

PYHIMYS

1/2017 Suomen Volvo 1800 -kerho ry



kannen kuvat: Jouni Lipponen



www.pyhimyskerho.com



SUOMEN VOLVO 1800 –KERHO RY

Pyhimys-lehti on Suomen Volvo 1800 –kerhon jäsenlehti. Lehti ilmestyy 1-2 kertaa vuodessa. Jäsenlehteen otetaan vastaan sitoumukset kirjoituksia ja kuvia. Jäsenten yksityiset ostot-/myynti-ilmoitukset ovat ilmaisia.

Ilmoitushinnat:

Kokosivu 1/1 300 €

Puoli sivua 1/2 150 €

Suomen Volvo 1800 –kerho ry

Kanungintie 2

13720 Parola

www.pyhimyskerho.com

Puheenjohtaja Heikki Joukanen

puh. 040 516 7712

e-mail: heikki.joukanen@gmail.com

Sihteeri Atro Jaako

puh. 040 829 4223

e-mail: atro.jaako@kolumbus.fi

Pyhimys-lehden vastaava päätoimittaja Jaakko Saransalmi

puh. 045 846 4497

e-mail: jaakko.saransalmi@gmail.com

Pankkitili: Etelä-Hämeen Osuuspankki,

FI76 5680 0020 3666 76

Kerho on riippumaton yhdistys, jonka tarkoituksena on edistää automallin harrastusta Suomessa. Jäsenmaksu on vuonna 2017 25 euroa vuodessa.

Jäsenrekisterissä on jäsenten yhteystietojen lisäksi tiedot jäsenten Volvo 1800 -autoista.

Jäsenrekisteriä ei myy eikä luovuteta kolmannelle osapuolelle kaupalliseen tarkoitukseen

NOSTOPALVELU
J. HELAAKOSKI
Enemmän kuin pelkkää rautaa



SISÄLTÖ

Etsintäkuulutus & Akkuvirran katkaisin 48-1830	4
Puheenjohtajan terveiset	5
Kuvasataa kerhon syyskokoontumisesta Woikosken automuseolla Nurmaalla 6.8.2016	6
Vuosikokous Mobiliassa 2.4.2017	7
Mobilisti-lehti: Viranomaiselle sädekehä	8
Tarinaa Birgitasta ja Pirittasta	16
Esa Heikkilän Jensen on vuosimallia 1961	19
Pyhimys-Volvo Ladan hinnalla	20
Pyhimyksen uuden omistajan innostusta uuteen hankintaansa	22
Aamulehti: Merkkikerho pelastaa Volvoja ja vaalii historiaa	24
”HUULENHEITOSTA PYHIMYSPROJEKTIIN” OSA 2	26
Loviisa, Sarvisalo Bygården 23.7.2016	30

Hahtela

Ensures Your Success.

ETSINTÄKUULUTUS

teksti: Jaakko Saransalmi

kuva: Boris Koreneff



Valokuva on otettu Helsingin Niemenmäessä Auto Renlundin vaihtoautohallissa. Kuvassa Ekonomi Esko Heikkilä ja liikemies Boris Koreneff (kuvassa oikealla) juuri ostamansa uuden Pyhimyksen ABI-1 vieressä. Pyhimys on ilmeisesti vuosimallia -65 ja Boris on kovasti kiinnostunut tietämään, onko hänen omistuksessaan ollut auto mahdollisesti nykyään jollain kerhomme jäsenellä? Mikäli omistat kyseisen auton tai tiedät sen kohtalosta, pyydän ottamaan yhteyttä sihteeriimme Atro Jaakoon.

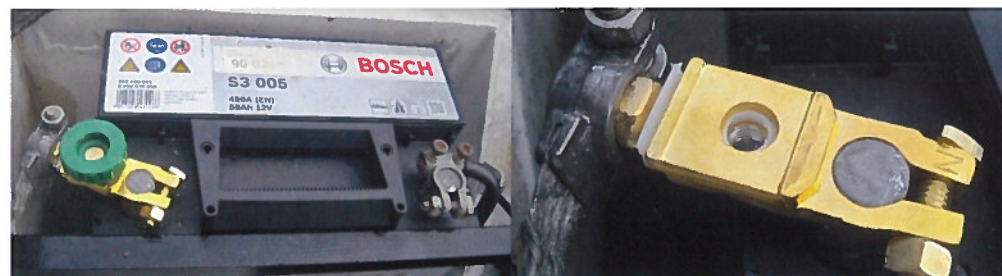
Pyhimyskerholaiset pääsivät tutustumaan Boris Koreneffin autokokoelmaan 27.4.2017. Kokoelma käsittää yli 80 täysin entisöityä ja ajokuntoista, pääasiassa kääpiö- ja pienikokoisista autoista muodostuvaa ajoneuvoa. Vierailusta tulee olemaan laajempi artikkeli seuraavassa kerholehdessämme.

Akkuvirran katkaisin 48-1830

Yksinkertainen varkaus- ja palosuoja akunnapaan. Katkaisee virtapiirin.

Yksinkertainen ajonesto/päävirtakatkaisin, jota myy esim. Motonet hintaan 4,50 €/kpl. Katkaisin kiinnitetään akun miinusnapaan. Kuvassa olevaa vihreää kierreosaa auki kiertämällä virtapiiri katkeaa. Kierreosan voi myös kiertää kokonaan pois paikaltaan ja ottaa mukaan.

Teksti ja kuvat: Jaakko Saransalmi



Pyhimys osia myynnissä. Etupäässä 1800E ja S -malleihin, mutta jotain sopivaa myös Jenseniin (purettu auto 1970 mallia). Osia alustaan, sisätiloihin ja koriin. Ota yhteyttä Kalevi Laine, 0445548279, laine.e.kalevi@gmail.com.

PUHEENJOHTAJAN TERVEISET

Kesäiset terveiset puheenjohtajalta

"Kevät keikkuen tulevi", on jo monille tuttu lausahdus. Tätä kirjoittaessani 22.4.2017 paistaa välillä aurinko ja sitten taas tulee lunta. Toivon todella, että lukiessanne tätä, ajokelit ovat jo enemmän kohdallaan ja Pyhimykset liikenteessä.

Vuosi on alkanut joka tapauksessa huomattavasti valoisemmissa merkeissä kuin hetkeen aikaan. Vuosikokous oli Mobilia Museolla – vaikkakin pienemällä porukalla. Henkilökohtaisesti minulle jäi kokouksesta ns. "hyvä maku suuhun", sillä löysimme jopa nettisivuille ylläpitäjän, joka meiltä on puuttunut jo useita vuosia. Toivon, uskon ja luotan, että nyt tuollakin saralla alkaa tapahtua. Facebook- sivut ovat niin ikään heränneet henkiin ja kävijämäärät ovat olleet huikeita, kiitos tästä lkaalisiin.

Tämän kaiken positiivisuuden valossa pyörsin päätökseni lopettaa puheenjohtajana. Eihän tällaista porukkaa voi jättää noin vain, se ei kuulu tapaani toimia. Jos jossain on vikaa – se on korjattava, vasta sitten voi heittäytyä laakereilleen. Tästä eteenpäin keskitymme laadukkaisiin jäsenpalveluihin. Tämä tietysti pitää sisällään sen, että jäsenistö hoitaa velvollisuutensa – kuten on sovittu.

Nyt kokouksessa sovittiin, että ensi vuoden jäsenmaksut on maksettava tammikuun loppuun men-



nessä. Tällä saamme varmuuden siitä, ettei mm. lehtiä painateta liikaa – mutta kaikki velvollisuutensa hoitaneet myös tämän tuotteen saavat itselleen. Kokouksessa saimme myös lehden päätoimittajan houkutelukseksi hallitukseen. Taloudellinen tilanne kerhossa mahdollistaa jäsenistöä tyydyttävän ja innoittavan toiminnan – toivomme hallituksessa yhä jäsenistön ideointia toiminnan suunnaksi.

Hienoa, että nyt vaikeudet näyttäivät jääneen taakse ja kiitän teitä pitkämielisyydestä. Jotain pikku viilauksia tulee edelleen tehdä – mutta ehdottomasti nyt olemme oikealla tiellä. Toivon kaikille jäsenille turvallisia ja nautinnollisia kilometrejä ajokaudella 2017.

**Puheenjohtaja
Heikki Joukanen**



**Kerhomme
sihteeri Atro
Jaako on kuvan-
nut "jokkis-pyhi-
myksen" Pellon
ajoissa kesällä
2016.**

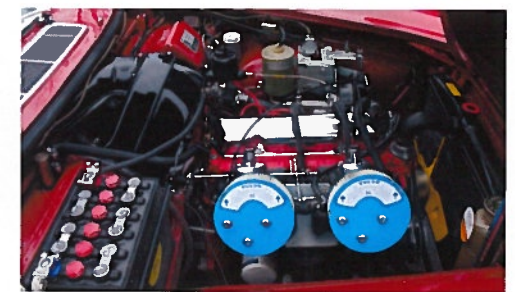


Kuvasatoa kerhon syyskokoontumisesta Woikosken automuseolla Nurmaalla 6.8.2016

Kuvat: Atro Jaako



Pyhimysten seuraan liittyi myös punainen Amazon,
joka on paikan omistajan Clas Palmbergin 123 GT.



Vuosikokous Mobiliassa 2.4.2017

Kerhon vuosikokous pidettiin 2.4. Kangasalla, jonka jälkeen pidettiin hallituksen kokous. Heikki Joukanen jatkaa puheenjohtajana, sihteerinä toimii Atro Jaako ja varapuheenjohtajana Markku Jylhäsalonen. Hallituksen muut jäsenet ovat Jouni Seppälä ja Jaakko Saransalmi.

Sateisesta ja koleasta säästä huolimatta paikalle saapuivat Pyhimyksillään Markku Jylhäsalonen (MAT-61), Atro Jaako (LJE-461) ja Jaakko Luoto (RBT-278).

kuvat: Harri Helin
teksti: Jaakko Saransalmi

Jaakko Luoto on
tehnyt upean
entisöintityön
autolleen ja
dokumentoinut
kaikki vaiheet
kirjaksi.



Mobilisti lehdessä nro 8/16 oli hieno artikkeli ja kuvat kerhomme jäsenen Kai Rainesalon omistuksessa olevasta Poliisi-Pyhimyksestä.
teksti: Janne Holmkrona
kuvat: Matti Ouvinen
julkaisuun saatu lupa
Mobilisti lehdeksi.



VIRANOMAISILLE SÄDEKEHÄ

VOLVO 1800 S 1967

Luotettavuudestaan tunnettu ruotsalainen Volvo päätyi tekemään eksoottisen italialaisen näköisen urheiluauton. Yksi niistä annettiin aikanaan Suomen liikkuvan poliisin käyttöön.

TEKSTI: JANNE HALMKRONA KUVAT: MATTI OUVINEN

Olemme helsinkiläisen rivitalon pihalla. Kadun varteen on pysäköity valkoinen henkilöauto. Se on erittäin matala. Ohjaamo on kaunis ja valoisa. Istahtaminen vaatii voimistelua, sillä ovesta pitää laskeutua epätavallisen alas. Istuimien nahka ei ole nykyaikaisen pehmeätä, vaan muistuttaa enemmän maibinnousukengän pintaa. Sitä paksua ja kestävä. Sama tukevatekoinen tuntuma on muussakin sisustuksessa. Ovet menevät kiinni paiskomatta, katkaisijat toimivat teollisen luotettavasti. Moottorin käynnistys kuten pitää. Se vain ei tiedä olevansa urheiluautossa. Käyntiään on perheautomainen; Volvo ei ärjähtele hermostuneesti.

Liikkeelle lähdettyä vaikutelma korostuu: Moottori on nöyrä ja vääntävä, ei lainkaan ärtynyt ja voimakas. Ohjaus on jäykähkö, mutta siinä on ihastuttava tuntuma. Vaihteiston toiminta on lähes esimerkillistä. Synkronointi toimii paremmin kuin monessa uudessa autossa. Moottori ei tunnu aluksi kovinkaan tehokkaalta. Tehoa tosin löytyy huomattavasti lisää, kun ymmärtää polkea kaasun riittävän syväälle. Polkimien liikerata on niin pitkä, että puolet kaasuttimien kurkuista jää avautumatta, ellei varastele poljinta konehuoneeseen saakka. Auto kulkee kevyesti, ja sen jousitus on miellyttävä.

Saavumme sisäntuloväylältä kaupunkialueelle. Liikennevalojen lähestyessä jarruja pitää

polkea melko kovaa. Alusta on mukulakiveykselläkin miellyttävä, ei kuitenkaan liian pehmeä. Auton mataluus tekee kaarrejaosta vakaata, Volvo ei kallistele. Saavumme kaupungin keskustaan ja pysäköimme kuvauksen ajaksi Senaatintorille, paikkaan jossa toukokuussa 1967 lahjoitettiin 57 henkilöautoa liikkuvan poliisin käyttöön. Volvo ei ollut niiden joukossa, sillä se luovutettiin poliisille vasta kesäkuussa. Kuvauksiin menee odotettua enemmän aikaa, sillä kiinalaiset turistit pitävät autoa nähtävyytenä muiden joukossa. He kuvaavat ja kyselevät ei-

väkä tunnu millään uskovat auton voivan olla näinkin vanha.

Volvo Sport

Alkuperäinen Volvo Sport eli P1900 syntyi, kun Volvon automerkinä alun perin ideoinut toimitusjohtaja Assar Gabrielsson vieraili Yhdysvalloissa 1953. General Motors oli juuri esitellyt huippumodernin lasikuitukorisen Corvetten. Uudesta materiaalista innostunut Gabrielsson päätti Volvon tarvitsevan vastaavan ajoneuvon.

Koska Volvolla tai koko Euroopassa ei vielä



Pyhimyksen edeltäjä, Volvo P1900, nähtiin Helsingin autonäyttelyssä vuonna 1955.



ollut lasikuituosastamista, joutui Volvo etsimään korille valmistajaa Yhdysvalloista. Kaliforniasta löytyikin Glaspar Inc, jonka toimitusjohtaja piirsi Volvolle kauniin avoauton. Glaspar oli lasikuitualan pioneereja ja valmisti urheilu-koreja muillekin. Yhdysvaltojen länsirannikolla valmistetut ja viimeistellyt korit laivattiin Göte-

borgiin. Ruotsissa ne asennettiin putkirungolle, johon tuli PV444:n tekniikka. Ensimmäinen auto valmistui 1954.

Vuosi 1956 oli Euroopan autoteollisuudelle vaikeata aikaa. Suezin kriisi aiheutti laman ja monessa maassa jouduttiin säännöstelemään bensiiniä. Volvolla, kuten monella muullakin

Toinenkin P1900 on nähty Suomessa, sekin tosin Ruotsin kilvissa. Olisiko kuva Oulusta?

valmistajalla, jouduttiin tekemään lyhennettyä työviikkoa. Gabrielsson siirtyi hallituksen puheenjohtajaksi, ja uudeksi toimitusjohtajaksi nousi lentokoneiteollisuudessa aiemmin työskennellyt Gunnar Engellau. Hän päätti Volvon keskittyvän erikoisuuksien sijasta laatuun. Ruotsissa oli korkeat palkat, mutta niiden vastineeksi myös laadukasta työtä tekeviä ammattimiehiä. Pienten valmistuserien erikoisajoneuvoista tulisi Ruotsissa tehtyinä aivan liian kalliita, mutta Volvolla olisi hyvät mahdollisuudet keskittyä suurina sarjoina tehtyyn laadukaaseen keskiluokan tuotteeseen.

Pieniltä kotimarkkinoilta ponnistavan yrityksen piti panostaa vientiin. Pelkästään ruotsalaisille ei voinut myydä niin paljon autoja, että nykyaikainen massatuotanto olisi kannattavaa. Tähtäin käännettiin Yhdysvaltoihin. Jotta siellä voisi myydä pikkuautoja, piti menestyä kilvanajossa. Engellau käski tehdä tavallisesta, jo muutaman vuoden tuotannossa olleesta PV 444:stä urheilullisemman vientimallin Yhdysvaltojen markkinoille. Lähes samaan aikaan Engellau päätti lopettaa P1900:n valmistamisen. Miksi kaunis P1900 ei kelvannut Engellaun mielestä Yhdysvaltoihin, jos mallistoon samaan aikaan kaivattiin lisää urheilullisuutta?

P1900 oli herättänyt positiivista huomiota, varsinkin Yhdysvalloissa. Sen tuotanto oli kuitenkin ongelmallista. Monimutkainen ja kallis valmistusprosessi oli kahden vuoden aikana tuottanut vain 67 autoa, joista 22 oli myyty Yhdysvaltoihin. Jokainen auto oli tehty tappiolla. Engellau restasi yhtä näistä. Lentokoneiteollisuudesta kokemusta hankkinut mies piti urheiluautoa huonona tuotteena. Auto tärisi ja räjäisi. Se ei kelvannut Engellaulle, joka käski lopettaa auton tuotannon.

Ideana hän tunnusti urheilumallin vetovoiman, mutta saman olivat huomanneet muutkin. Varsinkin brittivalmistajat erikoistuivat myymään Atlantin yli kauniita urheiluautoja, jotka usein perustuivat ison setäimäisen henkilöauton tekniikkaan. Pragmaattiset jenkit ostivat urheiluautoja huvin vuoksi, mutta halusivat niiltä luotettavuutta, jossa tavallinen tekniikka loisti verrattuna eksotisempiin piensarjatuotteisiin. PV 444 myi nyt hyvin. Vuonna 1957 Volvon myynti lähestyi ensi kertaa 50 000 auton rajaa.

Pelle Italiassa

Volvon malleja oli jo jonkin aikaa kehittänyt ulkopuolinen konsultti Helmer Petterson. Hän painosti tehdasta tekemään uuden GT-vauunun epäonnisen P1900:n seuraajaksi. Engellau vilkasi Pettersonin piirustuksia ja kehotti tätä matkustamaan Italiaan löytääkseen apua auton muotoilemiseksi ja prototyypin valmista-



miseksi. Volvon omat resurssit olivat kiinni tulevan Amazonin tuotantokuntoon saamisessa. Pettersonilla oli hyvät suhteet Ghiain, jonka johtaja siirsi projektin Ghiain tuolloiselle tytäryhtiölle Frualle. Sopimus johti myös Helmerin pojan, Pelle Pettersonin, palkkaamiseen Frualle.

Nuori Petterson oli juuri saanut insinöörin paperit Ruotsista ja opiskeli teollista muotoilua Yhdysvalloissa. Jo ennen Frualle päätymistään hän oli piirtänyt luonnoksia, jotka muistuttivat lopullista mallia. Italialainen vaikutus näkyi jo näiden luonnosten yksityiskohdissa.

Frua lähetti Pellen piirrokset muiden suunnittelijoidensa piirtämien ehdotusten mukana Volvon toimitusjohtajalle. Engellau valitsi Fruan ehdotuksista yhden tietämättä sen varsinasta suunnittelijaa. Kuultuaan valitsemas-

ehdotuksen piirtäjän olleen Pelle Helmerin-poika Petterson, toimitusjohtaja raivostui. Kiukun laannuttua hän pysyi silti päätöksessään ja hyväksyi piirrostun mukaisen prototyypin teettämisen.

Keväällä 1957 Frua reki Volvon kanssa sopimuksen urheilumallin muotoilusta. Projektin johtoon nimettiin nuori Pelle, jonka isä Helmer suunnitteli itse kantavan korin sisäisen rakenteen. Täysikokoinen puumalli tehtiin valmiiksi saakka. Saksalaisen Wilhelm Karmannin kanssa tehtiin sopimus lopullisten piirustusten, prässien ja valmiiden korien valmistamisesta.

Samaan aikaan Ruotsissa kehitettiin uutta moottoria. Sen lähtökohrana oli kuorma-autokäytössä kestävä 3 560 cm³ V8. Volvo pienensi moottorin henkilöautokäyttöön





halvimalla mahdollisella tavalla: V-moottorista tehtiin puolikas eli 1 780 cm³ nelisylinterinen samoilta sylinterimitoilla. Kaikki työkalut, suurin osa komponenteista ja apulaitteista sai jäädä entiselleen. Kampiakselin laakeripinnat olivat pinta-alaltaan kaksinkertaiset muihin samankokoisiin moottoreihin verrattuna. Moottori oli tarkoitettu Volvon perusmallihin, mutta pääsi myös urheiluautosuunnitelmiin, olivathan monet eurooppalaiset valmistajat havainneet perheauton tekniikan matalassa urheilukorissa myyvän Yhdysvalloissa hyvin. Saabilakin tehtiin oma urheiluauto, mutta siinä missä Volvo sai omastaan epätavallisen kauniin, Saabin hanke meni esteettiseltä kannalta metsään.

Tehdäänkö vai ei?

Joulukuussa 1957 Gunnar Engellau matkusti Torinon tutustumaan ensimmäiseen prototyyppiin. Hän hyväksyi mallin ja antoi luvan viimeistellä kaksi muutakin koemallia valmiiksi asti. Helmer Pettersson ajoi ensimmäisen autosta itse Saksaan Karmannille, jossa neuvoteltiin tuotannon aloittamisesta elokuussa 1958.

Karmann teki tuolloin erittäin läheistä yhteistyötä Volkswagenin kanssa. Volkswagenilla ei pidetty yhtään Karmannin uudesta asiakkaasta, joka oli uudella mallillaan pyrkimässä samoille apajille VW Karmann-Ghian kanssa. VW uhkasi lopettaa yhteistyön sopimusvalmistajansa kanssa kokonaan, jos Volvoa alettaisiin koota siellä. Karmann teki kuten käskettiin ja perui ruotsalaisten kanssa tekemänsä sopimuksen. Sen jälkeen Göteborgista otettiin yhteyttä vielä kahteen saksalaisyritykseen, NSU:hun ja Drauziin, mutta kummankaan kanssa ei päästy sopimukseen autojen tuotannosta. Nyt Volvolla oli ongelma.

Tässä vaiheessa ruotsalainen lehtimies sai jostain käsiinsä kuvia Frualla tehdystä prototyypistä. Engellau tunnusti niiden olemassaolon, mutta ilmoitti, että mallin tuotantoon

ottaminen ei ollut suunnitteilla. Pääjohtaja oli luovuttanut, tai ainakin sitä Helmer Pettersson epäili. Hän hätäntyi ja teki autoalalla melko ainutlaatuisen liikkeen. Pettersson uskoi urheilumalliinsa niin lujasti, että suunnitteli teettävänsä sen itse. Hän ostaisi varusteet alihankkijoilta, tekniikan Volvosta ja teettäisi korin ja kokoonpanon jossain muualla. Volvolla ideaa ei pidetty toteuttamiskelpoisena ennen kuin Helmer Pettersson löysi rahoituksen hankkeelleen. Siinä vaiheessa Volvolla huomattiin muidenkin uskon automallin mahdollisuuksiin.

Korivalmistajan etsinnät aloitettiin uudelleen, nyt Iso-Britanniasta. Aluksi otettiin yhteys Bristolin, joka valmisti lentokoneen komponentteja ja pieniä määriä omaa automekaniikkaa. Siellä ei kuitenkaan ollut Volvolle riittävää kapasiteettia, joten auto sovittiin tehtäväksi kahden eri yrityksen yhteistyönä. Autojen teräskorin suurvalmistaja Pressed Steel valmistaisi korit. Valmiita autoja niistä kokoaisi Jensen Motors, joka omien mallien valmistamisen lisäksi oli erikoistunut muuttamaan tavallisia autoja urheilumalleiksi. Tehtaan sisäisesti ja huoltokirjoissa käyttämä nimitys autolle oli P1800. Mainoksissa yleensä käytettiin vain numeroa 1800 ja sen perässä toisinaan kirjainta S.

Jensen teki prototyyppiin vain pieniä muutoksia. Sen saaminen tuotantoon vei silti aikaa. Auto esiteltiin Brysselin autonäyttelyssä 1960. Koska Jensen ei ollut saanut valmiiksi vielä tuotantomallin prototyyppiäkään, messuilla esiteltiin Fruan tekemää muotoilututkielmaa. GT-Volvo herätti kiinnostusta. Monet ostajat maksoivat käsirahan autosta, jota ei voitaisi toimittaa lähes vuoteen. Vastanotto New Yorkin autonäyttelyssä oli yhtä innokas. Ensimmäiset Volvo P1800:t toimitettiin Englannista Ruotsiin syksyllä 1960. Vasta sieltä ne lähetettiin edelleen ostajilleen. Autoja alettiin lähettää suoraan Jensenille asiakkaille vasta 250 ensimmäisen valmistuneen P1800:n jälkeen.

Kaikki ei kuitenkaan sujunut suunnitelman mukaan. Volvolla ei nimittäin oltu tyytyväisiä

Jensenin kokoamien autojen laatuun. Jensen syytti ongelmista Pressed Steeliä, jonka valmistamat korit vaativat heidän mukaansa paljon käsin tehtyjä korjauksia. Vahvistamattomien tarinoiden mukaan korit kuljetettiin suojaamattomina sään armoilla Jensenille. Yksityiskohdat eivät ole tiedossa, mutta ongelmat olivat niin vakavia, että Volvo päätti etsiä P1800:n tuotannolle jälleen uuden ratkaisun.

Muotitelaisuutta

Volvo avasi uuden tehtaan Ruotsiin 1963. Samalla vanha Lundbyn tehdas vapautui muuhun käyttöön. Jensenin kanssa oli tehty sopimus 10 000 auton valmistamisesta. Jo 5 300 valmistuneen jälkeen Volvo halusi perua sopimuksen, minkä jälkeen Jensen vaati korvauksia tuotannon ennakkaamisesta lopettamisesta. Volvo suostui, ja 6 000 Jensenin tekemän P1800:n jälkeen tuotanto siirtyi Ruotsiin. Siinäkin oli kyse lähinnä kokoonpanon siirtämisestä, sillä eri maista tilatut komponentit säilyivät pitkälti samoina kuin Jensenin aikanaan. Koritkin tulivat edelleen Pressed Steeliltä vuosikymmenen loppuun saakka.

Volvon muotoilu oli onnistunut ja 1800 S myi kohtuullisen hyvin. Muoti kuitenkin muuttui nopeasti. Eksotiselta italialaiselta 1950-luvun lopun urheiluautolta näytävä Volvo ei kulkimalla 60-luvulla enää ollut aivan ajankäytännöllinen. Volvo teetti muutamia modernisointiehdotuksia italialaisilla muotoilutoimistoilla jo hyvissä ajoin, mutta ne eivät johtaneet muutoksiin.

Vuonna 1966 Volvon päämuotoilija Jan Wilsaard aloitti P1800:n seuraajan suunnittelun. P172-nimellä tunnettu auto olisi ollut modernin kulkimias ja sen tekniikka olisi perustunut suunnitelmiin olevaan kuusisylinteriseen 164-malliin. Johtokunta piti autoa liian kalliina Yhdysvaltojen vientimarkkinoille. Wilsaard ei lannistunut, vaan aloitti jälleen yrityksensä P1800:n modernisoinniseksi. Hän oli jo aiemmin tehnyt suunnitelmia vanhan korin muuttamiseksi viisiperäiseksi. Tällä kertaa hän onnistui tekemään



Volvo valvontatehtävissä Helsingin Viikissä 1960-luvun lopulla.

autosta urheilullisen farmarimallin, jossa uusi rakaosan muotoilu sopi vanhan keulan kanssa yhteen. Pelle Petterssonin ja italialaisten tekemät ehdotukset jäivät tämän ehdotuksen varjoon. Volvo otti farmarimallisen Pyhimyksen tuotantoon vuonna 1972, mutta niitä ehdittiin valmistaa vain parin vuoden ajan vuoteen 1973. Vanha coupe-malli oli pysyvä uutuuden rinnalla tuotannossa miltei yhtä pitkään. Sen tuotanto päättyi 1972. Farmarimalli P1800 ES ei ollut suuri menestys, sillä niitä myytiin ainoastaan hiukan yli 8 000 kappaletta, kun P1800:n kokonaistuotanto lähestyi 40 000 autoa.

Pyhimyksen suorituskyky ei oikeastaan koskaan ollut ulkonäön antamien lupauksen tasalla. Kuorma-auton moottorista pienennetty nelosen ansiot olivat muualla. Se on tullut tunneruksi yhtenä maailman pikkäikäisimmistä automoottoreista. Jokin aika sitten uutisoitiin, kuinka Yhdysvalloissa asuva Irvin Gordon oli ajanut omalla Pyhimyksellään 50 vuoden aikana yli 5 miljoonaa kilometriä, joten kuvamme auto on oikeastaan vasta sisäajajettu.

TV-ohjelman tekoa laajitusautojen luovutustilaisuuksissa. Taustalla on vaatimusten mukaisesti itäautoja. Risto Vanari haastattelee.

Poliisi ilman kulkuneuvoa

Tekniikan Maailman numeron 8/1966 pääkirjoituksen otsikkona oli Autoton poliisi. Siinä kerrottiin poliisivoimien käytössä olevan runsas sata partioautoa, eli sama määrä kuin 20 vuotta aiemmin. Henkilöautojen määrä maassa oli kirjoituksen mukaan sillä välin kasvanut 40-kertaiseksi. Maa oli autoistunut vauhdilla. No-

peudet olivat maanteillä vapaat ja ajokulttuuri kilpailuhenkistä.

Radio- ja televisioimittaja Niilo Tarvajärvi joutui vakavaan liikenneonnettomuuteen. Hänen toipilasaikanaan syntyi ajatus kansalaiskeräyksestä, jolla saataisiin uusia autoja liikkuvalle poliisille. Tarvajärvi antoi keräykselle kasvat ja nimen. Rahojen keräys hoidettiin





Senaattorin rivissä on Volvoja, mutta yksi puuttuu.

kauppaamalla markan hintaisia hamsteritarroja. Lisäksi varoja kertyi MTV:n Tervetuloa-ohjelmasta, joissa Tarvajärvi mainosti keräystä. Silloinen valtiovarainministeri, SKDL:n Ele Aenius suostui myöntämään lahjoitettuille autoille verovapauden pienellä ehdolla. Kahdeksan autoista tulisi olla neuvostovalmistaisia, käytännössä Mosseja.

Keräys kesti neljä kuukautta. Kansa oli innostunut aiheesta, mutta tuorot eivät silti olisi yksinään riittäneet autojen hankkimiseen siinä mitassa kun lopulta tapahtui. Maahantuojat ja myyjät myönsivät huomattavia alennuksia, jotta autot päästiin luovuttamaan toukokuussa 1967. Neuvostoliittolaiset autot olivat luovutustilanteessa eturivissä, eli sopivasti taustalla kun asiasta tehtiin haastatteluja televisioon. Mosser olivat myös ensimmäisinä Helsingin keskustassa ajatulla kunniakierroksella. Kerrotaan niiden tosin siirtyneen tilaisuuden jälkeen takaisin Konelalle ja vain osan päätyneen lopulta poliisin käyttöön.

Poliisille luovutettiin Senaattorilla järjestetyssä tilaisuudessa 57 autoa. Länsiautot olivat luovutavuudestaan tunnettuja merkkejä: Volkswagen, Volvo, Opel, Plymouth ja Dodge. Kesäkuussa Volvon maahantuojat lahjoitti poliisille vielä yhden auton, Volvo 1800 Sportin. Ajatus tavallista näytävämistä poliisiautosta ei ollut aivan uusi, sillä

Kyllä nyt hymyilyttää. Itse Tarvajärvi vasemmalla.

liikkuvalle poliisille oli jo vuonna 1961 lahjoitettu kaksi Porschea. TV 1 oli esittänyt Pyhimys-sarjaa vuodesta 1963, joten auto runnettiin Suomessa jo nimellä Pyhimys-Volvo. Poliisin Pyhimys esiintyi myöhemmin kuvissa hamsterikeräyksen yhteydessä lahjoitettujen muiden Volvojen kanssa, joten syntyi käsitys sen kuulumisesta keräyksellä rahoitettuihin autoihin. Asiaa käsitellessä kirjoissa ja lehtijutuissa mainitaankin yleensä lahjoitettujen autojen lukumääräksi 58, vaikka Senaattorilla otetuissa kuvissa niitä on vain 57.



Monte-Carlo

Porsche olivat olleet PR-henkisissä poliisitehtävissä Helsingin seudulla. Pyhimyksen kotipaikaksi osoitettiin Tampere. Auton nimikkokuljettajaksi päätyi ylikonstaapeli Pekka Matinkari. Autolla ajettiin muutaman vuoden ajan jatkuvaa liikkuva poliisin partioajoa Tampereelta käsin ja sitä tietyt huollettiin säännöllisesti. Ainoa ruostekorjaus piti kertoman mukaan tehdä, koska tehtaalla olisi jäänyt helmakotelo suojaamatta. Jälkikäteen on kerrottu auton vakina-



sen kuljettajan säännöllisesti vieneen Volvon renkaat tasapainotettaviksi lomalle lähtiessään. Näin hän pyrki tarinan mukaan varmistamaan, etteivät tuntemattomat olisi ottaneet autoa partioajoon. Tarkka kontrolli kannatti, sillä Pyhimystä ei juuri kolhitu sen aktiiviaikana.

Poliisikäyttö päätyi vuonna 1971. Seuraavien kahden vuoden ajalta Pyhimyksen liikkeitä ei ole säilynyt tietoja. Vuonna 1973 auto myytiin huutokaupalla Hämeenlinnan opettaja-opiston ammattikoulun käyttöön. Silloin matkamittarissa oli noin 55 000 kilometriä, mutta ei ole tiedossa oliko mittari toisella vai kolmannella kierroksellaan. Opisto koulutti ammattikoulunopettajia, jotka harjoittelivat opettamista opiston omassa ammattikoulussa. Volvon moottori ja vaihteisto remontoitiin koulussa kertaalleen. Autoa käytti pääasiassa opiston opettajana toiminut Simo Nieminen. Hämeenlinnassa sillä ajettiin noin 57 000 kilometriä kahdeksan vuo-



den aikana. Pyhimys oli opiston käyttöautona ja sillä tehtiin pikkiäkin matkoja seuraamaan opettajakokelaiden operustointia.

Volvo lahjoitettiin vuonna 1981 Suomen automuseosäätiölle, minkä jälkeen se oli esillä Hämeenlinnan automuseolla vuoteen 1991. Museotoiminnan loppuessa auto lainattiin määrajaksi Espoon automuseoon. Vuonna 1995 säätiö myi jo hiukan räjähtyneen Volvon helsinkiläiselle Kai Rainesalolle ehdolla, että auto kunnostetaan ja tuodaan pyydettäessä pian perustettavaan museoon esille. Tämä rasite sovitettiin kymmenen vuoden mittaiseksi. Auto kunnostettiin sopimuksen mukaan, mutta siinä ei tarvinnut entisöidä täysin. Helmojen ja kattavalojen asennusreikien paikkaamisen jälkeen auto maalattiin. Volvo ehti olla näytillä ratikkahalliin perustetussa museossa Töölössä, kunnes automuseosäätiö meni konkurssiin. Sen jälkeen auto on ollut Rainesalolle suuri ilon ja ylpeyden aihe.



Volvo 1800 S 1967

MOOTTORI

Tyyppi: nelisylinterinen nestejäähdytteinen rivimoottori, kansi ja lohko valurautaa, kansiventtiili, viisi runkoakkeria, kaksi SU HS 6 -vaakamulkaasutinta
Iskutilavuus: 1 778 cm³
sylinterimitat 84 x 80 mm, puristussuhde 10,0
Teho: 104 hv(DIN)/5 600 r/min
Vääntömomentti 148 Nm(DIN)/3 800 r/min

VOIMANSIIRTO

Kuiva yksilevytyylin, 4-vaihteinen synkronoitu käsivaihteisto lattiatavallimella, takaveto

JARRUT

Edessä levyjarrut (Girling), takana rummut
SÄHKÖJÄRJESTELMÄ
12 V, 360 W tasavirtalaturi (Bosch)

OHJAUS

Simpukkatyyppinen ohjausvaihte

JOUSITUS

Edessä: erillisjousitus, poikittaiset tukivarret, kierrejouset
Takana: jykki akseli, poikittaiset tukivarret, Panhard-tanko, kierrejouset

KORIRAKENNE

Itsekantava kokoteräskori

MITAT

Pituus: 4,35 m
Leveys: 1,70 m
Korkeus: 1,28 m
Akseliväli: 2,45 m
Raideleveys: 1,31/1,31 m
Rengaskoko: 165 SR-15
Omapaino: 1 140 kg
Huippunopeus: 180 km/h*

HINTOJA SUOMESSA 1967

Volvo 1800	26 800 mk
Volvo 121 2-ov	15 850 mk
Volkswagen 1200	6 980 mk
MGB GT	22 100 mk
Ford Mustang	29 000 mk

*tehtaan ilmoitus

Tarinaa Birgitasta ja Pirittasta

Aikanaan perheeseen tuli matkailuauto, jonka edellinen omistaja sanoi kantavan nimeä "Hosu", jolla kuulemma oli jotakin tekemistä hänen kanssaan. Oli tarrat ja kaikki... Sen jälkeen jokainen perheen auto on kantanut jotain nimeä. Hiace oli työmies nimeltä Pena, anopin vanha Corolla, mummoauto nyt jo toisessa polvessa on nimeltään Hillevi, Mersu oli Jurgen ja nykyinen matkailuauto on nimeltään Kili, koska nuorempi tytär heti nähdessään kysäisi: "Mikä siinä oikein kilisee?" ... oli rappuset jääneet vähän vaille yläasennostaan ja kilisivät siis iloisesti.

Heikki Salkinoja



Tästä se alkoi..tyttäreni nimesi hänet Birgitaksi. Oli kuulemma pyhimys. Voi tuota ukkoraukaa...lohduttavaa...



Ja edellisen kuvan rouva osti viereen kaksi vuotta tuoreemman ja KILVISSÄ OLEVAN! Tyttäreni nimesi hänet sitten Pirittaksi. Käytiin sillä jopa Joensuun tanssiviikoillakin. Oli hauskaa...

Torilla voin sanoa että "En minä tätä ostanut ole, kuljettaja, mekaanikko. JOS omistajarouva on OIKEIN HYVÄLLÄ PÄÄLLÄ, hän SAATTAA vaikka antaa AJAA tällä! Ja tästähän seuraa, että kun kesätansseihin lähdetään, hän voi olla hyvällä päällä... ja tanssipaikan parkissa on huomio taattu.

Mutta Birgittaprojektini jatkui...



...no olipahan mistä vandalisoida pari, kolme vuotta osia....
No lopulta kolmisen vuotta sitten alkoi olla valmista.



Siis museorekisteriin ja sen jälkeen....



oli Pirittan vuoro....
No nyt ovat jo molemmat kohtuukunnossa..



Että näin meillä.... Kuvassa Birgitta ja Piritta, omaa sukua Volvo 1800S.

No eipä tässä tietysti kaikki. Talliini eksyi yksi R2- mallinen tehtaani valukansi väljillä kanavilla.
Nyt on vuorossa Pirittaan vähän lisää virkeyttä ensi keväälle.

Heikki

Esa Heikkilän Jensen on vuosimallia 1961

Kuvat: Esa Heikkilä



PYHIMYS- VOLVO LADAN HINNALLA

Näillä sanoilla Harri Helin kaupitteli omaa Pyhimys-Volvoaan Autotalli.com -sivustolla viime syksynä.

Autotalli.com ja Iltalehti kuuluvat samaan Alma media konserniin ja erikoisen ilmoituksen huomasi myös Iltalehden toimittaja Noora Vilen, joka teki Harrin myynti-ilmoituksesta kokonaisen jutun Iltalehden nettisivuille,
http://www.iltalehti.fi/autor/2016/01/01822480883_au.shtml



"Tämä 55-vuotias Pyhimys-Volvo irttaa uuden Ladan hinnalla" (lainaus Iltalehden otsikosta). Tämä tietysti vielä lisäsi kiinnostusta Pyhimystä kohtaan ja eipä aikaakaan kun auto oli jo uudella omistajalla.

Mutta miksi juuri uuden Ladan hinnalla? Kun Harrin myynti-ilmoituksen luki kokonaan, niin siitä selvisi, että hän oli itse aikanaan maksanut Pyhimyksensä saman verran, mitä silloin maksoi uusi Lada. Kun Harri ilmoituksen laittoi, niin hän tarkisti, että uusi Lada Kalina maksaa tänä päivänä 16 973,68 euroa ja sen hän Pyhimyksensä halusi ja mainitsi vielä ilmoituksessaan, että "hinnasta en tingi". Ilmoitus oli siis hyvin persoonallinen, mutta oli se muutenkin hyvin perusteellisesti laadittu. Ilmoituksessa mainittiin, että auto on tehty keväällä 1961

Englannissa Jensenin urheiluautotehtaalla ja laivattu uutena Californiaan. Tuotu Suomeen 1990, purettu päreiksi, hiekkapuhallettu, pohjamaalattu, päälli-maalattu, ruostesuojattu. Moottori on ilmoituksen mukaan uusittu Ylöjärven moottorityössä 4 vuotta sitten. Autolla ajettu sen jälkeen pari tuhatta kilometriä. Loppuun Harri lisäsi vielä, että "annetaan hyvään kotiin muodollista korvausta vastaan" ja jonkin verran saa varaosiakin mukaan.

Kaupat siis syntyivät erikoisen myynti-ilmoituksen avittamana ja auton uusi omistaja on Vesa Koskinen, joka samalla liittyi myös kerhoomme jäseneksi.

Teksti: Jaakko Saransalmi
Kuvat: Harri Helin





Pyhimyksen uuden omistajan innostusta uuteen hankintaansa

Olen suunnitellut valkoista Jensenia vuosikaudet Volvo-harrastukseni kruunuksi. Ja kun nyt kohtuullisen tukeva yksilö oli kaupan ihan kesäpaikkamme naapurissa, ajattelin mieluummin katsoa kuin katua. Onneksi sain Harrin uskomaan että tarjoaisin hänen autolleen hyvän kodin. Kaupantekoani innoitti lisäksi auton varhainen valmistusnumero (310). Kirjoittelen autosta myös projektiblogissani <http://p1800.munblogi.com>.

Vesa Koskinen
Kuvat: Esko Koskinen

Voimme varmasti lukea Harrin exän vaiheista Pyhimyslehden seuraavista numeroista.

Aamulehdessä julkaistiin 29.10.2016 hieno tarina Merkkikerho pelastaa Volvoja. Jutun julkaisuun on saatu lupa Aamulehdeiltä.



MARKKU JYHÄSALON Pyhimys-Volvo on vuodelta 1961, ja sen sarjanumero on vain 659. Ensimmäiset 6000 Pyhimystä valmistettiin Isona-Britanniassa.

Merkkikerho pelastaa Volvoja ja vaalii historiaa

- Suomen vanhimpiin kuuluva merkkikerho täytti 40 vuotta, jäseniä on lähemmäs tuhat Hangosta Pelloon.
- "En tarvitse konsulttia kertomaan, mitä eläkkeellä tekisin", Volvo-harrastaja Heikki Huhdanpää sanoo.

Kari Pitkänen, teksti ja kuvat

● Jollekin vanha auto on kätevä ja halpa käyttökeino, toiselle kannattava sijoituskohte.

Ja sitten on niitä Heikki Huhdanpään kaltaisia osajia, jotka tykkäävät puunata ja kunnostaa autoja.

Huhdanpää syntyi Volvoille 1960-luvulla, jolloin hän ensi kertaa pääsi tätinsä omistaman Volvo PV:n rattisiin.

Liikenteessä oli etupäässä Angliota, Volkareita ja Mosseja. PV tuntui niihin verrattuna lujalta ja oikealta autolta. Kun Amazon tuli myyntiin, jäin nalkkiin pelk-

kään auton tuoksuun, hän kertoo.

Nyt Huhdanpäällä on itselläänkin PV, joka ei olekaan mikään tahansa auto. Sen kertoo rekisteritunnus TA-8.

Auto on kuulunut Turussa von Rettigin suvulle, jonka kaikkien autojen rekisterikilvissä oli numero kahdeksan.

YHTEEN AUTOMERKKIIN hurautaneita harrastajia yhdistää usein kerhotoiminta. Heikki Huhdanpääkin kuuluu Suomen Volvo-kerhoon, joka tänä vuonna juhlii 40-vuotista toimintaansa.

Olemme maan vanhimpia merkkikerhoja. Ainakin Porsche-harrastajien kerho on viisi vuotta meitä vanhempi, Volvo-aktiivi Arto Koskela kertoo.

Perustamisen takaa löytyy vanhaa naisenergiaa, sillä Ritva Romppanen kokosi vuonna 1976 silloiset Volvo PV-harrastajat yhden katon alle. Nykyisellä Volvokerholla on pian tuhatkunta jäsentä ympäri maata Hangosta Pellon korkeudelle saakka.

Pyöreitä vuosia ja sällä kokoon-tumissa ja museoma-gissa. Ensi kesänä paavat Oulussa.

Volvo-harrastus on jotenkin perinnöllistä. Minä sain kipinää siitä, vaikka ensimmäinen oma kääntöautoni olikin oma poika. Nyt se on harrastuksena, kerhon puheenvaihtonä.

VOLVO-HARRASTAJA on oikeastaan turha kysyä, mitä ruotsalaismerkkissä innostaa. Työ on riittävästi mukana paljon.

Teksti ja kuvat: Kari Pitkänen



NÄITÄ MIENIÄ yhdistää yksi automerkki, ja jälki on sen vuodelta. Komeiksi entisöityjä Volvoja tutkivat Reino Metsä (vas.), Markku Jyhäsalo, Jere Lähteenmäki, Arto Koskela, Juha Peltola, Seppo Lehtonen ja Jarmo Lehtonen.

suomalaista työtä, autot ovat turvallisia, eikä niitä tarvitse hirveästi roplata, Koskela aloittaa.

Ruostumaan näitä ei saa millään, ei edes vanhoja, Huhdanpää jatkaa ja kehottaa katsomaan vuoden 1947-mallisen PV:nsä takakukunan tiivistettä: ne ovat yhä alkuperäiset.

Volvoilu ei onneksi katso pelkkää auton ikää. Esimerkiksi Jere Lähteenmäki ajaa vuoden 2004-mallisella Volvo V70:llä.

Hyvä käyttöauto. Mittarissa on 444000 kilometriä, mutta ei se tunnu vielä missään.

Työtä, vaivaa ja rahaakin vanhan auton kunnostaminen silti vaatii. Heikki Huhdanpää pelasti



PV:nsä riihen periltä, jossa se oli maannut parikymmentä vuotta rekisteristä poistamisen jälkeen.

Hyvä että auton riihen seinästä erotti. Kunnostus kesti puoli-toista vuotta ja maksoi vähintään kymppitonni, hän tunnustaa.

Olen aina ollut mielelläni autontekijä. Ja eikös se ole hyvä, että on eläkevuosille harrastus? Tässä ei tarvita mitään konsulttia kertomaan, mitä eläkkeellä tekisin.

ENTISÖINNÖSSÄ ei lasketa tunteja, pikemminkin vuosia. Vaikka auton myisikin, omalle työlle ei saa korvausta, Heikki Huhdanpää miettii PV:n ohjaamossa.

TASTA ON KYSE

Maa täynnä autokerhoja

- Suomessa toimii kymmeniä eri merkkeihin keskittyviä autoharrastajien erikoiskerhoja.
- Yksi tunnetuimmista ja aktiivisimmista on Rättisliika omistajien Suomen 2CV-Klubi ry.
- Siikkakerhoja on puolisensin tusinaa, ja Volvo-kerhojakin löytyy rekistereistä kuusi erilaista.
- Esimerkiksi Volvo 1800:n e Pyhimys-Volvon harrastajilla on oma erikoiskerhonsa.
- Kerholissa toimivat harrastajat ovat pelastaneet käyttö- ja museoautoiksi tuhansia harvinaisia ja arvokkaita autovanhaksia.

VANHIN VUODELTA 1922

- Vanhin Suomessa oleva Volvo on 1927-mallinen ÖV4 "Jakob", jonka omistaa toimitusjohtaja Jyrki Viitälä.
- Vanhin Volvo-kerhon kokoon-tumisaikojhin yhä saapuv Volvo on Sami Kyttälän PV 5 vuodelta 1938.
- Volvokerholaiset kokoontuvat kuukausittain Vantaalla: Turussa, Tampereella, Vaasassa, Kuopiossa ja Kajaaniassa.

1958

- Volvo esitteli kolmipisteturvavyt vakiovarusteina etupenkkiäisille vuonna 1958.
- Ensimmäiset turvavöillä varustetut Volvo-mallit olivat Amazon ja PV 544.

● Lisätietoja Volvo-kerhoista www.suomenvolvokerho.com, www.pyhimyskerho.com, www.volvo-club.net

"Volvoissa on mukana suomalaista työtä, autot ovat turvallisia, eikä niitä tarvitse hirveästi roplata."

ARTO KOSKELA, volvoilija

"HUULENHEITOSTA PYHIMYSPROJEKTIIN"

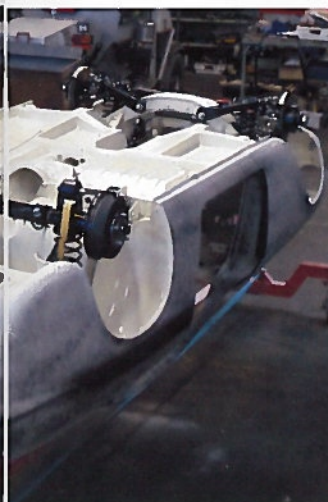
OSA 2

teksti ja kuvat: Hannu Salonen

Jos minulta joku tässä vaiheessa kysyy, mikä työn alla olevan "Pyhimyksen" kunnostuksessa on ollut haastavinta ja mieleenpainuvinta? Varmasti moni asia tulee mieleen eri yhteyksissä, mutta juuri nyt katsoessani tämän kirjoitukseni liitteeksi tulevia kuvia nousee ehdottomasti ykköseksi se kahden kuukauden puurtaminen auton alustan puhdistamisessa ruosteenestomassasta. Ainoaksi toteutuskelpoiseksi vaihtoehdoksi jäi alustan mekaaninen puhdistaminen lämpöpuhaltimella ja lastalla. Sulaa massaa oli kaikkialla, lattialla, kengänpohjissa, vaat-

teissa jne. Lastan puhdistamiseksi oli massan annettava hetki jäähtyä ja otettava vaihtolasta käyttöön tilanteen mukaan. Lastoja piti olla myös eri levyisiä ja erimuotoisia kun ei tuo pohja kaikkineen mitenkään suora tai tasainen ole.

Kahden kuukauden puhdistusoperaation jälkeen pohja alkoi olla siinä kunnossa, että seuraava siirto puhallukseen oli edessä. Puhalluksen suhteen päädyttiin ratkaisuun, jossa silmämääräisen tarkastelun perusteella irrotettiin molemmat etulokasuojat. Tässä vaiheessa puhallus tehtiin ainoastaan ko-





riihylsyn pohjaan, konehuoneeseen ja takaluukkuun sekä aukkojen ja helmojen reunoihin. Varsinaiset ulkopuoliset koripinnat jätettiin vielä puhaltamatta. Puhallus ei sinällään tuonut kovinkaan paljoa uusia yllätyksiä mutta toki muutaman pohjan palkin seinämien ohuus ei kestänyt puhallusta. Päällepäin palkit näyttivät varsin hyväkuntoisilta, mutta kavala ruoste oli syönyt niitä sisältäpäin. Niiden siisti ja hyväkuntoiselta näyttänyt ulkopinta ei sitten kestänyt puhallusta. Hyvä kuitenkin näin koska nyt myös epäkurantit palkit paljastuivat ja menivät uusittaviksi.

Muutamien pikkupaikkauksien lisäksi uudet etulokasuojat ja lähinnä niiden yläpään kiinnityskotelo, pohjapellit, ovien kynnyskotelot, muutamat palkit sekä takahelma olivat ne suurimmat peltityöt. Oman työnsä vaati kuitenkin vasemmanpuoleisen eturungon uusiminen. Pohjan putsauksen yhteydessä selvisi auton jossain historiansa vaiheessa kärsimä nokkakolari ja sen osittain puutteelliseksi jäänyt korjaus rungon osalta. Ennen peltitöiden aloittamista ja osittaisen puhalluksen jälkeen, korihylsy vietiin koripenkkiin oikaistavaksi ilman etupään peltiosia. Tältä pohjalta oli uuden etupalkin rakentaminen oikeisiin mittoihin mielestäni helpompi vaihtoehto kuin alkaa oikaista alkuperäistä palkkia.

Peltitöiden, eturungon ja parin muunkin rungon osan uusimisen, ovien ja luukkujen sovittamisen ym. jälkeen auto siirtyi uudelleen puhallukseen. Tällä kertaa auto lasipuhallettiin kokonaan ennen siirtämistä maalaukseen. Jossain vaiheessa elinkaarta auto oli saanut uuden päivitetyn värin eli ”Pyhimyksestä” oli tehty metallihohtosininen aiemman helmenvalkoisesta sijaan. Vaikka tuo sininen vari oli aikoinaan otettu Volvon omasta värikartasta, palautettiin tämä alkuperäiseen helmenvalkoiseen sävyyn. Neuvoteltuani maalarin kanssa päädyimme maalauksen suhteen ratkaisuun, jossa auton pohja, konehuone, takaluukku ja sisusta maalataan lopulliseen väriin ja ulkopinta jätetään hiontavärille. Lopullisesti ulkopinta maalataan siinä vaiheessa kun auto on saatu rullaavaksi, moottori paikoilleen ja muutakin sellaista tehtyä kuten jarruputkien, letkujen, sähköjohtojen, listojen ja muiden kromiosien sovittelua. Nämä kaikki tulevat valmiin maalipinnan päälle eikä ulkopuolen naarmuuntumista tarvitse äärimmilleen varoa. Mielestäni tämä toteutustapa oli onnistunut. Jälkikäteen opittuna myös polttoaineputken olisi voinut saada helpommin paikoilleen ennen akselistojen ym. asennusta mutta tämän kaikei muistaa sitten seuraavalla kerralla.

Kun auto sitten kotiutui maalarilta korigrillis-



sä osittain valmiiksi maalattuna, oli ensimmäisenä vaiheena saada auto rullaavaksi. Ei siis muuta kuin auto grillissä nurin niskoin ja kunnostetut akselistot paikoilleen ylhäältä alaspäin.

Korihylsyn puhdistuksen ja peltitöiden kanssa rinnan kunnostettiin autoon asennettavaksi B18 moottori ja jossain vaiheessa autoon vaihdettu B20 moottori sai luovuttaa paikkansa. B18 moottori sai tarpeellisessa määrin uutta kalustoa sisäpuolelle. Muutoin autossa olleen B20 moottorin osia hyödynnettiin soveltuvin osin eli lähes kokonaan. Myös ulkoapäin moottori koki kasvojenkohotuksen puhdistuksen ja maalauksen muodossa. Kaasuttimet huollettiin, vaihdelaatikko ja perä purettiin, kasattiin ja tarpeellisin osin kunnostettiin. Vaihdelaatikon ja perän osalta selvittiin varsin vähällä uusimisella ja pääosaksi muodostuikin lähinnä ulkopuolinen kunnostus puhdistuksineen ja maalauksineen.

Moottorin ja konetilan oheistarvikkeet käytiin läpi ja kunnostettiin. Lämmityslaitteen puhaltimen moottori korvattiin tehdaskunnostetulla ja kenno tarkistettiin ennen takaisinlaittoa. Lämmityslaitteen sekä muidenkin konehuoneeseen tulevien osien laittaminen paikoilleen moottorin poissa ollessa oli uskoakseni merkittävästi helpompi toimenpide kuin mitä se olisi ollut moottorin paikoillaan olles-

sa. Polttoaineputken, jarruputkien ja johtojen vetäminen niin moottoritilassa kuin auton pohjassa valmiille pinnalle oli tässä vaiheessa helpon tuntuista.

Pari viikkoa ennen joulua 2016 nostettiin moottori ja vaihdelaatikko paikoilleen ja auto siirrettiin maalarille lopullista ulkopuolen maalausta varten. Nyt auto on tullut takaisin kotitalliin ja kolmas vaihe eli ”viimeistely” on alkanut. Puskurit, listat, lamput, sähköt, mittarit, sisustus jne. odottavat asennusta. Tämä työvaihe taitaa olla se projektin antoisin vaihe kun jokainen ruuvi, kunnostettu lista tai osa, joka nyt laitetaan paikoilleen myös jää siihen ja valaa uskoa projektin päättymiseen jossain vaiheessa. Tässä vaiheessa myös huomaa, ettei kaikki kuitenkaan mene ihan itsestään, vaan sopivia ruuveja, muttereita, prikoja saa etsiä ja ”hyvästä” ennakkoidusta purettujen pikkutarvikkeiden minigrip-pussi sulkeisista huolimatta oikean osan etsimiseenkin näyttää menevän aikaa. Voi olla, että ensimmäiset ”savut” moottorista ohittavat myös tämän vaiheen tunnetilan, mutta se jää sitten nähtäväksi kunhan niin pitkälle päästään. Siitä lisää sitten myöhemmin seuraavassa jäsenlehdessä.

Hannu Salonen

Loviisa, Sarvisalo Byagården 23.7.2016

Kesän 2016 vanhojen kulkuneuvojen näyttelyssä Sarvisalossa olivat mukana myös kerhomme jäsenen Vesa Nurmen 1800 ES vm. -73 (RPR-168) ja Jaakko Saransalmen BMW 501 B vm. -54 (UK-68).

Teksti ja kuvat: Jaakko Saransalmi

