

ALU

GORVI

Otaniemi

ETÄNIEMI
OTNÄS

PÖLIISI

18
1/2021



SISÄLLYSLUETTELO

2. sisällysluettelo

3. pääkirjoitus

4. lentokonevertailu

6. pulmapalsta

7. kuumoripläjäys

8. matkakertomus

11. kuukauden jenkki

12. youtuben autokanavat

PÄÄKIRJOITUS

Laajalle levinneestä Wuhanilais-taudista huolimatta pidät kädessäsi jälleen uutta Äänitorvea! Kevätaurinko pilkahtelee jo satunnaisesti luoden kauan odotettuja toivonmurusia ennen tulevan kesän virusmuunnoksia ja moottoririkkoja. Tässä numerossa käymme mm. Saksassa ja lennämme lentokoneella. Lukijapalautteesta huolimatta Kuukauden Jenkki - palsta tekee paluun dieselin voimin. Ja onpa lukijan arkea hauskuuttamaan koottu myös vitsipalsta!

V. Vetomies

Viljami Vetomies, päätorvi

(Tässä julkaisussa esitteet väitteet ja tapahtumat ovat täysin fiktiivisiä, eivätkä edusta kerhon tai sen johtokunnan tahtoa. Kuvat ja artikkelit on anastettu internetistä sekä takahuoneessa lojuneista kännyköistä.)

Lentokonevertailu

Teekkarien Autokerholla on tyypillisesti harrastettu autoja, hyvin laajalla skaalalla. Näitä on ollut monenlaisia, Fiat Multiplasta Mazda RX-7:ään ja lukuisista takavetoisista Volvoista saunaksi muunnettuun Mercedes-Benz 609:ään. Onpa joukossa ollut sähköautojakin, ja kuka tietää mitä tulevaisuus tuo tullessaan. Todennäköisesti autosaanassa saunotaan jatkossakin ja takahuoneen tietokoneelta tilataan varaosia ympäri maailmaa kerholaisten autojen elinikää pidentämään.

Aalto-yliopistossa ei, harmi kyllä, ole enää mahdollista opiskella lentotekniikkaa. Lentotekniikan koulutusohjelma insinööritieteiden laitoksella lopetettiin vuosia sitten maisteriuudistuksen myötä, ja nykyään opiskelijoiden lentoteknillisen tietotaidon ylläpito on lähinnä Polyteknikkojen Ilmailukerhon ja opiskelijoiden itsensä harteilla. Mutta ei hätää, sillä Äänitorven toimitus on kaikessa viisautessaan hankkinut tämänkertaiseen painokseen laadukkaan vertailun kahdesta melko samankokoisesta, mutta muuten hyvin erilaisesta pienlentokoneesta!

Maailman suosituin pienlentokone on Cessna 172. Tämän nelipaikkaisen mallin pikkuveli on kaksipaikkainen 150/152. Malli esiteltiin vuonna 1977, ja huolimatta siitä että mallin valmistus loppui jo vuonna 1988, on se edelleen lentokoulujen peruskoulutuskalustoa ympäri maailmaa. Koneen suosioon koulutuskäytössä vaikuttaa sen kestävyys, yksinkertaisuus, alhaiset huoltokulut ja helppokäyttöisyys.

Cessna 152 on ylätasoinen metallirunkoinen kone, jonka voimanlähteenä on Lycoming-lentomoottoritehtaan nelisylinterinen O-235 -bokserikaasutinmoottori. Moottori käyttää polttoaineena joko 100LL-lentobensiiniä tai 98-oktaanista autobensiiniä, kehittää versiota riippuen 100-110 hevosvoimaa ja tällä huimalla teholla Cessnan matkalentonopeus vaakalennossa on noin 100 solmua tunnissa. Potkuri on suoravetoinen ja sen lapakulma ei ole säädettävissä. Cessnan hyviin ominaisuuksiin kuuluvat helppo hallittavuus ja pieni sakkausnopeus. Lentokone itsessään on lujarakenteinen, mutta koska polttoainejärjestelmä tankeista kaasuttimelle on painovoimasyöttöinen, niin moottori ainakin sammuu jos olet katollasi liian pitkään. Tosin siinä kohtaa saattaa mielesi päällä olla muitakin ongelmia kuin pelkkä moottorin sammuminen.

Cessna 150/152



C152 tiivistettynä:

- **110 hp, 4 sylinteriä, 100LL/98 Mogas**
- **100 kts**
- **Ylätaso, metallirunko, puoli-monokokkirakenne**
- **Kiintolapapotkuri**
- **Kiinteä laskuteline**
- **Suosittu peruskoulutuslentokone**
- **Toimintasäde noin 415 merimailia standarditankeilla**
- **Helppo ja hidas**
- **Kuulostaa ruohonleikkurilta**
- **Kohtuullinen polttoaineenkulutus**
- **Ei saa sukia pyörimään jaloissa**

Lentokone painaa kiitotien päässä noin 700 kiloa ja teho-painosuhte on noin 0,15 hp/kg. Tankillisella polttoainetta pääset tällä ilmojen lentävällä R-Kioskilla noin 415 merimailia, mikäli koneyksilö on varustettu standardikokoisilla tankeilla. Lentokoneeseen on saatavilla myös long range -tankit, joilla toimintasäde lähes kaksinkertaistuu.

Konetyyppi on lento-ominaisuuksiltaan rauhallinen ja hidas. Ohjainpinnat ja näiden liikeradat ovat maltillisen kokoiset. Koneen hitauden voisi äkkiseltään kuvitella olevan puhtaasti negatiivinen tekijä, mutta itseasiassa varsinkin peruslentokoulutuksessa asia on juuri päinvastoin. Koneen hitaus ja hidastuvuus syntyy koneen suurehkosta ilmanvastuksesta, ja tämä tekee koneen nopeushallinnasta helppoa aloittelevallekin ilmojen sankarille. Tiivistettynä: Cessna lentää niin pitkään kuin moottori vetää sitä eteenpäin, mutta ilman moottoria se ei juuri lennä.

Cessna ei todennäköisesti tarjoa kovin päätähuimaavia lennollisia kokemuksia, mutta todennäköisesti jokin sen varianteista on se kone, jolla lento-oppilas aloittaa oman taipaleensa kohti ilmojen herruutta. Ja tähän tarkoitukseen se soveltuukin kuin nenä päähän. Konemallin ongelmiksi nykypäivänä muodostuvat ennen kaikkea koneyksilöiden ikä ja käyttötunnit. Vähän käytettyjä yksilöitä on vaikea löytää, vaikka yksityiskäyttöön paljon lennetyt yksilöt hyvin sopisivatkin. Lentokoulutuskäytössä Cessnaa ovat korvaamassa ennen kaikkea lasikuiturakenteiset diesel- tai JET A1-käyttöiset yksimoottoriset lentokoneet, osittain jatkuvasti kasvavien polttoainekustannusten takia.

Extra EA 300



Extra Flugzeugbau GmbH on saksalainen taitolentokoneita valmistava yritys, jonka perusti saksalainen taitolentäjä Walter Extra vuonna 1980. Extra halusi suunnitella ja valmistaa omaa nimeään kantavia taitolentokoneita, joten mikäpä olisi tähän tarkoitukseen sopivampaa kuin perustaa lentokonetehtas. Saksalaista tehokkuutta parhaimmillaan. Extra Flugzeugbau on rakentanut aikojen saatossa monenlaisia lentokoneita, eivätkä näistä kaikki ole puhtaita taitolentokoneita, mutta tehdas on luonnollisesti parhaiten tunnettu taitolentokonemallistostaan. Tehtaan tunnetuin malli on Extra 300 ja sen eri variantit. Lentokone on huomattavasti perus-Cessnaa kalliimpi operoida, mutta sen lento-ominaisuuksien vuoksi sitä käytetään erityisesti taitolennon ja poikkeavien lentotilojen ja niiden korjaamisen harjoittelussa.

Extra EA 300 on yksi- tai kaksipaikkainen teräspankkinen alatasoinen lentokone. Kaksipaikkaisessa mallissa koneen kapteeni istuu takana ja perämies tai matkustaja edessä. Nykyisin valmistettavissa malleissa hitsatun teräspankkin rungon päälle on asetettu alumiinista valmistetut pintapaneelit. Laskuteline on kiinteä, kuten Cessnassakin, mutta Extrassa on nokkapyörätelinettä perinteisempi kannuspyörärakenne, joka tekee lentokoneella rullaamisesta hieman haastavaa, sillä koneen "keulivan" asennon takia pilotin on melko vaikea nähdä koneen ohjaamosta eteenpäin koneen ollessa maassa.

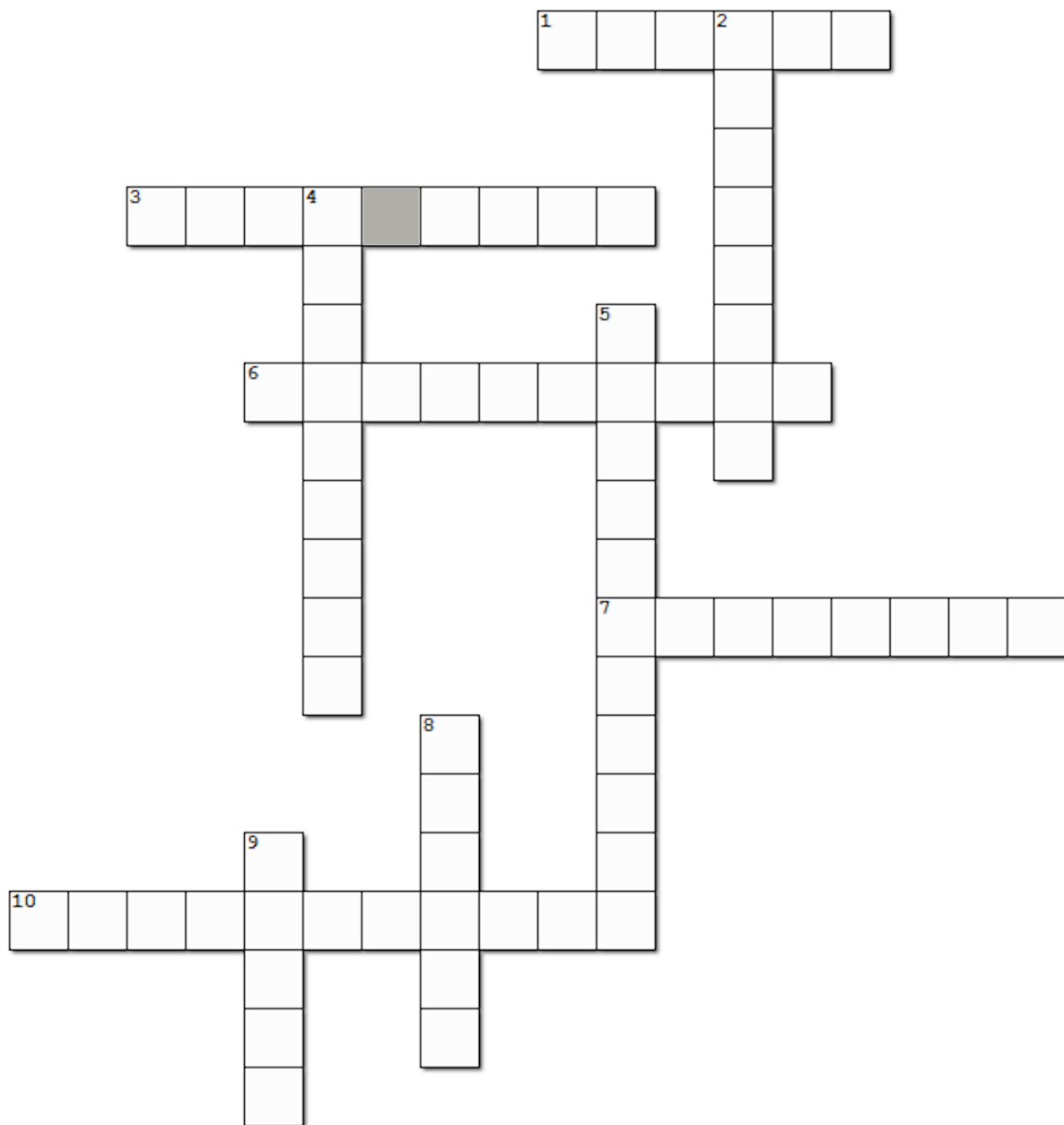
Extra EA 300 tiivistettynä:

- **300 hp, 6 sylinteriä, 100LL**
 - **170 kts**
- **Alataso, hitsattu teräspankkin**
- **Vakiokierrosputkuri**
- **Kiinteä laskuteline**
- **Täysverinen taitolentokone**
 - **G-voimaratat +/- 10 g**
 - **Nopea ja herkkä**
- **Äänet kuin hot rodissa**
- **Kaikki menee mitä tankkiin laittaa**
- **Sukat pyörivät jaloissa niin pilotilla kuin sivustakatsojillakin**

Extran moottorina on saman Lycoming-moottoritehtaan tuotos, mutta malliltaan AEIO-540. Kirjainlyhenne tarkoittaa tässä tapauksessa aerobatt-moottoria, polttoaineen ruiskutusta ja boxer-konfiguraatiota. Tilavuutta on 540 kuutiotuumaa, eli noin 8,9 litraa, tehoa 300-315 hevosvoimaa ja sylintereitä kuusi. Aerobatt-moottorin ominaisuuksiin kuuluu ylösalaisin lentämiseen suunniteltu märkäsumpuvoitelujärjestelmä. Moottori käyttää samaa 100LL-polttoainetta kuin Cessnankin moottori, mutta suoravetoinen potkuri on varustettu öljynpainetoimisella lapakulman säätöjärjestelmällä, joka toimii ikään kuin portaaton vaihteisto autossa. Näin lapakulma saadaan säädettyä optimaaliseksi kuhunkin lentotilaan ja -nopeuteen. Extran matkalentonopeus on 170 solmua ja hyväksytyt g-voimaratat yhdellä ohjaajalla +10 g - -10 g.

Extra on äärimmäisen liikehdintäkykyinen lentokone: ohjainpinnat ovat suuret ja liikkuvat pienelläkin ohjauksauvan liikkeellä huomattavan paljon. Jokainen voi itse kuvitella millaista on olla lentokoneen kyydissä joka kääntyy 360 astetta pitkittäisakselinsa ympäri alle sekunnissa. Lentokoneen siipi on asetettu samaan kulmaan rungon pitkittäisakselin kanssa, jotta lento-ominaisuudet olisivat yhtä tasapainoiset niin oikein- kuin väärinpäinkin lennettäessä. Lentokone painaa lentoonlähtökunnossa noin 800 kiloa ja tehospainosuhte on 0,375 hp/kg.

Jos Cessnalla lentäminen on jokaisen lentooppilaan peruskauraa ja yhtä lailla maanantai kuin perjantai, on Extralla lentäminen täysin erilainen kokemus ja verrattavissa enemmän 18-vuotissyntymäpäivään. Lentokone reagoi kaikkeen kevyesti ja nopeasti, ja alkuun hallintalaitteet voivat tuntua jopa häiritsevän herkiltä. Moottorissa on tehoa jyrkkiin nousuihin ja flight envelopen ollessa huomattavan suuri, ei syöksyissäkään tai jyrkissä kaaroksissa tarvitse kovin herkästi pelätä lentokoneen rakenteellisten rajoitusten ylittämistä.



1. Kiertömäntämoottori
3. Nautittu usein kerholla, madaltaa suurina määrinä Volvon takajousituksen.
6. D24 -dieselmoottorin kehittäjä, kuuluisa päästöhuijauksistaan
7. Naapureiden suosikki, apuna siisteissä hitsisaumoissa
10. Pyörii moottorin sisällä

2. Autoromuttamo Espoossa
4. Otaniemen parhaat löylyt
5. Italialainen traktorinvalmistaja
8. Turboahdinvalmistaja. 'Laita -----!'
9. Musta, toimii kalliina varastotilana kerholaisten tavaroille

Täytettyäsi ristikon, palauta se omalla nimelläsi varustettuna takahuoneeseen puheenjohtajan kaappiin. Osallistuneiden kesken arvotaan bönthölippuja!

(Palautuksen takaraja 1.5.2021. Takarajan jälkeen palauttaneiden kesken arvotaan ylimääräinen tallisiivous.)

Ristisanatehtävä

VITSIPALSTA :D

Mitä eroa on japanilaisella autolla ja mummon maksalaatikolla?

MAKSALAATIKOSSA ON ENEMMÄN RAUTAA :DDD

paikalla. xDD
nousta julkisella
kummastakaan ei viitsi
istua, mutta
- Molemmissa on kiva
kylpyamessa?
Mersussa ja
Mitä samaa on

BMW= Baijerin Mutteri Wiritelmä :D

DODGE CORONA



Mikä on nimeltään turbo-Lada?
- Skoda. :DDDDD



Mersun merkissä on yksi iso tähti, koska se kestää miljoona km ennen isoa remppaa, Audissa on neljä pienempää, koska sillä mennään vastaavasti 400 000 km. Opeleihin laittoivat yhden, mutta vetivät sitten viivan sen yli. XDDDDDD

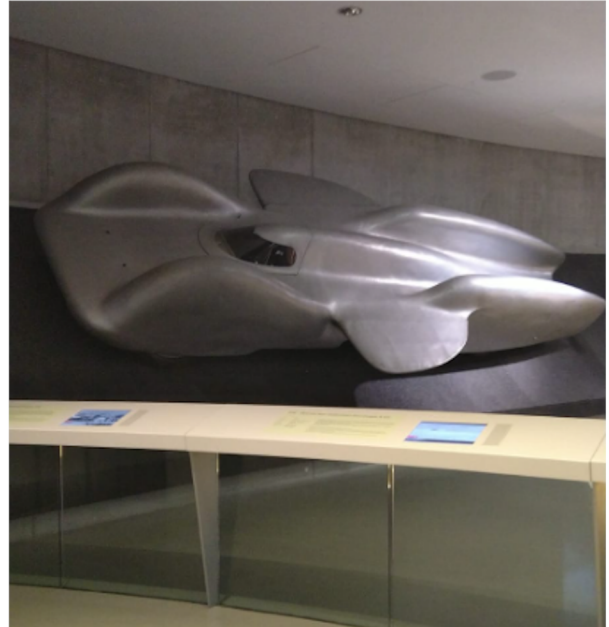
Täällä j^ohtotähden alla

Tämä on kertomus siitä, kun Äänitorven toimituksen edustaja soluttautui erään otaniemeläiskillan ulkomaanekskursiolle Saksaan. Yhtenä matkan välietappina oli Stuttgartissa sijaitseva Mercedes Benz Museum. Matka museolle ja takaisin oli raskas ja raaka, mutta kärsimysten arvoinen.

Matka Stuttgartiin alkoi Vuosaaren satamasta, jossa noustiin laivaan. Suomen naurettavan polttoainehinnoittelun ja päästöpelailyn vuoksi matka-aika Saksaan on GTS Finnjetin romutustuomion jälkeen venähtänyt. Sujuvasta 22 tunnin pyrähdyksestä on siirrytty päiväkausia kestävään ruotsinlaivasimulaattoriin. Toimituksen hatarien muistikuvien perusteella laivamatkasta palauduttiin usean päivän ajan Hampurin merimieskirkossa, josta ajoimme bussikyydillä Duisburgin ja Düsseldorfin kautta Stuttgartiin. Mercedes Benz -museo on suurikokoinen kompleksi, ja sijaitsee "Mercedes Benz Weltissä".



Äänitorven toimitus tutustumassa Hampurin eläintarhaan.



Ennen 200D:n kehittämistä Mercedes panosti myös nopeuteen.

Sisääntuloaula on suuri ja avara, aivan kuten S-sarjalaisen takapenkki. Nopealla vilkaisulla museossa näyttää olevan vain muutama erikoinen konseptimalli, kuten wankelmoottoroitu C111. Eksyneen näköinen suomituristi ohjattiin kuitenkin nopeasti futuristisen näköiseen hissiin, joka nousi suoraan ylimpään kerrokseen. Yläkerrassa odotti automuseolle tyypillinen näyttelyesine; hevonen. Matkajoukon heppatyttöjen ja -poikien harmiksi eläin oli kuitenkin jo menehtynyt ja täytetty. Yläkerran teemana oli automobiilien alkuajat vuodesta 1886 eteenpäin, eli siirtyminen hevosvetoisista vaunuista moottorikäyttöisiin.

Yläkerrasta lähdettiin luisumaan kieppuvaa rampia pitkin kohti alakertaa. Rampin seinustalle oli ikuistettu ajankuvaa, esineitä ja uutisia siten, että se ikäänkuin johdatti uteliaan museovieraan seuraavalle aikakaudelle. Kerroksen vaihduttua oli siis luvassa pykälää uudempaa kalustoa. Mersu on alusta alkaen yrittänyt profiloitua jotenkin muita paremmaksi automerkiksi, joten museoon oli tietenkin päätyneet euroopan mahtisukujen ja hallitsijoiden kiesejä. 1930-40 -lukujen vaihteessa havaittiin olevan ehkä pientä aukkoa kokoelman laajuudessa.



Tällaisilla mersuilla ajellessa ei köyhien ulina haittaa!



Ilmeisesti ruotsalaisen Volvon agentti analysoimassa C111-konseptia.

Pakollisentyönsien lokinsiipimersujen jälkeen päästiin ensimmäiselle todellisesti toimituksen edustajaa miellyttäneelle osastolle. Mercedes Benz hyötyajoneuvot -kerroksessa oli mm. Suomessakin jäteautona suosittu MB Econic. Tämä pakkareiden kuningas on varustettu matalalattiaohjaamalla, joten roskakuskin ei tarvitse kiivetä useampaa rappusta tyhjennysten välillä. Itse pakkari oli joku omituinen ruuviviritelmä tutun kotimaisen NTM puristinpakkaajan sijaan. Jäteautosta innostuneet teekkarit kävivät myös tutustumassa auton ohjaamoon, mutta toimittaja oli sellaiseen liian haltioitunut tästä ylvästä ilmestyksestä. Seuraava innostusta herättänyt museoesine oli mustanpuhva 190 E 2.5-16 Evolution. Tämä batmobilen esikuvana toiminut ratatykistä kesytetty luokitusmalli oli vaatimattomasti esillä "Everyday heroes" -osastolla. Muuten huoneessa oli tavanomaisen näköisiä mersuja, joilla oli kunnioitettava miljoonakilometrimäärä mittarissaan taksiuran seurauksena. Huolimatta pellin alla nukkuvasta potentiaalista, ei evomersu tuntunut herättävän mitenkään erityistä kiinnostusta muissa museon vieraisissa.

Jatkuu seuraavalla sivulla



Hevonen ja hissi (kuva varastettu googlest).



Mercedes Benz Econic jäteauto (kuva googlest).

Luonnollinen jatkumo oli näyttely, jossa esiteltiin Mercedeksen tuottama kilpa-autolaivue 1900-luvun alkupuoliskon nopeusennätysautoista Mika Häkkisen formulaan. Kilpurit oli harmillisesti nostettu pois yleisön likaisten näppien ja kuolaisten suupielten ulottuvilta. Maininnan arvoisia olivat myös pari näytillä ollutta kilpakuorma-autoa, joissa huomiotaherättävän suuret turboahtimet kiittelivät hytin takana.

Museon yhteydessä oli myös matkamuistokauppa, josta olisi voinut ostaa kotiinviemisiä, kuten lippalakkeja, t-paitoja, AMG-mersuja tai Maybacheja. S-sarjalainen AMG jäi kuitenkin harmillisesti kauppaan, sillä siitä olisi Suomeen päästessä pitänyt maksaa aivan sikahintainen autovero. Paluumatkalla pysähdyimme Münschenissä paikallisessa pienimuotoisessa oluttasting-tapahtumassa.



190 E 2.5-16 Evolution 2

232 hp @ 7 200 rpm

245Nm @ 5 000 rpm

520 kpl valmistettu

Isompi takasiipi kuin vastaavassa Bemerissa

KUUKAUDEN

JENKKI

'83 Caprice

Tässä sarjassa Äänitorvi esittelee joka kuukausi Amerikkalaisen autoteollisuuden klassikon. Tammikuun keskiaukeaman neidoksi valikoitui oikeutetusti upea Chevrolet Caprice '83! Caprice sijoittuu Chevroletin malliston yläpäähän, eli kyseessä on aivan valtavankokoinen maantielaiva. Valtava koko kuitenkin pettää tietämättömän ihailijan; vuoden 1980 faceliftissä Chevyn insinöörit pudottivat Capricen painoa yli 40 kilogrammaa. Tällöin kuivana viivan alle jää ainoastaan höyhenenkevyet 1860 kg.

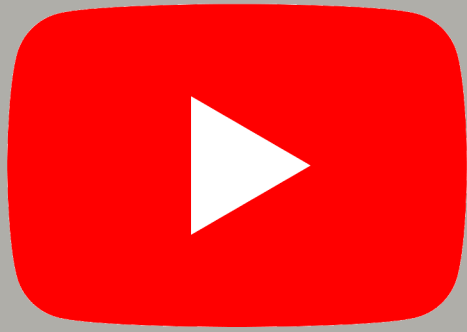
Vaikka luulisi, ettei kevyen kaupunkiauton liikuttamiseen tarvita kovin isoa voimanylhdettä, on Detroitin tehtaalla pellin alle pudotettu melkoinen kasa muskelia. Oldsmobilelta lainattu, naurettavan suuri, 5,7 litran diesel takoo jopa 105 kaviokuumeen kangistamaa hevosvoimaa. Mutta koska kyseessä on väkevä diesel, alkaa muskeliauton kuljettajaa hymyilyttää jo väännön noustessa 278 Nm tasolle. Valitettavasti näin korkeatehoiseksi viritetty moottori on saanut hieman epäluotettavan maineen, sillä ajan myötä moottorista hajoaa tyypillisesti joko kansi tai alakerta.

Huolimatta keveydestään, on Capriceen saatu uskomaton määrä ison auton tuntua tarkkaan suunnitellulla alustarakenteella. Edes toimituksen Poäng-lepotuoli ei tuota yhtä letkeän pomppuisaa elämystä. Capricen alustan mukavuutta voi halutessaan testata läimäisemällä oven tai takaluukun hieman rajummin kiinni, jolloin kunnossa oleva alusta pitää auton hyllymässä vielä seuraavaan päivään asti!

- 350 cid diesel V8
- massiivipuiset kylkipaneelit
- 6 istuinpaikkaa



Capricen lähes 27 jalan pituuden vuoksi sen kuvakaan ei mahdu oikein päin lehteen.



YouTube

Katsaus autoaiheisiin videokanaviin



NIGHTRIDE ✓

261 t. tilaajaa



My 1uz V8 MIATA build Part 8 | NIGHTRIDE 4K

25 t. katselukertaa •
4 tuntia sitten

Nightride on puolalainen, mutta englanniksi sisältönsä tuottava kaveriporukan ylläpitämä youtubekanava. NIGHTRIDE päivittää ahkerasti sisältöä keskittyen erityisesti japanilaisiin autoihin, driftingiin ja Puolan tuning-kulttuuriin. Porukka videoiden takana vaikuttaa hieman hipstereiltä, mutta ansaitsee kunniamaininnan erittäin hyvin tuotetuista videoista ja suuren määrän käsityötä sisältävistä projektivideoista. Tällä hetkellä kanavalla on projektina Toyotan V8-moottorin asennus Mazda Miata -avourheiluautoon. Ehdottomasti katsomisen arvoinen!



meihemi

51,9 t. tilaajaa

Kotimainen Meihemi on Suomen suosituimpia autoarvostelukanavia youtubessa. Pääasiassa first person -perspektiivistä kuvatut videot ovat erinomaisesti juonnettuja, mutta tekninen tietämys jättää parantamisen varaa. Koeajovideoilla testaillaan hyvinkin erikoisia autoja viritetyistä sporteista paljon rullattuihin klassikkoautoihin. Huhupuheiden mukaan tulevaisuudessa on mahdollista nähdä myös autokerholaisten autoja tämän kanavan koeajoissa.



KOEAJOSSA - MERCEDES-BENZ W123 300D -79 (4K)

43 t. katselukertaa •
2 kuukautta sitten



WhistlinDiesel

2,08 milj. tilaajaa



RZR on Reaper Wheels digs up Frozen Lake

3 milj. katselukertaa •

1 kuukausi sitten

WhistlinDiesel on yhdysvaltalainen youtube-kanava, jolla meno on juurikin sitä mitä ameriikan punaniskoilta voi olettaa. V8-moottorit murisevat, kun kanavan sisällöntuottajat tekevät virityksiään. Erityisesti kanavalla on kunnostauduttu omituisiin rengasvalintoihin amishvankkurin puupyöristä öljytynnyristä leikattuihin piikkipyöriin. Käydäänpä kanavalla myös uistelemassa ponttoonipyöräisellä pick-upilla. Jos pienhiukkaspäästöt eivät pelota, kannattaa tämä kanava laittaa tilaukseen!

Fake Taxi on realitykanava, jonka videot koostuvat taksiasiakkaiden haastatteluista. Kanavan sisältö on kuvattu pääosin ikonisessa lontoolaistyypisessä taksiautossa. Hämmäntävästi taksimatkan maksaminen näyttölee suurta roolia kanavan videoilla. Fake Taxin videot on kuvattu Lontoon ja Prahan metropolialueilla. Kanavalla on seitsemän vuoden olemassaolonsa aikana julkaistu yli 800 videota, joten erilaisia taksimatkatarinoita riittää katsottavaksi. Videoiden juoni on usein samaa kaavaa toistava, mutta tilaajamäärää katsoen konsepti on ilmeisen toimiva.



2,514,650
SUBSCRIBERS



FakeTaxi Spanish model gets taken for a ride

1.6M views 👍 78%



Garage 54

564 t. tilaajaa



The world's first transparent Lada

225 t. katselukertaa •

5 kuukautta sitten

Garage 54 muistuttaa hyvin paljon autokerholla tapahtuvaa autonrassausta. Mukavan pienellä budjetilla tehdyissä projekteissa tuunataan pääasiassa Ladoja. Kanavalla nähdyt projektit on höystetty erittäin innovatiivisilla ratkaisuilla, kuten lommojen kittauksella pikanuudeleilla ja harjateräksestä tehdyillä kierrejousilla. Kanavan videot on alunperin puhuttu venäjäksi, mutta niihin on tehty kelvollinen englanninkielinen dubbaus.

A dramatic scene of a multi-car pile-up. In the foreground, a silver car is on its side, heavily damaged. Behind it, a large fire consumes several other vehicles. Debris is scattered around the scene. The overall atmosphere is one of chaos and destruction.

RATAPÄIVÄT

ALASTARO

22.5.2021
STAY TUNED &
DON'T CRASH