AudiClub

Julkaisu Audiclub Finlandin jäsenille

Helmikuu 2023
nro 15



Täältä tullaan!

Radoille ja tapahtumiin







Kymiring
Uusia tuttuja radalla
SIVUT 10–12

Kauden päätös Ahvenistolla
Ääntä mahtuu maailmaan
SIVU 9

Kesäcruising
Lystiä porukalla
SIVUT 29–30



third point photography/Ilmari Heinäjärvi

Juuso Suonio

Intohimosta tuli ammatti

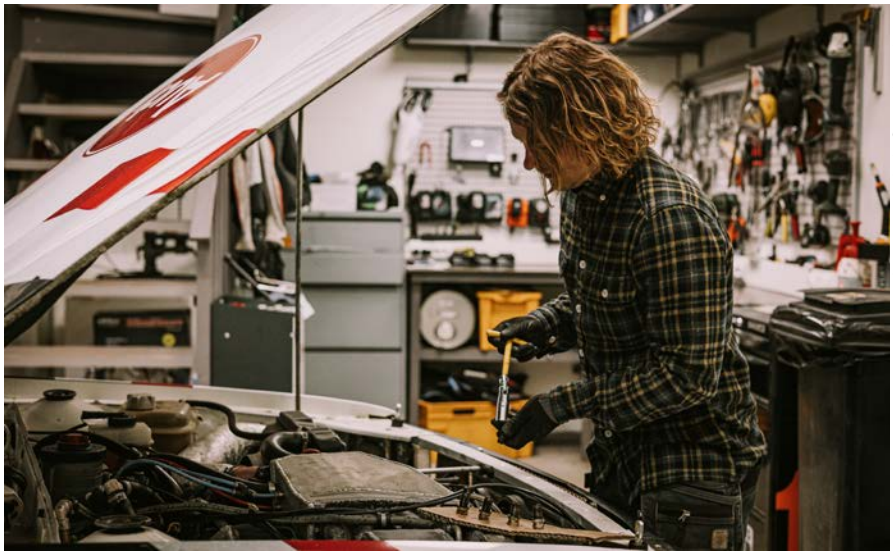
Teksti **Juuso Suonio** ja **Jorma Pajulahti**

Harrastuksella voi olla monta ulottuvuutta ja Juuso Suonio on siitä mielenkiintoinen esimerkki. Rassaamisen ja radalla ajamisen lisäksi rakkaasta harrastuksesta on ajan kuluessa saanut myös hieman makkaraa leivän päälle.

Viime vuosina muuramelaisen VAG-miehen on voinut bongata harrastamasta Audiclubin ratapäivillä, niin kesällä kuin talvellakin. Ajokki vaihtuu vuodenajan mukaan. Talvisin alla on ollut mm. B7 RS4 ja kesäisin vuoroon on päässyt muuan harmaa ja kovaääninen Porsche 911.

”Rovaniemen jääratapäivät ovat kevättalven kohokohta. Siellä on käyty samalla porukalla nyt useampi vuosi putkeen. Päivät ajetaan ja illat saunotaan. Silloin kun ajetaan, niin ajetaan ihan oikeasti ja kovaa. Olen vahvasti sitä mieltä, että oli alla mikä tahansa laite, niin se on tarkoitettu ajettavaksi. Puskureita ja maskin ritilöitä saa kaupasta, mutta sitä tunnetta, kun mennään sivuluisussa ja reilu neljäsataa heppaa tuottava V8 huutaa kolmosella rajoittimeen ei saa mistään muualta. B7 Risan voimalinja on uskomaton; se pitää kokea ja etenkin talvella. Se on ainut ympäristö missä auto pääsee oikeuksiinsa. Muutoin se menee hukkaan”, Juuso toteaa lempeänä vinkkinä heille, jotka pitävät risojaan vain kesäkäytössä.

Kesäkaudella radankiertokalusto muuttuu takamoottoriseksi. Clubin ratapäivät saavat herralta vuolaasti kiitosta, määrän ja harrastajaystävällisen hinnoittelun ansiosta. Toki kehityskohteitakin löytyy, sillä mm. autojen ja kuljettajien ratakelpoisuudessa on kehitettävää. Niiden valvonnan puute huolettavat Juusoa. Sisar-klubi PCF:n puolella tämä on ratkaistu mielestäni erittäin hienosti ajokoulutusohjelmalla ja ennen jokaista ratakertaa tehtävällä katsastuksella. Tämä sitoo tietysti resursseja, mutta olisi mielestäni myös selkeä investointi kohti turvallisempia ratapäiviä.



third point photography/Ilmari Heinäjärvi

Harrastamisen ja bisneksen kehityskaari

”Perustin aikanaan autoliikkeen, jotta voisin rahoittaa harrastuksia ja rakennella autoja”, Juuso kertoo. Sittemmin siitä on kasvanut kannattava liiketoiminta, joka perustuu harrastuksen kautta kertyneeseen tietotaitoon VAG-konsernin tuotteista. Viime vuodet VAGhaus -brändinimen alla toimiva, Juuson lisäksi yhden työntekijän työllistävä, autoliike on keskittynyt pääasiassa VAG-konsernin tuotteisiin. Audeista erityisesti kolmelitraisia A4:sia on viime vuosina tuotu rekkakaupalla Saksasta. Nyttemmin dieselautokaupan hiljennyttyä mallisto on rajoittunut kotimaasta hankittavaan bensakalustoon ja hiljalleen rinnalle on kasvamassa vielä enemmän harrastuspuolesta kumpuavaa liiketoimintaa.

”Viime vuosina ollaan tehty harrasteautokauppaa vähän kuin sivubisneksenä JSR Performance -nimen alla. Tänä vuonna homma on kasvanut sen verran, että asialle olisi viimeistään syytä tehdä jotain. Harrasteautojen ympärillä pyörivä liiketoiminta antaa minulle myös paljon enemmän kuin pelkän elinkeinon, sillä on aina kiva kuulla ihmisten erilaisia tarinoita autoharrastuksen ja haaveiden taustalla. Hyvä fiilis tulee myös siitä, kun pääsee auttamaan ihmisiä unelmien toteuttamisessa. Viimeisin myyty klassikko meni herrasmiehelle, jonka pitkäaikainen unelma oli ollut oman Porsche 911:n hankkiminen. Kun itse tiedän, miten kova juttu jonkun noinkin ison unelman toteuttaminen on, niin siitä saa kiksit, kun pystyy auttamaan jotain toista kokemaan saman. Jeesaan aina mielelläni missä tahansa klassikkoautoihin liittyvässä. Olen aina tykännyt tutustua uusiin hyviin tyyppeihin ja yhteisen asian ympärillä on aina kiva vaihtaa ajatuksia, vinkkejä ja neuvoja.”

Juuson moottoriharrastus on alkanut jo monta mopoa ja autoa sitten, mutta haaveena on aina ollut, että harrastuksen parissa touhuamisesta saisi leivän pöytään. Kaverini ammattikorkeakoulussa päräytti ilmoille vuosisadan elämänohjeen: ”Jos joku on valmis maksamaan sulle siitä, että vaan harrastelet, niin tee sit sitä.”

”Tuo lausahdus kolahti ja kolisee edelleen. En tiedä, onko tuo tavoite ihan vielä saavutettu, mutta jos ei kokeile, ei myöskään tiedä. Kun intohimo muuttuu ammatiksi tai liiketoiminnaksi, ollaan syvällä olemisen ytimessä. Silloin työ ja harrastus ovat yhtä ja tekeminen on enemmän elämäntapa, harrastamisen ultimaattisin muoto eli elämistä rakastamansa aiheen parissa”, filosofoi Juuso ja naurahtaa.

Kuka?

Nimi: Juuso Suonio
Ikä: Vanhemmat ihmiset puhuu vielä nuoresta miehestä :)
Ammatti: Yrittäjä
Paikkakunta: Muurame / Jyväskylä
Instagram: hassuj

Keväällä starttaavan uuden brändin työnimenä on ollut Elfwerks, eikä kyseessä ole tonttutehdas, vaan nimi on viittaus Zuffenhausenissa valmistettaviin urheiluautoihin, sillä ”elf” tarkoittaa yhtätoista saksaksi. Samalla yrityksen liiketoiminta tulee kokemaan muutoksia. Suunnitelmana on, että käyttöautokauppaa alkaa vetämään oma tiiminsä, mikä antaa Juusolle kaivatun mahdollisuuden keskittyä lähes täysin klassikkoautobisnekseen, myyntiin ja autojen rakentamiseen. Rinnalle on suunnitteilla myös Porschehuoltoa, ja muidenkin harrasteautojen huolto- ja kunnostuspalveluita. Juuson mukaan pääpaino on kuitenkin omassa varastossa olevien autojen rakentamisessa ja myymisessä:

”Veri vetää kovasti hallin puolelle tekemään ja touhuamaan oman vision mukaisia projekteja. Kuusi vuotta rahoitussopimusten pyörittelyä alkaa riittämään, ja kun aina en ole ollut itsekään varma, olenko autosihteeri, automyyjä vai kumileimasin, luonnollisestikin kaipaan uutta tekemistä ja erilaisia haasteita.”

Valmista asiakaskuntaa uudelle brändille on jo olemassa, ja Juuson usko omaan tekemiseen sekä ideoihin on tällä hetkellä vahva. Varastossa on odottamassa useampi Porsche ja muutama Audi. Parhaillaan työn alla on alkuperäinen Golf MK2 G60, jota rakennetaan restomod -hengessä: ”Kakkis on pitkälle oman visioni mukainen. Sellaisen tekeminen on kytenyt mielen sopukoissa varmaan 10 vuotta. Siitä tulee oikeasti sairaan makee: rallye-keula, sisustassa Wingback -Recarot, koneessa parisataa heppaa, pienempi ahdinpyörä, lastu ja kireä nokka.”

Hankalinta Juuson mukaan tämäntyyppisessä tekemisessä on pula hyvistä aihioista. Ideoita saattaa olla kymmeniin erilaisiin autoihin ja myös lukuisat asiakkaat niin Suomessa kuin Euroopassakin etsivät sopivia yksilöitä kokoelmiinsa tai omiin projekteihinsa: ”Tiedän, että Suo-



Jape Tiitinen



Lassi Pohtola

> Jokaisen kannattaa olla perillä siitä, miten ja mitkä toimenpiteet vaikuttavat auton arvoon ja sen säilymiseen.

messa on paljon eritasoisia aihioita, mutta ne seisovat ihmisten talleissa tai pihalla usein tyhjän panttina. Totta kai luopumisen tuska viivyttää monen projektiauton myymistä, mikä on ihan ymmärrettävää, koska monesti varsinkin harrasteautoihin liittyy paljon muistoja ja tunteita. Samalla kannattaa kuitenkin pitää mielessä, että jossain toisaalla saattaa joku toinen harrastaja tuskailla ja odottaa, että se unelmien auto joskus putkahtaisi myyntiin."

Kuplia ja hinnoitteluhaasteita

Luonnollisesti liiketoimintaan liittyy aina voitontavoittelu. Harmittavana lieveilmiönä Juuso nostaa kuitenkin esiin lasipalatseista käsin tapahtuvan tietynlaisen keinottelun, joka nostaa osin perusteettomasti autojen hintoja niin korkealle, että ne lopulta poistuvat tavallisten harrastajien saatavilta: "Tiettyyn pisteeseen mentäessä hinnat eivät enää perustu mihinkään, ja hintakupla on valmis. Todellisuudessahan hinta ja tuotteen arvo määräytyvät vasta, kun kauppa on tehty ja tavara sekä raha vaihtavat omistajaa. Nyt on tilanteita, joissa samat autot saattavat olla vuodesta toiseen myynnissä, mutta kun tuote ei vaihda omistajaa, silloin ei myöskään ole näyttöä sen todellisesta arvosta. Toisaalta myös harrastajien omat näkemykset autojensa hinnoista vääristävät markkinaa, joskus ylös ja joskus alas, ja usein parhaat diilit eivät edes päädy nettiin, joten todelliset kauppasummat eivät välttämättä olekaan nähtävillä ja verrattavissa."

Esimerkkinä hinnoittelusta Juuso nostaa jutun kuvissakin esiintyvän S2 sedanin. Sen "oikea myyntihinta" oli monen harrastajan sekä alalla vaikuttavan mukaan jossain 40 000 - 50 000 euron välillä. Todellisuus on toinen. Auto myytiin aika paljon pienemmällä summalla muualle Eurooppaan. Suomesta ei tullut yhtään järkevää tarjousta. Siksi Juuso antaa klassikkopeliään myyvälle tai sitä suunnittelevalle harrastajalle ja ammattilaisellekin ohjeen: "Yrittäkää perustaa hinnoittelu oikeasti johonkin. Konsultoikaa klassikkoautokauppaa tekeviä yrityksiä, koska sillä tavalla hinnoittelu ei karkaa käsistä, ja autot vaihtavat oikeasti omistajaa. Suomessa ei saa Saksan tai muun Euroopan hintoja, eikä tunnearvosta kukaan ole valmis maksamaan. Suomesta jokunen vuosi sitten ulkomaille myyty toinen S2 Sedan ilmestyi hiljattain myyntiin, vajaan 70 000 euron pyyntihinnalla. Mitä tapahtuisikaan, jos seuraava sedania myymään ryhtyvä kokisi omansa olevan vielä tätäkin arvokkaampi. Tällä tavalla se hintakupla syntyy!"

Mitä harrasteautojen entisöimiseen, säilyttämiseen ja ylipäätään harrastamiseen tulee, kannattaa jokaisen olla perillä siitä, miten ja mitkä toimenpiteet vaikuttavat auton arvoon ja sen säilymiseen: "Kaikenlaisia ylilyöntejä on tullut nähtyä, kuten B5 RS4:n etuvalojen vaihtaminen jonkun toisen mallin vastaaviin, tai vaikkapa S2 Coupe, joka on kerännyt sadevettä sisäänsä takapenkkien istuinosiin asti. Joskus myllyttämistä vailla ollut klassikko on maalattu ikkunat ja listat paikallaan mallisarjaan tai merkin karttoihin kuulumattomalla värillä. Sanoisin,



että monesti ylimaalaamista kannattaa välttää viimeiseen asti. Nykymenetelmillä maalipintaa ja sen virheitä voidaan fiksata todella pitkälle maalamatta. Monesti myös normaalissa käyttökunnossa ja alkuperäisessä maalissa oleva auto on kiinnostavampi ja arvokkaampi kuin ylimaalattu, varsinkin kun maalauksen laatu harvoin harrastajabudjetilla on samaa tasoa kuin tehtaan."

Nämä ohjenuorat mielessään Juuso teki S2:en, eli maltilliset edellisen omistajan lähinnä alustaan ja tekniikkaan tekemät muutokset saivat jäädä, mutta moni yksityiskohta myös muutettiin takaisin vakioksi: "Esimerkiksi puskurien alaosat ja helmat maalattiin takaisin mustaksi ja sisustasta purettiin pois pullotelinettä, hiilaritarraa ja ahtomittaria. Kattoa ja pilareita ei maalattu yli, koska ne olivat lähes moitteettomassa kunnossa, joten rikkoutuvilta ja vääntyneiltä listoilta säästyttiin. Auto oikeastaan palautettiin niin vakioksi kuin oma visio antoi myöten, ja lopulta auto myytiin vielä enemmän OEM -hengessä, kun matkasi Itävaltaan 18-tuumaisilla D2 Avus -vanteilla. Siinä ulkoasussa auto näytti käytän-



Ilmari Heinäjärvi


Lassi Pohtola



Teemu Turunen

nössä siltä, että se olisi voinut tulla sellaisena tehtaaltakin. Stance-look ja hienot kasattavat vanteet eivät vetoa kaikkiin ostajiin, ja tämän auton kohdalla kysyntääkin oli reilusti enemmän OEM-lookissa.

Rankempaan rakentamiseenkin löytyy oikeat aihiot

Audi-kipinä ja erityisesti haave Sport Quattro -replikan rakentamisesta ovat tarttuneet Juusoon jo kauan sitten. Lapsena sukulaisten luona Ruotsissa vietetyt kesät lienevät Juuson kohdalla se merkittävin tekijä. Länsinaapurissa tehtiin jo lähes 20 vuotta sitten sitä, mitä nyt täällä suunnitellaan:

”Sukulaismies kavereineen rakenteli silloin etujoukoissa replika-sportteja: 90 IMSA GTO -replikan ja hyvin tarkasti lähes yksi yhteen tehdyn replikan S1 Evo 2:esta. Itselläni työn alle tulevaan sporttireplikaan etsin sopivaa aihiota enemmän tai vähemmän 10 vuotta, viimeiset viisi aktiivisemmin. Ostin keväällä 2022 ensin mustan urkin, mutta se osoittautui vähän liian hyväksi yksilöksi pilkottavaksi ja sai uuden omistajan Suomesta. Kaivelin vanhoja yhteystietojani löytääkseni kiinnostuneille lisää vakiokuntoisia urkkeja. Sellaisia ei löytynyt, mutta soittokierroksella löysin nyt projektiksi tulevan auton. Kyseessä on todella hyväkorinen yksilö, jonka voimansiirto ja moottori on valmiiksi tehty ns. hyvillä osilla. Auton historiassa ei ole mitään vaalimisen arvoista, ja kun koria ja sisustaakin on jo valmiiksi muokattu kilpurimaiseksi, niin sitä ei ole mitään syytä olla pilkkomatta. Korityöt tehdään näillä näkymin muualla, ja jatkamme sitten viimeistelyllä sekä alustan ja tekniikan modauksilla. Korimuutokset tehdään huolella ns. pitkän kaavan kautta, eli mm. tuulilasin kulma muutetaan myös. Kaikki auton muutokset tehdään siten, että auto on myös mahdollista katsastaa tieliikenteeseen niin Suomessa kuin ulkomaillakin. Ensimmäisen projektin jälkeen voi olla, että näitä tehdään tilauksesta lisää.”

Mitä tallista löytyy tänään?

Juuson tallista löytyy varsin laaja kattaus keskeneräisiä ja myös valmiita projekteja, kaikki oikean konsernin tuotteita:

”Edellä mainittu sporttiaihio, jonka lisäksi melko nopea B7 RS4 portatuilla kansilla, GruppeM -intakella, ynnä muilla pikkumodeilla. Porscheja on useampi, esim. kuvissakin esiintyvä riisuttu turboleveä koppa, joka on keveytensä vuoksi makea kilpuriaihio. Se todennäköisesti jää itselle vähän pidemmäksi aikaa. Uskokaa tai älkää, mutta paikallaan on tällä hetkellä käyntikuntoinen BAM 1.8t. Se tullaan kuitenkin korvaamaan Porschen omalla 3.2 moottorilla, jota ruuditetaan tiukilla nokilla ja putkistolla. Alusta on tarkoitus rakentaa modernimmaksi ja vääntösauvat tullaan korvaamaan coilover-tyyppisellä ratkaisulla. Kevättalven aikana työn alle on menossa myös 997 Carrrera S, johon tulee 3.9L ”Big Bore” -moottori, GT3 -korimuutokset ja alustaan tarvittavat päivitykset nopean rata-ajon toteuttamiseksi.”

Kiinnostavimmaksi projektiksi Juuso nostaa viimeisimpänä hankitun 1975 vuosimallin 911 Carreran 3.3 -litraisella turbon tekniikalla ja lukollisella vaihteistolla. Visio on tehdä siitä race-henkeen leveä ja matala, isolla siivellä ja kunnon putkistolla. Mainittujen lisäksi Golfeja löytyy neljää eri generaatiota ja kaiken kukkuraksi kolmoskoriseen löytyy Volkswagen Motorsportin alkuperäisistä muoteista tehty A59 -korisarja. Kyseessä on niin harvinaiset osat, ettei niitä oikeastaan pitäisi edes olla olemassa. Volkswagenin 90-luvulla rakentaman rallin A-ryhmään suunnitellun nelivetoisen Golf A59-mallin ympärillä käykin tällä hetkellä jonkinasteinen hype, kun Volkswagen-museon hallussa oleva ainut ajokelpoinen yksilö rahdattiin Amerikkaan VW-influensseri Jamie Orrin promottavaksi. Tämän jälkeen useampi nettijulkaisu, suomalaisia medioita myöten, on automallista omat artikkelinsa. ”Tuo korisarja tuli hankittua jo vuosia sitten jemmaan. Sopivan kolmiovisen Syncro-aihion löydyttyä sekin päätyy jossain vaiheessa käyttöön”, Juuso maalailee.

Autojen lisäksi tallista löytyy tietenkin kahvikone, showroom, lounge ja jopa bändin treenikämppä. Kahvikoneeseen liittyen Juuson kertoo mielessään pyörineen, että esim. kerhokahvitteluita ja muita pienempiä tapaamisia olisi tulevaisuudessa mukava isännöidä: ”Ihailen kovasti Porvoon miesten SpeedHooked -konseptia ja olisi kivaa miettiä jotain vastaavaa lifestyle- / harrastajayhteisöä tukevaa hommaa. Ehkäpä ensi kesänä aloitetaan B7 RS4 -miitillä.”

Miten harrastat tulevaisuudessa?

”Bensalla ja viinalla totta kai, mutta käyttöautot voivat kulkea sähköllä.”

Tulevaisuuden polttoaineet kiinnostavat Juusoa: ”Erityisesti Porschen kehittämä e-fuel mahdollistaa onnistuessaan nykyisten polttismoottoreiden hiilineutraalin käyttämisen, minkä näen huikeana mahdollisuutena. Fakta on se, että ilman tällaisia innovaatioita polttisharrastaminen muuttuu vuosikymmenten kuluessa mahdottomaksi. Minulle harrastaminen on moniulotteista. Siihen liittyvät merkittävissä määrin myös hajut ja äänet. Valitettavasti sähkömoottorit eivät pysty koskaan tarjoamaan samoja kokonaisvaltaisia kiksejä, ellen ala yhtäkkiä tykkäämään radion hajusta”, Juuso vitsailee.

”Morjestellaan tulevan kesän tapahtumissa ja heitellään läpyt kun nähdään. Aina on aikaa myös tarinoille motorsportista ja klassikoista! Mukavaa alkanutta vuotta kaikille klubilaisille”, Juuso toivottaa.



Lassi Pohtola