muutama kierros ennen maalia haihdutti haaveet savuna ilmaan.

Parviainen siis nappasi kauden kuudennen voittonsa ennen Kotisaloa ja Seppälää. Ehkä kisan huonoimmasta suorituksesta vastasi Tommi Isotalo, joka jäi kärjestä peräti 70 sekuntia, ja hävisi jopa kolmesti spinnanneelle Niko Stenbergille – minne ihmeeseen vauhti oli kadonnut? Samaa varmaan kyseli Seppäläkin kisan jälkeen, sillä Parviaisen johto oli revennyt nyt 11 pisteeseen.

## 10. Watkins Glen

Mestaruus oli siis katkolla jo kauden viimeistä edellisessä kilpailussa. Tämä näkyi erityisesti Parviaisen ajossa, joka paukutti Ferrarinsa paalupaikalle. Tommi Isotalo toipui loistavasti Oultonin pettymyksestä ja kiihdytti kolmanteen ruutuun, heti veljensä perään. Mestaruustaistelun kannalta Seppälän osakkeet eivät olleet kovin korkealla: alla BRM ja kahdeksas sija aika-ajossa.

Lähtökolarilta vältyttiin kaikkien pitäessä sopivan määrän jäitä housuissaan, mutta kierrokselle kaksi lähdeittäessä tapahtuikin kauden pahin kolarisuma. Tapahtumat alkoivat muutamaa mutkaa aiemmin.

Tommi Isotalo ajautui Big Bendissä leveäksi ja Hannu Etupalтта näki tilaisuutensa tulleen. Hän syöksyi viimeiseen mutkaan sisälle ja pääsi kuin pääsikin Isotalon edelle. Kaksikon takana ollut Mikko Rissanen hyödynsi tilanteen kuitenkin parhaiten, ja kiihdytti mutkasta ulos Etupaltan rinnalla. Rinta rinnan miehet painelivat vielä ensimmäiseen mutkaankin. Sitten seurasi klassinen esimerkki liiallisesta luopaisuudesta: kumpikaan ei antanut periksi, mutta molempien linjat valuiivat kohti radan keskustaa. Bäng!



Kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa.

Osuman seurauksena rata tukkiutui täysin ja Tommi Isotalo joutui väistämään nurmikolle. Niko Stenberg ei tätä tehnyt vaan rysäytti suoraan villisti pyörivän Rissanen kylkeen. Soppa oli valmis. Savun hälvettyä ratavirkailijat korjasivat radalta neljä autonromua – yllättävän moni pääsi siis lopulta jatkamaan. Heidän joukkoonsa ei kuitenkaan kuulunut Jussi Seppälä. Keskeytys tarkoitti mestaruuden valumista miehen sormien välistä.

Kahdeksan kuljettajaa jatkoi radalla. Kärjessä Parviainen joutui hurjan hiillostuksen alaiseksi Janne Isotalon suunnalta. Ennen kilpailun puoltaväliä Isotalo kuitenkin pyörähti kahteen kertaan ja jälkimmäisen virheen seurauksena joutui keskeyttämään. Isotalojen kunniaa jäi täten puolustamaan Tommi, joka ei kuitenkaan saanut Parviaisen vajaan kymmenen sekunnin johtoa kutistettua. Kalle hidasteli viimeisellä kierroksella sen verran, että ruutulippumiehen päästessä hommiin ero oli pienentynyt puoleen. Kolmanneksi kruisaili alun kolarisumasta selvinnyt Ilkka Kotisalo. Loput maaliin päässeet olivat Kantokari, Karjunen sekä Hantula.

Kilpailun jälkeen jännitettävänä oli vielä kuljettajien sarjan kolmas tila: Janne Isotalo ja Ilkka Kotisalo olivat tasapisteissä eikä toinen Isotalokaan ollut kuin neljä pistettä kaksikon perässä. Myös tallipisteissä tilanne oli kutkuttava: Kalakukot 91, Spinnarit 86 ja Isotalot 80. Paljon oli siis vielä pelissä karavaanin suunnatessa Väli-Amerikkaan kauden viimeistä koitosta varten.

## 11. Mexico

Kuten niin moni aiempikin kausi, niin myös 14. kapina päättyi Meksikoon. Tasan viisikilometrinen rata tarjoaa kuljettajille kaikenlaisia mutkia hiusneulan matelusta huikeaan ensimmäiseen mutkaan. Paalupaikan otti ehkä hieman yllättäen Janne Isotalo Brabhamillaan ennen Parviaista. Tommi Isotalon ajaessa kolmanteen ruutuun oli selvä, että I&I Racing tulisi taistelemaan tallimestaruudesta vielä tosissaan.

Startissa nähtiin todellinen yllätys, kun Niko Stenberg paiskasi Hondansa kolmannelle sijalle. Ensimmäisen kierroksen jälkeen kärkikaksikko oli jo kolme sekuntia edellä valkoista valasta, mutta Stenbergin takana olleet Isotalo, Seppälä ja Santala eivät pystyneet ohittamaan Nikoa ennen kuin oli jo liian myöhäistä – toisen kierroksen lopussa Isotalo pääsi Stenbergin ohitse, mutta ero kärkeen oli jo kuusi sekuntia. Parhaiten tilanteen kuitenkin hyödynsi Santala, joka ohitti molemmat herrat kerralla. Edettiin järjestyksessä J Isotalo, Parviainen, Santala, T Isotalo, Stenberg, Seppälä, Kotisalo.

Pian Seppälä pääsi myös Hondan ohitse ja nousi ahdistelemaan Santalaa ja Isotaloa. Isotalo kuitenkin liittyi laulukuoroon keskeyttäessään kierroksella seitsemän. Muutamaa kierrosta myöhemmin Santala murtui Seppälän hurjassa painostuksessa ja joutui niin ikään keskeyttämään. Kotisalo oli tässä vaiheessa tippunut jo kauas Seppälän perästä, joten loppupisteissä toisen sijan varmistanut Seppälä ajeli kaikessa rauhassa kolmannelle sijalle.



Tässä vaiheessa Janne vielä johtaa joukkoa.

Kilpailun voitto ratkesi harmittavalla tavalla. Janne Isotalo oli repinyt jo viitisen sekuntia eroa Kalle Parviaiseen, kunnes hän ajoi kilpailun puolivälissä yhden mutkan pitkäksi. Parviainen pääsi lähelle, muttei kuitenkaan ohitse. Muutamaa kierrosta myöhemmin Isotalon hurja repiminen kostautui toisen virheen muodossa: spinni toisessa mutkassa antoi kärkipaikan ja voiton lautasella Parviaiselle, joka piti eron riittävänä viimeisten kahdeksan kierroksen ajan. Lopulta siis Parviainen päätti kauden kahdeksanteen peräkkäiseen voittoonsa Isotalon tullessa lipulle toisena ja Seppälän täydentäessä palkintopallin.

Parviainen oli ylivoimainen eron Seppälään ollessa kauden loppupisteissä 25 pistettä. Janne Isotalo vei sarjan kolmannen sijan ennen Kotisaloa. Tallipisteissä tilanne pysyi samana kuin ennen Meksikoa: Team Kalakukko Racing nappasi mestaruuden niukasti ennen Spinning Brothersien kaksikkoa I&I Racingin jäädessä kolmanneksi. Kalakukkojen mestaruutta voidaan pitää aikamoisena yllätyksenä,



sillä toinen kuljettaja Etupalta saalisti pisteitä vain Monzassa. Ne kahdeksan pistettä osoittautuivat sitten kultaakin kalliimmaksi.

## **Kuljettaja-arviot**

Kuljettajille annetaan pisteitä kolmesta plussasta kolmeen miinukseen. Lukija saa itse päätellä, kumpi elukka edustaa kumpaa merkkiä. Peukun saa erityistä trelleyttä osoittaneista suorituksista tai asenteesta.

- **Kalle Parviainen**, 93 pistettä.   
Aloitti kauden kahdella keskeytyksellä ja ajoi kauden aikana ”vain” neljä paalupaikkaa. Kolmannen kilpailun jälkeen olikin sitten omaa luokkaansa. Kahdeksan voiton sarjaa tuskin tullaan koskaan rikkomaan.
- **Jussi Seppälä**, 68 pistettä.   
Selvästi sarjan nopein aika-ajaja, mutta kilpailuiden ratkaisuhetkillä puuttui se jokin. Tasaisuudellaan antoi kuitenkin Parviaiselle hyvän vastuksen, mutta loppukaudesta notkahti aika pahasti.
- **Janne Isotalo**, 50 pistettä.   
Tällä kertaa Isotalon veljesten jäsentenvälinen meni Jannen nimiin. Aloitti ja lopetti kauden väkevästi, mutta oli monen kisan ajan poissa palkintopallilta. Vaikka nopeutta riittääkin, niin teki kauden kahdessa viimeisessä kilpailussa neljä ajovirhettä – mikä on aivan liikaa.
- **Ilkka Kotisalo**, 47 pistettä.   
Osoitti varmuutensa jo tribuuttikaudella ja piti linjan samana myös nyt. Ei pidä juuri meteliä itsestään, joten sarjan neljättä sijaa voitaneen pitää pienenä yllätyksenä.
- **Tommi Isotalo**, 38 pistettä.   
Ei esittänyt kauden aikana mitään ihmeellistä. Tasaisen varma puurtaja, mutta viimeinen puristus puuttuu.
- **Arhippa Kovanen**, 28 pistettä.   
Kaudella 10 jäi mestaruudesta kolme pistettä – nyt eroa kärkeen on 65 pistettä. Käsittämätöntä romahdusta selittää peräti viisi nollatulosta, jotka tiputtivat miehen tehokkaasti kärkitaistoista. Kuitenkin aina kärkkymässä kärjen takana, joten pienellä onnella olisi voinut olla paljon korkeammalla lopputuloksissa.
- **Niko Stenberg**, 26 pistettä.   
Voitti Lime Rockin osakilpailun puolella minuutilla – se jäikin kauden ainoaksi meriitiksi. Kilpailuihin tullessaan lähes kauden yhdeksän veroisessa vauhdissa, mutta paikalle voisi tosiaan vaivautua useamminkin.
- **Petteri Kantokari**, 19 pistettä.  
Kausi alkoi surkeasti kolmella keskeytyksellä ja yhdellä poissaololla, mutta keräsikin loppukauden tasaisesti pojoja himaan.

- **Juha Santala**, 15 pistettä. 🤔  
Kausi meni totaalisesti pieleen, mutta viimeisen kisan perusteella vanha vauhti on vielä tallella – se vain täytyy löytää kaikissa kilpailuissa.
- **Jarmo Hantula**, 11 pistettä. 🤔  
Kauden kohokohta kolmas sija Keimolassa, muuten Handun kausi sujui keskeytysten merkeissä.
- **Mikko Rissanen**, 9 pistettä. 🤔🤔  
Mitä ihmettä? Rissanen on nopea kaveri, mutta tämä kausi ei kyllä sitä osoittanut. Oli poissa puolet kaudesta.
- **Hannu Etupalta**, 8 pistettä. 🤔🤔  
Tulokset kertovat karusti Hannun kaudesta kaiken oleellisen: toinen sija Monzassa, neljä keskeytystä, viisi poissaoloa. Hyviä tuloksia on vaikea saada jos ei ilmaannu kisoihin.
- **Sami Liikanen**, 6 pistettä. 🤔🤔  
Kuka? Ai niin, kauden 10 mestari. Ajoi kahdesti kuudenneksi ja sen jälkeen hävisi radoilta.
- **Eetu Karjunen**, 4 pistettä. 🤔👉  
Uusi tulokas. Intoa riittää vaikka mopolla tähtiin menemiseen, mutta taitoa ei vielä tarpeeksi. Ehdottomasti kuitenkin plussaa asenteesta, josta jotkut voisivat ehkä ottaa mallia...
- **Pertti Uppala**, 3 pistettä. 🤔👉  
Lisää asennepalkintoja. Yksi sarjan hitaimmista kuljettajista, mutta oli silti paikalla kaikissa paitsi yhdessä kilpailussa.
- **Niko Tuomola**, 2 pistettä. 🤔  
Kaksi kilpailua ja kaksi pistettä. Kuten jo aiemmin todettu, pisteitä on vaikea saada jos ei tule paikalle.
- **Juha Sinisalo**, 1 piste. 🤔👉  
Juha oli paikalla kaikissa paitsi yhdessä kilpailussa ja silti vain yksi piste. Kuuluu osastoon hidas mutta varma.
- **Aleksi Elomaa**, 1 piste. 🤔🤔  
Miten ihmeessä näin nopea kuljettaja ei osallistu kilpailuihin? Saavutti yhden hikisen pisteen ainoasta kilpailustaan johon osallistui. Vauhtia riittäisi aivan kärjen haastamiseen.
- **Jupi Taipale**, 0 pistettä. 🤔🤔🤔👉  
Vaikka tuloksia ei tullut, on uusia kasvoja aina mukava nähdä. Varmuutta pitäisi saada huomattavasti lisää, sillä jokainen kilpailu päättyi keskeytykseen jo alkuvaiheessa.
- **Jesper Räisänen**, 0 pistettä. 🤔🤔🤔  
Kävi pyörähtämässä kahdessa kilpailussa ja tuloksena tasan nolla ajettua kilometriä. Tämän huonommin ei voi mennä...

- **Valteri Sivonen**, 0 pistettä. 🙄🙄🙄  
... voi sittenkin. Sivonen osallistui yhteen kilpailuun ja keskeytti senkin ensimmäisellä kierroksella. On vain yksi suunta: ylöspäin.



# TRELLEPORI

R15 @ 2008



Älä ole aasi! Tilaa miinus-tv  
vain 29,90/kk + ppm + alv + kusetusmaksu

miinus SUX

kanava aidolle formulafanille,  
löytyy warm-up läppiä ja muuta  
shittiä 24/7

"Olisin tilannut jo eilen jos Sampo  
Pankki olisi toiminut"

- Uusi maksaja



# Sormet solmussa – Petteri Kantokari & pienoismallit harrastuksena

Kaiken pöytäautoilun ohella trelleillä on myös aikaa (välillä) monenlaiseen muuhun harrastamiseen ja näpertelemiseen. Tässä artikkelissa tutustutaan Petteri ”Kanzo” Kantokarin harrastukseen, pienoismalleihin.

## 1. Mistä touhussa on kyse?

No eipä juuri mistään hirveän järkevistä; iso mies istuu yötä myöten pöydän ääressä liimanhajussa silmät kiiluen ja kieli keskellä suuta kokoilemassa jotain pikkuautoja... Vähemmästäkin menee hermot. Hermoja tässä hommassa nimittäin vaaditaan – ja paljon.

## 2. Kuinka pitkään olet harrastanut pienoismallien keräämistä/kasaamista ja kuinka lähdit mukaan?

70-luvulla kokosin isot läjät niitä Airfixin lentokoneita, kuten melkein kaikki muutkin pikkujätkät siihen aikaan. Ihan hyviähän niistä tuli, vaikka koko kasa myöhemmin pikku hiljaa mureni, hajosi ja katosi maailman turuille.

Mies kasvoi ja koko touhu alkoi tuntua vähän lapselliselta. Mennään ajassa reilu neljännesvuosisata eteenpäin ja retkelle pojan kanssa Ilmailumuseoon, jonka pikkuisessa kaupassa on alennusmyynissä hieno Phantom-hävittäjä. ”Hei, haluaisitko koota tuommoisen yhdessä papan kanssa?” No siitähän se taas lähti. Lentsikka koottiin ja laitettiin hyllyn päälle. Hieno! Hmm, mitähän muuta voisi koota, kun on nyt näitä maalejakin? Mitähän F1-autoja löytyisi, koko tämän vuoden gridi näyttäisi varmaan hienolta



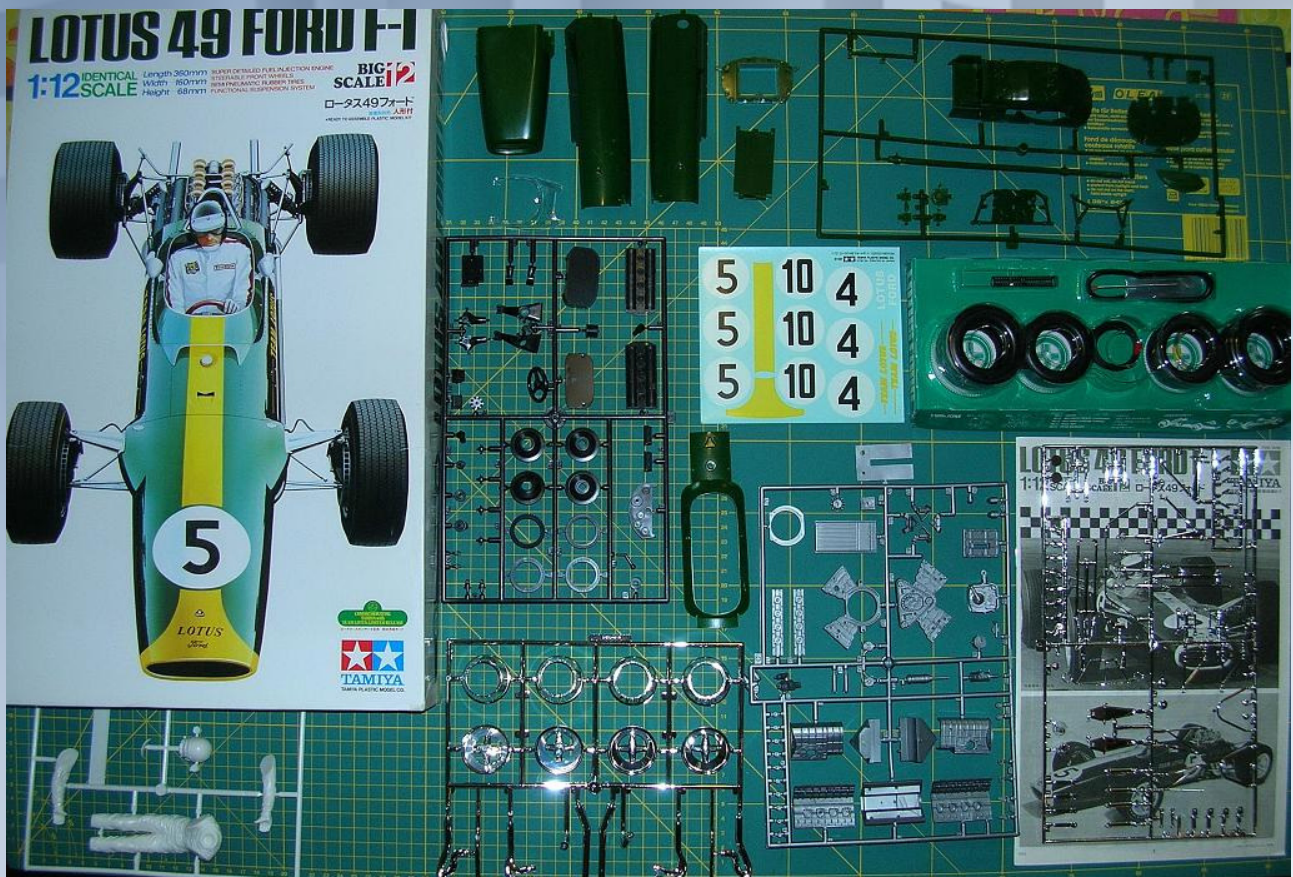
Eläintarhan Grand Prix: Scheckter ja Mansell avavastavat pahaa Eläintarhan GP:n lähtöruudukossa - kummallakaan ei ole tiikeriä tankissa.

ikkunalaudalla...  
Vaan eipä löytynyt koko nykygridiä, ei GPL-Eaglea, eikä sharknose-Ferraria 60-luvulta. Itse asiassa valikoima tuntui olevan hyvinkin rajoitettu. Aika äkkiä selvisi, että Tamiya oli SE valmistaja, jonka formuloita oli järkevintä lähteä jahtaamaan. Harmi kyllä, Tamiyankin viimeisin uusi malli on jo vuodelta 2002. (Ilmeisesti

tuotantokustannukset ja lisenssimaksut F1-sponsseille ja renkaanvalmistajille ovat kohonneet taivasiin, eivätkä F1-tallitkaan suhtaudu nykyään kovin avoimesti mallinvalmistajien suuntaan.) Vaan eipä hätiä, keräilläänpä sitten ne vanhat mallit, kun niitä vielä jostain saa. Onneksi noista vanhoista tehdään välillä myös uusintapainoksia. Harvinaisimpia (kuten James Huntin McLaren M23 -mallia) ei vain tahdo löytää enää mistään isollakaan rahalla.

### 3. Kokoatko erilaisia pienoismalleja vai vaan esimerkiksi kilpa-autoja?

Kaapeissa on noin 70 kokoamatonta F1-mallia, joten jos meinaan joskus parinkymmenen vuoden aikana saada ne valmiiksi, niin ei kannata paljon poikkeilla sivupoluille. Tosin lasten kanssa tulee aika ajoon väsähtyä myös lentokoneita, panssarivaunuja ja laivoja, joka on toisaalta ihan kivaa vaihtelua. Cosworthin moottoriinkin voi kyllästyä, jos sen tekee liian monta kertaa peräkkäin... Muut autot eivät juuri kiinnosta, vaikka valikoima olisikin jossain jenkkirautapuolella aika messevä. On muuten aika ihmeellistä, miten vähän tässä formulahullujen maassa onkaan juuri F1-autojen mallaajia.



Palapeli: Colin Chapman oli raivoissaan. Mekaanikot hengailivat baarissa ja Jimmyn auto oli vielä aivan alkutekijöissään!

### 4. Mitä eri vaiheita pienoismallien kokoaminen sisältää ja mitä välineistöä siihen tarvitaan?

Kaikenlaista kamaahan sitä tosiaan kertyy. Mallien ulkomaalauspuoli hoituu pääasiassa noilla spraypulloilla (tosiharrastajat käyttävät kynäruiskua ja kompuraa) ja muihin osiin käytetään akryylimaleja ja kunnan pensseleitä. Leikkurit, terävä leikkausveitsi, hyvä alusta, hiomapaperia, viiloja, sormipora, hyvä valaisin, dekaalinpehmentä, täytemassaa, rajausteippiä... Onhan näitä.

Uusi pienoismalliprojekti käynnistyy yleensä laatikon availulla, sisällön nuuhkimisella (noissa on semmoinen hyvä odotuksia nostattava aromi), osien ihmettelemisellä, ohjeiden tutkimisella ja kyseisen auton taustamateriaaliin ja historiaan perehtymisellä. Tuolla lailla hommaan tulee lisää motiivia.

Ensiksi pesen osat (muovin pinnassa on epäpuhtauksia) ja täytän massalla muovissa mahdollisesti näkyvät valujäljet, sitten hion kevyesti isommat pinnat, jotta pohjamaali tarttuisi paremmin. Lisää hiontaa ja sitten rohkeasti varsinaiseen maalaukseen. Ensin spraypullosta hyvin kevyt utukerros, sitten pari peittävämpää kerrosta. Kuulostaa yksinkertaiselta, mutta AINA menee kuitenkin jotain pieleen. Ja taas hiotaan. Ja maalataan. Ja kiroillaan UUSIA virheitä. Korkataan kalja. Ja hiotaan. Ja maalataan. On ihmeellistä, miten monella eri tavalla homman voikaan munata.

Tässä kohtaa tulee peliin tuo kärsivällisyys - tai sen puute. Ja kun lopulta on edes jotenkin tyytyväinen maalipintaan ja alkaa laittaa autoon kieli keskellä suuta sen tuhannen erilaista dekaalia, niin koko homma voi mennä taas hetkessä pilalle. Ja jos nyt sitten saakin ne dekaalit ojennuksessa paikalleen, niin homman voi vieläkin mokata seuraavassa vaiheessa eli mallin lakkauksessa. Tässä auttaa ehkä parhaiten polvillaan rukoilu. Lakkaspray voi syövyttää ne hienosti paikallaan olevat dekaalit hetkessä täyteen reikiä. Tai kuplia. Tai molempia. Ja taas kuluu sitä kaljaa ja kynsiä.

Se pensselinheilutuspuoli onkin sitten varsinaista hermolepoa spreijaamiseen verrattuna. Ohjaamo, tukivarret, moottori, vaihdelaatikko ja muut osat, jopa jossain malleissa mukana olevat kuskitkin, on helpompi maalata pensselillä. Yksityiskohtia saa mukavasti esille värihuuhtelulla, kuivaharjauksella ja minikokoisilla pensseleillä. Mansellin kulmakarvatkin tulivat oikein näköisiksi.

Koko hommaan saattaa kulua useampi kuukausi tai koko vuosikin, kun laitan projektin aina välillä laatikkoon odottamaan, että löydän jostain taas lisää vapaa-aikaa ja inspiraatiota. Yleensä kaapissa on myös useampi keskeneräinen, eri tekovaiheessa oleva malli. Eihän näitä viitsi väkisin vääntää, vaan homman pitää tuntua hauskalta. Vaan kun se auto sitten lopulta valmistuu (ja suljen silmäni niiltä kaikilta virheiltä), niin on se vaan pirun mukava laittaa esille vitriiniin muiden mallien viereen.

## **5. Onko harrastus kustannuksiltaan kallis?**

Heh, taitaa olla parempi oman mielenrauhan vuoksi, ettei lähde ynnäilemään kuluneita euroja. Esim. nuo Tamiyan 1:20-mallit maksavat siinä 20-40 € ja 1:12-mallit mitä tahansa väliltä 50-150 €. Ebaylta voi tehdä hyviäkin löytöjä, mutta hinnat ovat nousseet koko ajan ja tarjonta vähentynyt. Tamiyan spraymaalipurkit maksavat 6-10 € (jos näitä ylipäänsä mistään löytää), ja sitten vielä päälle kaikki muu tilpehööri. Aika pienelläkin satsauksella voi tosin päästä alkuun – eihän niitä kaikkia malleja ja tarvikkeita tarvitse heti kättelyssä hankkia.

## **6. Mitä aloittelevan harrastajan tulisi huomioida?**

Laadukkaita malleja ja maaleja joutuu vähän metsästelemään. Mallikaupat ovat Suomessa harvassa, ja aika pian joutuu tilailemaan tavaraa nettikaupoista ja -huutokaupoista. Pensselimaaleilla voi toki aloitella, mutta jos aikoo käyttää ruisku- tai spraymaaleja, niin hengityssuojain on pakkohankinta. Valmiit mallit on kiva pitää esillä, mutta suojata pölyltä esim. vitriineihin.

## 7. Mikä on kaikista pienoismalleistasi sinulle se rakkain esine? Miksi?

Tällä hetkellä tuo vuoden 1967 John Surteesin 1:12 Honda RA273. Totta kai, kun olen sitä tahkonnut vuosikausia GPL:ssäkin. Mutta seuraavaksi on projektina väsäätä Jim Clarkin Lotus 49 (se GPL-tykki) 1:12-mittakaavassa, eiköhän sitten vaihdu suosikkikin!



Valkoinen valas: John Surteesilta palaa käämit: valkoinen valas ei taivu Zandvoortin shikaaniin.

## 8. Ja lopuksi klassinen kysymys, mitähän se kotiväki tuumaa pienoismalli-harrastuksestasi? 😊

No onhan tämä vissiin perheen kannalta mukavampi harrastus kuin pöytäautoilu. Mallaillessa istun yleensä keittiön pöydän äärellä ja olen ainakin fyysisesti läsnä (henkisestä läsnäolosta en olisi niin varma), kun simuillessa olen poissa sekä henkisesti että fyysisesti... Vaimo tosin valittaa välillä maalin hajusta ja lapset kommentoivat "ai jaa, taaaasko sä teet noita formuloita, tehdään välillä lentsikoita!"





# Keulat vastakkain!

Tällä kertaa Veijo Lahtinen ja Tuomas Koskela ottavat mittaa toisistaan toimituksen toimesta.

**Veijo "Vex" Lahtinen** **Tuomas "KOO" Koskela**

*Toimituksen kommentit*

## 1) Koppi vai OW?

OW. Kilparadalla on kilpa-autoja ja kilpa-autoja EI näy liikenteessä.

Otan kopin, jos saan kiinni. Jos en saa kiinni, suustani pääsee "OWWW!"

*KOO tietää koppien salat ja siirtyy heti kärkeen.*

## 2) Manuaali- vai automaattivaihteisto?

Manuaali. Enhän anna telkkarinkaan valita kanavia puolestani.

Riippuu shifteriwhinen pituudesta. En tosin näe kuin yhden vaihtoehdon, jonka valitsemalla säilytän katu(rata)uskottavuuteni edes minimaalisena: manuaalivaihteisto.

*Veijo tasoittaa tilanteen manuaalitelevioliionsa.*

## 3) Monaco vai Long Beach?

Long Beach. Oikeaa kilparataa ei ole kummassakaan, joten sijainti ratkaisee.

Monaco on epäkilparata(tm). Siellä tosin voisi olla mukava asustaa tovin. Long Beach on parempi kilparata, mutta se on jenkkiässä, joten siellä asustaminen ei voi olla yleiselle terveydelle hyväksi. Eli LB kilparadaksi, Monaco asumiseen.

*Kuka hullu sitä jenkkiässä haluaisi asua? KOO siirtyy 1-2 johtoon.*

## 4) Peppu vai tissit?

Nämä ja se missä ne on kiinni. Kas kun nykyään näitä yksittäin tarkasteltuna ei voi tietää omistajan sukupuolta. Kysykää vaikka Ronaldolta.

Riippuu kohteen lähestymissuunnasta sekä kohteen orientaatiosta symmetri akselinsa suhteen havaitsijaan nähden. Eli kumpi sattuu osumaan ensin silmiini. Osumistodennäköisyys joka tapauksessa on noin 107 %. ;)

*Ronaldo syöttää Vexille, joka tykittää tasoituksen.*

## 5) Britney Spears vai Celine Dion?

Dion. Näillä vaihtoehdoilla ääni on pakko antaa äänen perusteella.

Mrs. Dion, selin päin.

*Kakkonen on ykkönen ja KOO on nyt ykkönen.*

## 6) Downforce siivistä vai maaefekti?

Siivistä. Mitä isommista, sen parempi. Kilpa-autojen pitää olla näyttäviä.

Mitä lentokoneella lentämiseen tulee, siivet ovat useinkin tarpeen. Muuten force mentässä ylailmoista nopeasti down kasvaa kovin suureksi, eteenkin efekti maan kanssa suorituksen loppuvaiheessa äityy jopa sietämättömän suureksi. Eli siivet, kiitos. Myös kilpa-autoissa.

*KOOn fysiikan lakien tuntemus siirtää hänet 2-4 johtoon.*

## 7) Senna vai Prost?

Senna. On kolmenlaisia kuskeja: nopeita (Prost), intohimoisia (Kanzo), nopeita ja intohimoisia (Senna).

Senna on ollut jo tovin jokseenkin puolustuskyvyttömässä kunnossa, joten kai Prost tämän kamppailun voisi nykykunnossaankin voittaa.

*Toimitus palkitsee Veijon intohimoisesta suhtaumisesta Kanzo. Tilanne 3-4.*

8) Maito vai piimä?

Maito.  
Hapantumaan päässeet maitotuotteet pitää heittää pois.

Oikea vastaus on "piimä".

Kyllä. Tämän oikea vastaus on "piimä".  
Tilanne 3-5.

9) Ohitus toisen virheestä vai "pommijarrutuksesta"?

Jarrutuksesta. Siinä miehet punnitaan. Jarrutuksessa voi painostaa myös toisen virheeseen. Tulee mieleen muuan kisa Interlagosissa...

Vain lopputulos ratkaisee, tyyliä ei jaeta. Toisaalta rankkuja kyllä jaetaan, joten ylituomari-Kallen ylikiihottumisen estämiseksi valitsen mieluummin ohittamisen "toisen virheestä".

Vexin mainitseman tilanteen voi katsoa F1-79 Season 6 Interlagosin jälkilähtöksestä. Tilanne tasoittuu 4-5.

10) Lähtövalot vai vihreä lippu?

Vihreä lippu. Yhteneväisyyden vuoksi joko lähtöön vihreä lippu tai sitten maaliin ruutuvalot.

Vihreä lippu ö död.

Ruutuvalot lämmittävät toimituksen sydämiä, samoin kuin Jorma Pulkkinen Ruutuysi.

Lopputilanne: *Veijon huima kiri nosti miehen tasapeliin Tuomasta vastaan. Toimitus onnittelee molempia.*

## TRELLEPORI

R15 @ 2008



# Kuukauden kolumni

*Kuukauden kolumni – juttusarjassa pääsevät ääneen Trellet.netin kotipakinoitsijat. Mikäli sinulla on idea, hauska (omasta mielestäsi) tarina, tai olet innokas kirjoittamaan mieltäsi askarruttavasta asiasta, ota yhteyttä dremeli(at)gmail.com.*

## Viimeinen kisa

Pöytäautoilijan elämässä tulee eteen hetkiä jolloin pysähtyy miettimään mennyttä ja tulevaisuutta. Nyt kauden loputtua tuntui sopivalta ajalta summata omaa historiaa ja sen kohokohtia. Viittaukset todellisiin tai kuvitteellisiin henkilöihahmoihin ovat täysin tahallisia.

2001/04:

Työkaverit puhuvat jostain geplistä jossa ajetaan jollain vanhoilla autoilla. Silloin ei ollut kuulemma edes varaa ostaa siipiä formuloihin. Harmikseni kuulin että joku oli saanut firmalta ratin ja itse olin omilla rahoilla ostanut jo moisen.

2001/06:

Ensimmäinen online startti. Lähdössä alkaa tulla jostain savun hajua. Hetken epäilen kisajännitystä mutta syyksi paljastuu peleistä näkyvä tumma pilvi. Joku guru kertoo kisan jälkeen, että konetta ei kannata käyttää punaisella koko aikaa kun odottaa starttia ja että sitä kaasua voi nostella kun vaihtaa vaihteita.

2002/02:

Illan kisassa naapuritallin Hero (nimi muutettu) ajoi sikamaisesti kylkeen viimeisellä kierroksella Spa:n viimeisessä mutkassa. Huomenna otan töihin kartun mukaan.

2003/01:

Voitto! Pitkällinen puurtaminen palkitaan kun pääsen viimein maistamaan voittosamppanjaa muutenkin kun päiväunissa. Voittoa kuitenkin sävyttää skandaali, kun kartun pelossa Ferrari kuski laskee ohi maalisuoralla.

2004/05:

Säätiedotuksessa luvattiin epävakaista keliä Eläintarhan alueelle, mutta ei siinä puhuttu mitään satavista 65-autoista.

2004/06:

Ensimmäinen trelle voitto! Jo Eläintarhasta tuttu säätila suosi selkeästi minua tällä kertaa ja selvisin ensimmäisenä ruutulipulle 65-flipperistä.

2004/11:

Joku modeemia käyttävä aiheutti röyhkeällä ajamisellaan keskeytyksen, jonka johdosta päätin lopettaa kauden (taas).



Mikko Hytönen pääsi pöytäautoilijoiden eläkkeelle

2005/05:

Päätin lähteä näyttävästi ulos gepli hommista räjäyttämällä Lotuksen koneen.

2005/07:

Löysin uuden rakkauden geplin tilalle. Sillä on paremmat grafiikat ja isommat tekstuuritkin.

2006-2007:

Lukuisia F3 kausia ja ajeltiinhan siellä jotain koppiakin välillä. Ensin olin tallikaveria nopeampi, kun hän vaan ajeli total rankkia. Tallikaverin vaihduttua olinkin sitten sekunnin pari perässä joka kerta. No tulipa siinä sivussa pari tallimestaruutta, mutta henkilökohtaiset saavutukset jäivät palkintopallin tasolle.

2008/05/27:

Mestaruus! 7 vuoden tavoittelun jälkeen pääsen ruiskuttamaan voittosamppanjaa henkilökohtaisen mestaruuden kunniaksi. Tallimestaruus jäi kuitenkin vaan toiveuneksi, kun tallikaveri keskittyi kauden aikana enemmän puiden kaatoon ja hännän läpsyttelyyn hiekkarannalla.

2008/05/28:

Pitkään mielessä ollut uran lopettaminen tuli toteen. Onnistuneen kauden jälkeen pystyi hyvillä mielin laittamaan ratin myyntiin ja keskittymään muihin tulevaisuuden haasteisiin.

Onnea tuleville kausille, mitä ikinä ne sitten ovatkaan.

Mike/McBeaver



“Katson tätä aina kun en ole  
ajamassa autoani”

- Mr. Moron



Vain Formulaa ja pornoa, miksi  
maksaisit turhasta ihmissuhde  
hömpästä.



Vain Urheilua ja pornoa, miksi  
maksaisit turhasta ihmissuhde  
hömpästä.





**TRELLET.NET**  
CREATING ALIENS

**KIIYY ZPPOON**

*...ja oikein hyvää joulua kaikille trelleille!*