

PYHİMYS

1/2020

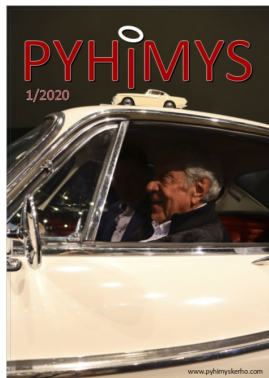


PYHIMYS-LEHTI

Pyhimys-lehti on Suomen Volvo 1800 –kerhon jäsenlehti. Lehti ilmestyy 1-2 kertaa vuodessa.

Jäsenlehteen otetaan vastaan sitoumukset kirjoituksia ja kuvia. Jäsenten yksityiset osto-/myynti-ilmoitukset ovat ilmaisia.

Ilmoitushinnat	
Koko sivu	300€
1/2 sivua	150€
1/3 sivua	120€
1/4 sivua	100€



Kansikuvassa Pelle Petterson Musiikkitalolla 29.2.2020.

Kuvan on ottanut Nelli Paasikivi-Ahlström.

Toimituksen terveiset

Tämä lehden toimitusajankohta oli alkujaan kaa-
vailtu vapun jälkeisiin tunnelmiin. Hiukan tästä
jouduttiin pandemian myötä tinkimään, mutta
hyväähän kannattaa odottaa?

Vaikka tapahtumiin ja kokoontumisiin onkin tullut
ihan uudet reunaehdot, lehteä voidaan tehdä mu-
kavasti näissäkin oloissa. Toimitus kannustaakin
kirjoittelemaan tarinoita ja muita juttuja. Jäsenen
oma juttu on usein ollut sitä parasta sisältöä. Niin
tässäkin numerossa.

Myös valokuvia otetaan ilolla vastaan niin
lehteä kuin kalenteriakin ajatellen.

T: Jaska ja Vesa



SUOMEN VOLVO 1800 –KERHO RY

Kerho on riippumaton yhdistys, jonka tarkoituksena on edistää automallin harrastusta Suomessa. Jäsenmaksu vuonna 2020 on 25€ vuodessa.

Jäsenrekisterissä on jäsenten yhteystietojen lisäksi tietoja jäsenten autoista. Jäsenrekisteriä ei myydä eikä luovuteta kolmansille osapuolille kaupalliseen tarkoitukseen.



Suomen Volvo 1800 –kerho ry

Kanungintie 2

13720 Parola

Puheenjohtaja Heikki Joukanen
Puh. 040 516 7712
e-mail: heikki.joukanen@gmail.com
Sihteeri Mika Vuokila
Puh. 040-1835254
e-mail: vuokila.mika@gmail.com

Y-tunnus 2041229-9
Pankkitili Etelä-Hämeen Osuuspankki,
FI76 5680 0020 3666 76

Hallitus: hallitus.pyhimyskerho@gmail.com

Pyhimyslehden vastaava päätoimittaja
Jaakko Saransalmi
Puh. 045 846 4497
e-mail: jaakko.saransalmi@gmail.com

Webmaster ja lehden taitto Vesa Koskinen
puh. 040 7554841
e-mail: vesahannu.koskinen@gmail.com

Paino ja postitus: JP-postitus Turku

SISÄLLYSLUETTELO 1/2020

Pääkirjoitus eli puheenjohtajan terveiset	4
Kuvia Savonlinnan retkeilyajoista	5
Kerhon kesäpäivä	6
Me tapasimme: Pelle Petterson	8
Jäsenalbumi	14
Sarpaneva 1800 ES ja kellot	16
Volvo ja turvavyöt	18
Talvipäivä Kangasalla	23
E.Sparkin kärjetön sytytys Pyhimykseen	24
Jaakon projektipyhimys –67	25
Amazon-treffit 7.9.2019	28
Syystapaaminen Tuusula, Weird Antiques	30

Tapahtumatietoa

Pandemia vaikuttaa toistaiseksi
jäsentapahtumiin.

— — —

Kesäkuulle ajoitettu Ahvenanmaan kierros on päätetty siirtää vuodella eteenpäin.

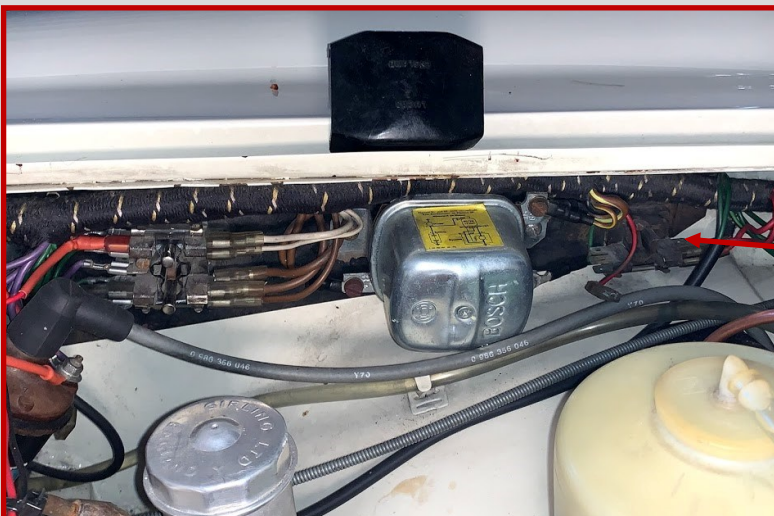
Volvokerhon kanssa suunniteltu loppukesän VROM-tapahtuma on osaltamme peruttu.

Volvokerhon kanssa yhteinen Kesäpäivä Kangasalan Mobiliassa on luvassa heinäkuussa. Jäsenille on pullakahvitarjoilu. Kyseessä on ulkoilmatilaisuus, jossa etäisyyksien huomioiminen on mahdollista.

Tapahtumista tiedotetaan jatkossakin jäsentiedottein. Seuraa lisäksi kotisivujemme uutisointia.



TURVAVINKKI: 35A SULAKE PIENEMMÄKSI!



Alkuperäinen sulakekoko tuossa kolmannessa lasisulakkeessa on 35A. (Ainakin useimmat P1800/1800S –mallit)

Käytännössä esim. 10A riittää hyvin ja on tietenkin turvallisempi.

PÄÄKIRJOITUS -

PUHEENJOHTAJAN TERVEISET 2020

Tervehdys Pyhimyskerholaiset

Tuohon toivotukseen "tervehdys" sisältyy nyt paljon muutakin, kuin pelkkä toivotus normaaliajan tiimoilta. Vuosi 2020 näyttää menevän enemmän tai vähemmän poskelleen – ei vähiten harrastusten, vaan kaiken muunkin osalta. Tähän mennessä ei ole tietoa, kuinka pitkään erilaisia liikkumis- ja kokoontumisrajoituksia on voimassa. Mikäli kokoontumisia ei sallita/suosittelata, vaikuttaa se oleellisesti harrastukseemme. Tällainen toiminnan rajoittaminen tuo meille hallituksessa uusia haasteita. Jotenkin pitää onnistua "palauttamaan" jäsenten maksama vuosittainen jäsenmaksu tavalla, joka kohtelisi kaikkia mahdollisimman tasapuolisesti. Jo muutaman vuoden käytössä ollut jäsenlahja on sellainen, joskin muitakin asioita mietitään.

Kerhon toiminta on kuitenkin kehittynyt taas aktiivisempaan suuntaan. "Pyhimyskerho Goes Some" – hengessä on aloitettu WhatsApp- keskusteluryhmä, jossa aktiivisesti keskustellaan kaikesta harrastukseemme liittyvästä. Tuon käyttö lienee riittävän yksinkertaista ja helppoa, koska olen sieltä itsekin saanut apua auto-ongelmiini.

Sääntömääräinen vuosikokous piti järjestää Lahden autonäyttelyyn liittyen, mutta Koronahan se tuonkin peruutti. Kokous käydäänkin nyt "postikokouksena", jotta saamme sääntöjen edellyttämät asiat hoidetuksi. Kukaan meistä ei ole ihan 100% varma, onko tämä systeemi täysin kaikkien lakien ja asetusten mukaista. Näin toimimalla kuitenkin saamme asiat hoidetuksi ja jokaisella on mahdollisuus vaikuttaa osaltaan. Yhtenä ikävimmistä päätöksistä kokouksessa on luopua Atro Jaakon upeasta panoksesta sihteerin tehtävissä. On ollut todella miellyttävää työskennellä noin aktiivisen ja asiansa osaavan henkilön kanssa. Kiitos panoksestasi Atro. Olen aina sanonut, että tällaisen kerhon kehitys pysähtyy, ellei henkilöitä hallituksessa vaihdu. Olin jo itse suunnitellut jättäytyväni pois kerhon johdosta, mutta en halunnut pakottaa yhdistystä vaihtamaan sekä sihteerin, että puheenjohtajan yht'aikaa. Lopullinen päätös tietenkin on jäsenistöllä.

Näillä ajatuksilla toivon Teille kaikille jäsenille ja läheisillenne tervettä ja Koronavapaata vuotta 2020. Onneksi PyhimysVolvo on rekisteröity 2+2:lle, joten kokoontumiskiellot ei ajeluita koske. Ajakaa varovasti.

Essi - Hessu Puheenjohtaja



WANTED—ETSINTÄKUULUTUS

Kalenterikuvia kaivataan, jotta saisimme myös vuoden 2021 seinäkalenterin tuotettua.

Pyhimysaihe, ihmisiäkin sopii olla mukana (luvan kanssa).

Koko auto, monta autoa, sisustus tai vaikka jokin yksityiskohta.

Vaakakuva niin hyvällä resoluutiolla kuin välineesi sallii.

Kohtuullisella kännykälläkin onnistuu.

Lähetä kuva tiedostona jaakko.saransalmi@gmail.com

SAVONLINNAN RETKEILYAJON REITILTÄ KUVATTUA

Kuvat ja teksti: Juhani Jartti



Kuvattu Savonlinnan Retkeilyajojen reitiltä 8.6.2019; Punkaharjun harjutiellä. Retkeilyajot on hieno tapahtuma, ilmoittautuneita oli vuonna 2019 ennätysmäärä, 264.

Kerhomme jäsenen Markku Kuitusen Pyhimys oli saanut lähtönumeron 104.



KERHON KESÄPÄIVÄ 6.7.2019



Teksti: Markku Jylhäsalonen

Kuvat: Markku Jylhäsalonen ja Vesa Koskinen

Salonen Hannu otti yhteyttä ja ehdotti kerhon kesäpäivän järjestämistä. Hänellä oli jo idea sisäl- löstä olemassa yhteyttä ottaessaan. Lähtökohtana oli Tampereen mobilistien perinteinen Restaurant-rompetori. Kerhomme jäseniä todennä- köisesti osallistuisi Restaurant-tapahtumaan ilman kerhon tapahtumaakin. Tästä idea lähti kehittymään kohti toteutusta. Perinteisesti Suomen Volvokerhon kesäpäivä Mobiliassa on samana päivänä kuin Res- tauranta. Olimme yhteydessä Volvokerhon kesäpäi- vän järjestelyistä vastaavaan Koskelan Artoon. Arto on myös Pyhimyskerhon jäsen, vaikka Koskelan perhe onkin myynyt pyhimysvaununsa uudelle har- rastajalle. Arton kanssa totesimme, että Mobilian yhteisestä tapahtumasta on lisäarvoa molemmille kerhoille.

Hannu ehdotti, että päivä päättyisi päivälliseen ja paikaksi valikoitui Lempäälän Vaihmalan Hovi. Päätimme, että kokoontumme Restaurant- tapahtumassa, josta siirrymme Mobiliaan ja sieltä edelleen Lempäälään Vaihmalan Hoviin. Siirtymät



tehtäisiin letka-ajona. Hannu teki etukäteen reittisuunnitelmat. Iso kiitos kaikille mukana olleille letka-ajon sääntöjen noudattamisesta, kaikki huomioivat erin- omaisesti, että letka pysyi yhtenäisenä. Olimme so- pineet, että Hannu tulee letkan viimeisenä, jos letka katkeaa ja tarvitaan loppumatkalle opastusta. Perjantaina käydessäni Teivossa katsomassa, mi- ten saamme Pyhimysvolvot parkkeerattua, niin vettä satoi taivaan täydeltä ja koko Teivon raviradan alue oli aivan savivelliä.

Lauantai-aamu valkeni auringonpaisteisena ja kirk- kaana, sateesta ei ollut tietoaakaan. Oli tulossa hieno päivä, Pyhimysjumalat olivat huomioineet päiväm- me.

Restaurantaan paikalle saapui 12 Pyhimysvolvoa, joka oli yli odotustemme. Autot saimme parkkeerat- tua rivistöön paraatipaikalle.

Teivosta lähdöstä Hannu oli sopinut Restaurantin järjestäjien kanssa, että lähtömme kuulutetaan ja teemme kunniakierroksen yleisön silmien alla. Oli- han se mieleenpainuva hetki.



Mobiliassa Volvokerholaiset jo odottivat ja Pyhimysvolvoille oli varattu paikat. Mobiliassa paikalla oli 16 pyhimysvaunua. Tapahtumaan oli mahdollista liittyä missä vaiheessa tahansa. Paikalle oli saapunut runsaasti eri mallisia ja eri vuosikymmeniltä olevia Volvoja runsaslukuisesti.

Mobiliassa kerhomme tarjosi jäsenille maistuvat pullakahvit. Kohtaaminen Volvokerholaisten kanssa oli lämmin ja keskustelua riitti yli kerhorajojen. Mielestäni tapahtumissa on parasta ja keskeisintä harrastajien kohtaaminen ja yhdessäolo. Paikalla ei tainnut olla ketään, jolla olisi ollut negatiivista sanottavaa yhteisestä kohtamisesta, päinvastoin. Volvokerho ehdotti, että myös tulevana kesänä kerhot järjestäisivät yhteisen kesäpäivän kokoon tumisen. Tämä myös poiki ajatuksen, että Pyhimyskerho ja Volvokerho järjestäisivät yhteisen talvipäivän.

Mobiliasta jatkoimme sujuvana letka-ajona Vaihamalan Hoviin päivälliselle. Vaihamalan Hovissa oli tullut päivällisen suhteen pieni informaatiokatkos ruokalajien suhteen,



mutta saimme kuitenkin nauttia hyvästä ruuasta ja ehkä vieläkin paremmasta seurasta. Lämmin kiitos Salosen Hannulle järjestelyistä ja kaikille osallistujille! Te teitte päivästä hienon, jonka kruunasi upea sää.



ME TAPASIMME: PELLE PETTERSON



Pelle Pettersson Helsingin Musiikkitalolla kansainvälisessä purjehdusaiheisessa huipputapahtumassa 29.2.2020.

Teksti: Vesa Koskinen

Kuvat: Vesa Koskinen, Thomas Ahlström, Nelli Paasikivi-Ahlström, Marko Dahlberg.



THE CLASSIC YACHT SYMPOSIUM 2020

Aktiivinen purjehdusmies **Thomas Ahlström** otti helmikuussa yhteyttä kerhomme hallitukseen; **Pelle Petterson** olisi tulossa puhujaksi Helsingin Musiikkitalolla järjestettävään *The Classic Yacht Symposium 2020* –tapahtumaan. Järjestäjää kiinnosti saada rekvisiitaksi paikalle Pyhimysvolvo suunnittelijansa läsnäoloa kunnioittamaan. Järjestely haluttiin pitää osallistujille ja Pellelle yllätyksenä. No ilman muuta halusimme olla mukana.



Koska autoni oli lkaalisissa ja kelit kurjat, kuljetin valmiiksi pestyn auton umpitrailerilla Helsinkiin Thomaksen pihasäilytykseen jo edellisenä viikonloppuna. Tilattu kuljetusauto saapui tapahtumapäivänä minuutilleen ja hoiti siirrot moitteetta.

Sitten varsinaiseen tilaisuuteen. Juhlaväkeä odotellessa oli aikaa vielä pieneen puunaukseen ja esillepanoon. Jensenin pölykapselit paikalleen ja kameran kanssa odottelemaan.

KUKA PELLE PETTERSON?

Purjehduksen harrastajat tuntevat varmasti tämän 1932 syntyneen ikinuoren monitaiturin **suunnittelemat lukuisat purjevent.** (mm. Maxi-veneet) Pelle on ollut myös lajiin menestyksessä harrastaja; kaapista löytyy mm. pari olympiamitalia (Tokio ja München) ja neljä maailmanmestaruuspystiä. Viimeinen maailmanmestaruus on vuodelta 1983.

Muotia seuraavat saattavat tunnistaa Pellen **Pelle P** –vaatemalliston.

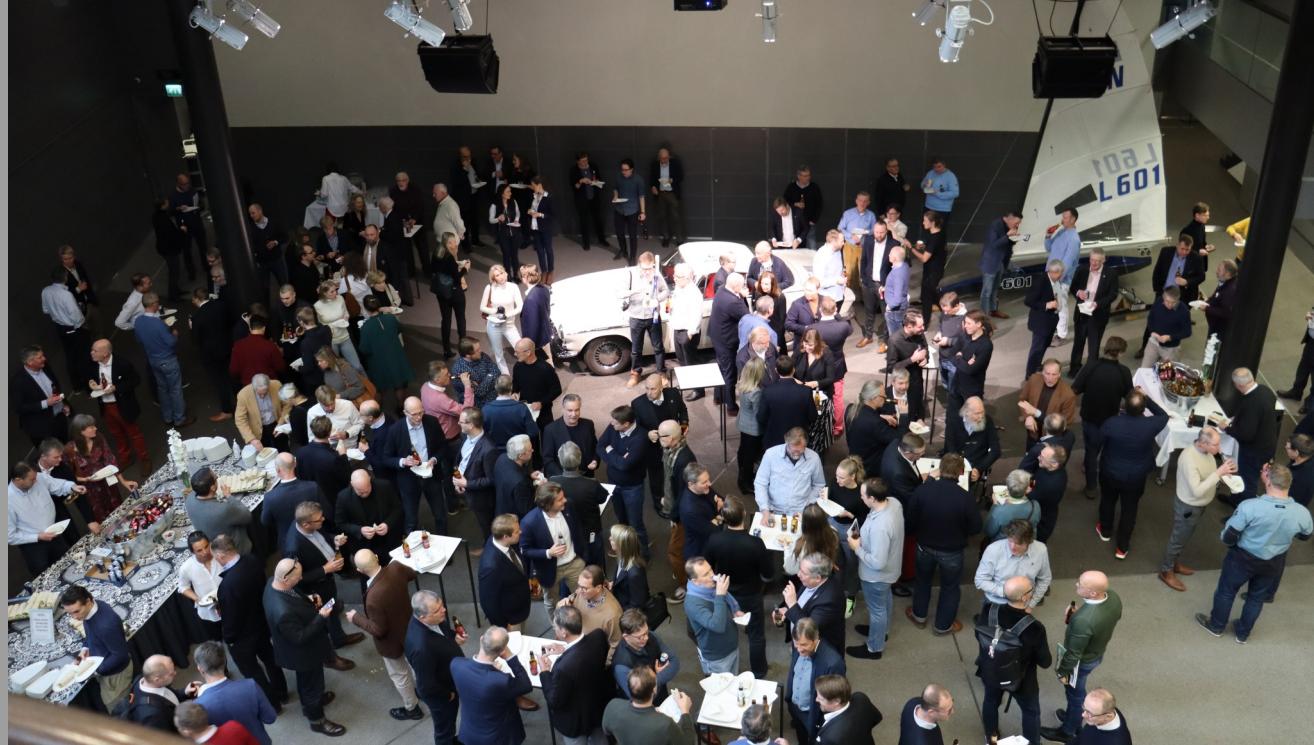
Me pyhimysharrastajat tunnemme hänet **P1800-prototyyppin luoja** ja siis koko mallin suunnittelijana 50-luvun lopulta.



Kuva: Pellepetterson.com –sivuilta



Kuva: kirjasta Volvo P1800 –from idea to prototype and production



Huomioiden vieraiden purjevenesuuntautumisen oli porukka hämmästyttävän hyvin perillä tästä automallista ja ilmoittautuipa joukosta jokunen vanhan harrasteajoneuvon omistajakin. Puheissa erityisesti muotoilu tuntui yhdistävän auto- ja purjeveneharrastuksiamme.

No niin, nyt näen Pellen kävelevän autoani ympäri. Käydään nopeat kättelyt ja esittäydyn auton omistajaksi. Pelle ehtii lähinnä mainita, että juuri tämä on hänen suosikkimallinsa häränsarvipuskureineen. Sitten häntä jo viedäänkin valmistautumaan esitykseensä. Syvempää keskustelua varten tähtäys siirtyy siis seuraavaan, vähän pitempään kanceasar-wrap -tauokoon.



Thomaksen ystävällisellä avustuksella tapaaminen järjestyy lopulta sujuvan oloisesti. Kätellään uudestaan ja jutellaan vähän. Onneksi Thomas vaimoi-

neen ottaa kopin kamerastani; olisi vaikea sekä turista että ottaa meistä kuvia. Minä kerron jotakin kerhostamme ja Pelle tuntee olevan aidosti kiinnostunut ja iloinen automalliin liittyvästä kiinnostuksesta. Hän kertoo olevansa vähän harmistunut siitä, että Volvo muutti mallia myöhemmin kustannussyistä mm. listoja pienentämällä ja suoristamalla. Autoa suunnitellessaan kädet olivat kuitenkin olleet melkoisen vapaat.



Menisitkö Pelle autoon istumaan, kuuluu taustalta toivomus ja Pellehän menee. Juhlaväen spontaanit aplodit tuovat hetkeen arvokkaan lisämausteen. Hivuttaudun apukuskin penkille poskien vähän punottaessa. Autossa Pelle kertoo mm. mallin suunnittelun taustoista. Hän sanoo olleensa hyvin onnekas päästyään nuorena Fruan opiskelijana osallistumaan Volvon urheiluauton suunnittelukilpailuun.

*Isäni Helmer oli Volvolla merkittävässä asemassa, mutta kilpailu käytiin niin että valitsijat eivät tiedeneen kenen piirustukset olivat, kertoo Pelle ja jatkaa edelleen havaittavaa hillittyä riemua sanois-
saan: Ja minä voitin!*

Tiedustelen vähän myöhemmän suunnittelutyön laajuutta, piirsikö hän isot viivat ja tehdas loput? *Ei, suunnittelin oikeastaan kaiken*, hän kertoo hivellessään ohjauspyörän nelireikäisiä puolia ja kojelautaa. *Koko setin sisustusta myöten*. Pelle mainitsee mm. oven kahvat. Alun perin auto suun-

lhmiset auton ulkopuolella ottavat kuvia ja pyytävät Pelleä katsomaan milloin oikealla milloin vasemmalle. Hän nauraa ja toteaa tottuneensa siihen, että hänellä on vientiä ja halutaan tulla juttelemaan. Ei kuulemma haittaa. Mies selvästi nauttii ansaitsemastaan suosiosta.

Hän kysyy jopa innostuneen oloisesti olinko nähnyt filmin, jossa hän ajaa Roger Mooren autolla. Ai Youtubessako, kysyn ja sanon kyllä nähneeni. Se oli hänestä ollut miellyttävä kokemus ja hänestä oli mukavaa, että Roger oli pitänyt autosta niin paljon

että hankki sen itselleen ja ajoi sillä paljon.

Vielä pikkuisen automallista. Kerron pitäväni myös farkkumallista, vaikka se on toki koriltaan ihan eri auto. Mitä hän siitä ajattelee?

Pelle sanoo kohteliaasti, että ymmärtää Volvoa sen suunnittelussa ja että onhan se ainakin käytännöllisempi. Se ei ehkä kuitenkaan ole enää sillä tavalla *minun* autoni, hän tuumailee.



niteltiin US-markkinoille, mutta myöhemmin se kelpasi muuallekin, Pelle toteaa. Muistelen ääneen, että ei kai kuitenkaan Suomeen, se kun taisi maksaa runsaat tuplat Amazoniin verrattuna.

Pelle kertoo osallistuneensa kesällä Ruotsissa tapahtumaan jossa oli kymmeniä, olisiko jopa 60 pyhimysvolvoa paikalla. En pysty nokittamaan, mutta vastaan että meilläpä paras suoritus onkin 31 autoa kerhon 25-jubileumissa. Se kuulostaa hänestä vakuuttavalta ja isolta määrältä. Kerron että meitä on nyt 211 ja eipä oltaisi kerhossa ilman häntä ja hänen työtään. Hetki hiljaa..



Pelle esittelemässä prototyyppiä vaimolleen, Kuva kirjasta Volvo P1800 –from idea to prototype and production

Tässä vaiheessa ymmärrän, että vaikka olin mielessäni valmistellut erilaisia kysymyksiä, ei niistä oikeastaan mikään tule erityisesti nyt mieleen. Pellen kanssa on helppo jutella ja aiheet seuraavat toistaan luontevasti. Myöhemmin muistan, että en muistanut kysyä, että olikos hänellä itsellään nyt tai aiemmin Pyhimysvolvoa. Muistan kuitenkin ottaa esille yhden itselleni tärkeän kysymyksen: Voisiko Pelle pelastaa vuoteni signeeraamalla autoni... *Snälla Pelle? Absolutely!* sanoo hän. Tuntuu että hänen puolestaan oltaisiin voitu istua autossa pitempäänkin, mutta purjehdusväki ymmärrettävästi kaipaakin jo yhteistä ikoniamme.

Nousemme ylös, avaan konepellin ja osoitan valmiiksi katsomani paikan valmistuslaatan vierestä. Tuohon jos yhden saisi. Hyvä kynäkin on laitettu

valmiiksi hollille ja nimhari syntyy. Otetaan taas kuvia ja kätellään niin kavereina. Käyn vielä kontista hakemassa aiemmin kehumani kerhopussukan ja itse askartelemani kiitoskortin, sitten Pelle siirtyy jo toisiin pöytiin. Thomaksen kanssa heitetään yläfemmat.

Joku yhdysvaltalainen pyytää myöhemmin vielä näyttämään signeerausta. Wow, vähän sama kuin Mustang-harrastaja saisi Shelbyn nimmarin autoonsa, hän hihkuu.

Pellen lähtiessä muutamaa tuntia myöhemmin kerhokassi näkyy olevan matkassa mukana.

Autoja voi harrastaa monella tavalla. Tuona karnevalilauantaina kokemani tapa oli parasta mahdollista vaihtelua niille vähän tavanomaisemmille tavoille.



A large, stylized blue ink signature of Pelle Pettersson, written in a cursive script.



TEHTIIN HELLYTTÄVÄ KORTTI ITSE



"Ja Pellelle ja Thomakselle laitetaan tietenkin kerhotuotekassi, pannaan sinne viimeinen kerholehti, kalenteri, T-paita, lippis ja pipo nyt ainakin", todettiin hallituksen WhatsApp – keskustelussa liittyen Musiikkitalon tapahtumaan.

"Ja joku tervehdyskortti lisäksi, pitäähän Pellelle laittaa jäsenistöltä terveiset." Käsillä sattui olemaan ohutta kolmikerrosvaneria. Siitä puukolla kaksi kerrosta pois vaunumerkin kokoiselta alalta niin merkin saa somasti upotettua vanerin tasalle. Siihen sitten jokin tervehdysteksti vapaalla kädellä. Ja koska purjehdustapahtumasta oli kyse, vedettiin vaneri mahonki-

petsillä ja pantiin päälle venelakkaa.

Sitten vaan sen varaan, että Pelle arvostaa ajatusta enemmän kuin lopputuloksen taiteellista vaikutelmaa. Varmasti näin tässä tapauksessa olikin.

Pelle Petterson

Tervehdimme sinua lämpimästi ja kiitämme kauniista luomuksestasi.

Terveisin 211 Suomen Volvo 1800 –kerhon jäsen-tä, Helsingissä 2020.

JÄSENALBUMI



Jäsenemme Jarmo Oksa kuvasi joulun alla 2019 Vääksyssä Viipurilaisen kotileipomossa bongaamansa Pyhimyksen. Punainen Pyhimys kyllä sopii jouluaiheisiin kuviin, auton omistaa Tapio Penttilä.



Ote Ari Louhikallion kalustosta Kuopiosta. On suurta ja pientä.

LÄHETÄ KUVIA

Jaakolle (jaakko.saransalmi@gmail.com) tai
Vesalle (vesahannu.koskinen@gmail.com)

Kuvia voidaan julkaista kerholehdessä, kalenterissa, kotisivuilla tai facebook -ryhmässämme. **Liitä mukaan kuvan ottajan nimi** ja huolehdi, että sinulla on julkaisuoikeus kuviin.

Otathan kuvat niin hyvällä resoluutiolla kuin välineesi sallii. KIITOS!





Virkavalta ihastelee Pyhimystä Martti Lahden kanssa Kuopion satamassa juhla-
kokouksen risteilyä odoteltaessa kesällä -18. Teksti ja kuva: Anneli Lahti



Isännän ja emännän menopelit.
Pyhimys -64 ja Mini Cooper S Caprio vm.
2011. Teksti ja kuva: Tapio Siekinen



Mikko Metson vm. 1973 ES.

SARPANEVAN 1800 ES JA KELLOT

Teksti: Jaakko Saransalmi, Stepan Sarpaneva

lähteet: Helsingin Sanomat 9.2.2019 ja 29.9.2019 sekä wikipedia

ES kuvat: Eelis Aleks Väsänen

Kerhomme jäsen Stepan Sarpaneva tunnetaan ennen kaikkea hänen valmistamistaan rannekelloista. Haastatteluhetkellä 49 -vuotias kelloseppä valmistaa käsityönä luksuskelloja pajassaan Helsingin Kaapelitehtaalla. Hän suoritti kelloseppän tutkinnon vuonna 1992 ja tämän jälkeen lähti opiskelemaan Sveitsin Watchmakers of Switzerland training and Education Program -kouluun. Sveitsissä hän työskenteli usealle eri kellomerkille ja palattuaan takaisin Suomeen vuonna 2003 perusti Sarpaneva Watches -nimisen yrityksen, jossa hän valmistaa käsityönä rannekelloja. Oman koneiston valmistaminen kestää usein vuosia, eräänkin kellon kohdalla jopa 7 vuotta. Usein hänen valmistamissaan kelloissa on tunnusmerkkinä kuukasvot. Hänellä on kaksi mallistoa, joista toinen tehdään sarjatyönä, mallisto kulkee nimellä S.U.F, joka on lyhennys sanoista Sarpaneva Uhren Fabrik ja nämä kellot maksavat alkaen noin 2500 euroa. Toisen mallis-

ton nimi on pelkästään Sarpaneva ja ne ovat taidekäsityötä, joissa hintaa nostavat käytetyt raaka-aineet ja käsityö. Tällaisen kellon valmistamiseen saattaa mennä satoja tunteja. Näiden kellojen hinnat alkavat 10 000 eurosta. Sarpanevan kelloja ostavat lähinnä kelloharrastajat, jotka ovat varsinaisia kellofriikkejä. Kelloissa viehättää mekaniikka ja valmistustekninen hienous, ks. www.sarpanevawatches.com.

Vuonna 2019 Sarpanevaa työllisti myös paljon Helsingin Pasilan aseman uuden kellon valmistaminen. Kello on valmistettu ruostumattomasta teräksestä ja kellotaulussa näkyvä ritilikkö on saanut inspiraation puiden ympärillä olevista valurautaisista maaritiloista. Kello on metrin korkuinen ja 90 senttimetrin levyinen ja kello on sijoitettu uuden Pasilan aseman pääovien yläpuolelle.

Stepan Sarpaneva omistaa myös hienon vm. -73 1800 ES:n.





Kauanko sinulla on ollut 1800 ES?

Kaksi vuotta.

Onko auto alkuperäinen Suomi-auto?

Alunperin rekisteröity Ruotsiin ja tuotu Suomeen 2006, museorekisteröity samana vuonna. Käyttöentisöity Ruotsissa jo kertaalleen 90 luvulla.....

Mistä olet auton hankkinut?

Nettiauto toimi kiinnostuksen herättäjänä. Auto löytyi Sipoosta.

Mistä innostus juuri tähän ko. malliin?

Piti saada muotoilultaan hieno ja helpohkosti ylläpidettävä (toimiva) museoajoneuvo, toisen projektin ollessa vaiheessa. (Alfa GTV -75). Muotoilu viehättää suuresti! Ja väri, Sea Green (115)!

Miksi juuri ES, eikä 1800 coupe?

ES on mielenkiintoinen kokeellisella korimuotoilullaan ja näin ollen silmissäni jopa paremman näköinen kuin Coupe. Johtuu ehkä myös siitä että coupeja on nähnyt vuosikymmenien aikana useita.

Oletko valmistanut itse jotain osia autoon?

Perushuoltoa, ei varsinaisesti tarvetta suurempiin remontteihin.

Mitä pidät ES:n kellosta?

ES kellosta ei nyt voi sanoa juuri mitään, jokseenkin aikakautensa perussettä.

Tuleeko autolla ajettua paljon?

Kilometrejä olisi kiva saada, tosin aika kuluu pitkälti töitä tehdessä, mutta onhan ES niin hieno että paikallaankin ollessaan saa työt unohtumaan, kun Volvoa eri kulmista tarkkailee!

VOLVO JA TURVAVYÖT



Volvo Amazon P122 v.m. 1959

Teksti: Jaakko Saransalmi

Lähteet: Wikipedia ja Mia Pelttari, PR Manager Volvo Car Finland Oy

Kuvat: Volvo



50 vuotta sitten: Turvavyöt "pikemminkin turmaksi, kuin turvaksi"

Helsingin Sanomat julkaisee juttuja 50-vuoden takaa otsikolla HS 50 vuotta sitten.

18.12.2019 oli juttu, joka oli julkaistu Helsingin Sanomissa 18.12.1969. Jutun otsikkona oli **Vöiden turva ja turma**. Jutussa mainitaan mm. seuraavaa: Ensi vuonna - todennäköisesti 1.7. alkaen - istuinvyöt tulevat uusissa henkilöautoissa pakollisiksi. Vyöthän ovat auton hintaan nähden niin halpoja, että tehtaات ja maahantuojaat voivat aivan hyvin tarjota ne ostajille ilmaisina vakiovarusteina. Asian luonne muuttuu kuitenkin, jos myös vöiden käyttäminen tehdään pakolliseksi, kuten joskus on kaavailtu. Vaikka eräät saavatkin kiittää vöitä hengestään, niin toisaalta

tiedetään, että liikenteessä sattuu myös tilanteita, joissa vyöt ovat pikemminkin turmaksi kuin turvaksi. Siksi on jokaisen saatava itse päättää, käyttääkö hän istuinvyötä vai ei.

Eipä ollut toimittaja vaivautunut tekemään taustatyötä juttua kirjoittaessaan, mutta noin varmaan moni muukin autoilija ajatteli vielä 60-luvun lopulla turvavyöistä. Turvavyönhän keksi George Cayley jo 1800-luvulla ja ne yleistyivät 1930-luvulla. Autoihin turvavyöt tulivat 1950-luvun lopussa, vakiovarusteena ensimmäisenä Saab GT750-malliin. Volvolla työskennellyt entinen ilmailuinsinööri Nils Bohlin keksi kolmipistevyön, jonka Volvo patentoi ja otti käyttöön vuonna 1959 mallissaan PV544. Bohlin oli työskennellyt heittoistuimien parissa ja ymmärsi hyvin, miten korkea kiihtyvyys vaikuttaa ihmiskehoon.

VOLVO JA TURVAVYÖT

Vuonna 1958 Volvo teki Bohlinin työn pohjalta patenttihakemuksen kolmipistevyölle. Taloudellista menestystä enemmän Volvolla oltiin kiinnostuneita turvallisuuden edistämisestä ja patentti päätettiin jättää avoimeksi. Tämä merkitsi sitä, että kuka tahansa saattoi ottaa patentoidun kolmipistevyön käyttöönsä ilman mitään kuluja.

Volvo ja turvavyöt

Ensimmäiset tehdasasennetut kolmipistevyöt.

Elokuun 13. päivänä vuonna 1959 Volvo toimitti Kristianstadissa toimineelle jälleenmyyjälleen Volvo PV 544 auton. Tapahtumassa ei sinänsä ollut mitään ihmeellistä. Volvo PV 544 oli vuonna 1959 tuore malli ja auto meni hyvin kaupaksi. Erikoiseksi päivän teki Kristianstadiin toimitetun auton varustus. Kyseinen Volvo oli nimittäin ensimmäinen auto, jossa oli tehdasasennetut kolmipistevyöt etumatkustajille.

Kolmipisteturvavyö on ollut keskeisessä osassa Volvo-autojen suojaavissa ratkaisuissa siis jo vuodesta 1959 lähtien. Vyöstä mukavamman ja joustavamman tehnyt inertiarullamekanismi otettiin käyttöön vuonna 1969.

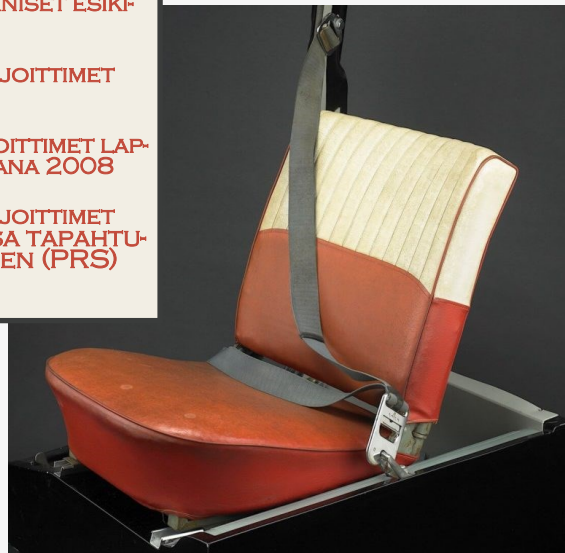
VOLVON KEHITYSTYÖ:

- > VOLVON INNOVAATIO 1959
- > KOLMIPISTETURVAVYÖT EDESSÄ 1967
- > TURVAVYÖT VAKIONA TAKANA 1969
- > KOLMIPISTERULLATURVAVYÖT EDESSÄ 1971
- > TURVAVYÖN KYTKEMISESTÄ MUISTUTTAVA MERKKIVALO KAIKISSA VOLVOISSA 1971
- > TURVAVYÖN MUISTUTTIMIT EDESSÄ 1972
- > KOLMIPISTETURVAVYÖT TAKANA 1986
- > KOLMIPISTETURVAVYÖ KESKIMMÄISELLÄ TAKAISTUIMELLA 1987
- > MEKAANINEN TURVAVYÖN ESIKIRISTIN 1991
- > TURVAVÖIDEN AUTOMAATTINEN KORKEUDENSÄÄTÖ EDESSÄ 1992
- > PYROTEKNISET TURVAVÖIDEN ESIKIRISTIMET EDESSÄ 1993
- > KOLMIPISTERULLATURVAVYÖT KAIKILLA ISTUIMILLA 1996
- > TURVAVÖIDEN VOIMANRAJOITTIMET EDESSÄ 1999
- > PYROTEKNISET TURVAVÖIDEN ESIKIRISTIMET KAIKILLA ISTUIMILLA 1999
- > LANTIOVÖIDEN VOIMANRAJOITTIMET EDESSÄ 2003
- > TURVAVYÖN MUISTUTTIMIT KAIKILLA ISTUIMILLA 2003
- > LANTIOVÖIDEN PYROTEKNISET ESIKIRISTIMET EDESSÄ 2003
- > MUKAUTUVAT VOIMANRAJOITTIMET EDESSÄ 2007
- > 2-TASOISET VOIMANRAJOITTIMET LAPILLE JA AIKUISILLE TAKANA 2008
- > MUKAUTUVAT VOIMANRAJOITTIMET HITAISSA NOPEUKSISSA TAPAHTUVIA TÖRMÄYKSIÄ VARTEN (PRS) EDESSÄ 2009

Muita Volvon kehittämiä turvallisuusvarusteita:

Volvo on 1950-luvulta lähtien tutkinut yli 43 000 autoa tosielämän onnettomuuksissa, joissa on ollut osallisena 72 000 henkilöä. Tämä on auttanut Volvoa kehittämään monia innovatiivisia järjestelmiä, kuten WHIPS (Whiplash Protection System) joka on Volvon kehittämä henkilöautojen peräänajosuojaus-järjestelmä, joka esiteltiin ensimmäistä kertaa vuonna 1998 Volvo S80:ssä. Vuodesta 2000 lähtien järjestelmä on ollut jokaisen Volvo-auton vakiovaruste. SIPS (Side Impact Protection System) on Volvon kehittämä henkilöautojen sivutörmäys-suojausjärjestelmä. Se otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön vuonna 1991 700-, 850- ja 900-mallisarjoissa. Nykyisin SIPS-järjestelmä on kaikissa Volvo-henkilöautomalleissa.

SIPS ja lukuisat lapsiturvallisuustuotteet, tutkimus yhdistää yli 100 tutkimusjulkaisua, jotka ovat kaikkien vapaasti ladattavissa: www.volvocars.com/fi/eva.





Volvo Amazon P130 vm. 1970

Turvavyön käyttö Suomessa

Suomessa turvavöitä kokeiltiin aluksi kilpa-autoissa 1950-luvun alkuvuosina. Ilmavoimilta ostetuista lentokoneiden syöksyvöistä otettiin soljet ja hihnana käytettiin muun muassa arkunkantohihnaa. Vuoden 1954 Jyväskylän Suurajoista saatujen myönteisten kokemusten perusteella Autourheilun Kansallinen Kilpailulautakunta (AKK) määräsi turvavyöt pakollisiksi Suomessa ajettavien rallien pikataipaleilla.

Turvavyöpakko tuli Suomessa voimaan vaiheittain. Vuoden 1971 alusta kaikkiin uusiin henkilöautoihin oli asennettava turvavyöt etuistuimille. Vuonna 1975 käyttö säädettiin pakolliseksi henkilöauton etuistuimilla, mutta käyttämättä jättäminen tuli rangaistavaksi vasta 1983. Marraskuun alusta 1987 turvavyöpakko tuli myös henkilöautojen takaistuimille ja 1994 taksien takaistuimille. Vuoden 2006 EUTason turvavyödirektiivi toi turvavyön käyttövelvollisuuden koskemaan kaikkia autoja.

Ennen vuotta 1971 ensirekisteröidyssä autossa turvavyöt eivät ole pakollinen varuste.

Suomessa turvavyön käyttö on pakollista henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoissa kuljetta-

van matkan pituudesta riippumatta aina, mikäli sellainen on autoon asennettu. Lisäksi korilla varustetussa kolmi- tai nelipyörässä tulee käyttää turvavyötä.

Poikkeuksen turvavyön käyttöön tekevät lääkärin toteaman sairauden perusteella vapautetut henkilöt. Tätä koskeva lääkärintodistus, johon on merkittävä sen voimassaoloaika, on pidettävä ajon aikana mukana ja se on vaadittaessa esitettävä poliisille. Lisäksi on olemassa eräitä työtehtävistä johtuvia vapautuksia, kuten lyhytkestoinen jakelu- ja keräilyliikenne. Tällöin kerrallaan ajettava matka saa olla

enintään sata metriä ja turvavyöstä on oltava huomattavaa haittaa. Turvavyön käyttövelvollisuus ei koske myöskään ajoneuvon tarkastusta suorittavaa katsastus- tai poliisiviranomaista.



Liikennevalvontaa 1960-luvulla

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnan tekemän arvion mukaan turvavyön käyttäminen voisi pelastaa vuosittain 50 suomalaisen hengen ja lisäksi kaksi kolmesta onnettomuudessa vammautuneesta olisi voinut selvitä lievemmin vammoin. Siksi turvavöiden käytön puolesta käydään paljon liikenneturvallisuuskampanjointia ja poliisi valvoo sitä.



PV444 ja kaksipistevyö

Helsingin Sanomien artikkelista 17.2.2020 ilmenee, että Helsingin liikenteen musta vuosi oli 1965. Silloin Helsingin liikenteessä kuoli peräti 84 ihmistä. Sitä synkempää liikennevuotta ei tilastoista löydy. Vertailu vuoteen 2019; Helsingin liikenteessä ei kuollut vuonna 2019 ainuttakaan jalankulkijaa ja muuten H:gin liikenteessä menetti henkensä vuonna 2019 kolme ihmistä, joista kaksi oli moottoripyöräilijöitä ja yksi henkilöauton kuljettaja. Kun verrataan tuota vuoden 1965 lukua vuoden 2019 lukuun, on myönteinen kehitys merkittävä ja turvavöillä on ollut siihen varmasti hyvinkin suuri vaikutus. Täytyy tietysti huomioida myös, että autojen muutkin turvavarusteet ja jalankulkijoiden turvallisuus ovat parantuneet huomattavasti yli 50 vuodessa. Vaikka autoliikennettä on nykyisin noin kolminkertainen määrä 1960-lukuun verrattuna on kuolemaan johtaneet onnettomuudet saatu vähemmään rajusti. HS:n artikkelin mukaan liikenneturvallisuutta ovat kohentaneet merkittävästi myös muun muassa nopeusrajoitusten kiristyminen, autojen turvalaitteiden kehittyminen sekä ensihoidon parantuminen. Vuonna 1965 uutinen oli vielä se, että Helsingissä oli selvitty kokonaisen yhden päivän ajan ilman vakavia liikenneturmia. *"Helsingissä ei sattunut yhtään ihmishengen menetystä eikä myöskään vakavaa loukkaantumista" HS uutisoi 19.11.1965. Muualla maassa kuoli samana päivänä kolareissa seitsemän ihmistä ja loukkaantui vakavasti ainakin 12.*

HEI! JÄSENTEN OMA WHATSAPP- RYHMÄ ON LÖYTÄNYT PAIKKANSA



Askarruttaako tekninen kysymys? Kaipaanko mielistä värisuunnitelmaa? Puuttuuko nippeli? Olisiko myytävää? Haluatko antaa tai saada vertaistukea?

20.1.2020 perustettiin koemielessä jäsenille tarkoitettu Whatsapp -ryhmä mm. edellä mainittuja tilanteita helpottamaan. Kotisivujemme keskustelu- ja markkinapalsta ei ole ihan vastannut jäsenistömme tarpeita.

Ryhmässä on nyt 57 jäsentä ja juttua on piisannut. Tarpeeseen tuli ja kokeilun voi todeta tulleen jäädäkseen.

Ryhmään liittyminen edellyttää älypuhelinia ja kutsulinkin klikkaamista. Voit myös pyytää minua lisäämään sinut ryhmään. T Vesa K, vesahannu.koskinen@gmail.com

+358 45 668:

~Matti



13.59

+358 44 010

~Ari



14.35



Kirjoita viesti



Vanhoiden autojen katsastus muuttui toukokuussa – myös museoautojen osalta katsastusasetuksiin muutoksia

Yli 40-vuotiaat ajoneuvot on 14.5.2020 alkaen katsastettava joka toinen vuosi. Tämä lieventää aikaisempaa lainsäädäntöä, joka edellytti katsastusta joka vuosi, mikäli ajoneuvoa ei oltu rekisteröity museoajoneuvoksi.

Museoajoneuvojen osalta katsastusvälit osittain lievenivät ja osittain tiukkenivat. Jatkossa kaikki luvanvaraisessa henkilö- tai tavaraliikenteessä olevat museoajoneuvot on katsastettava kerran vuodessa. Sen sijaan yksityiskäytössä museoajoneuvot tarvitsee katsastaa neljän vuoden välein.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntokierrokselle jättämä katsastusmuutosehdotus, jossa LVM ehdotti määräaikaikatsastuksesta luopumista muussa kuin luvanvaraisessa käytössä olevissa, yli 40-vuotiaissa ajoneuvoissa, ei mennyt läpi. Syyksi ehdotuksen hylkäämiselle kerrottiin olevan liikenneturvallisuuden säilyttäminen.



Vanhoiden Volvojen omistajille ja entisöijille



Pirkanmaan V-Palvelu

V-Palvelu on vanhojen Volvojen omistajille ja entisöijille suunnattu varaosapalvelu.

Tuomme maahan ja myymme uustuotanto varaosia ja tarvikkeita vanhempiin Volvo-malleihin.



Nyt saatavilla Amazon/PV jarrurumpuja ja -levyjä, jossa napa ja rumpu yhtä osaa. Edullisempi ja helpompi vaihtaa.



Legendaarisin Volvoihin löytyy uustuotantona mm. verhoilu- ja tiivisteosia. Saatavilla lähes kaikki sisustan ja tavaratilan verhoiluosat sekä kumitiivisteet oviin ja ikkunoihin.

Kromiosat auton koriin ovat uustuotannossa, eli puskurit, maskit ja listat ovat saatavilla.

Yleisimmät varaosat ja tarvikkeet löytyvät suoraan varastostamme.

Osa nimikkeistä toimitusmyyntinä (toimitukset n. 2 viikon välein).

Puhelin: **040 047 2321** tai **040 047 2346**
Sähköposti: **jouni.jokinen@v-palvelu.fi**

Pirkanmaan V-Palvelu Ky.
Sorvajärventie 416 34110 Lakiala

www.v-palvelu.fi

TALVIPÄIVÄ KANGASALLA



Teksti: Vesa Koskinen

Kuvat: Vesa Koskinen ja Markku Jylhäsalu

Vuoden 2020 ensimmäinen tapahtuma järjestyi sujuvassa yhteistyössä Volvokerhon kanssa. Pirkanmaan porukoille kiitokset tästä!

Vaikka talvitapahtumasta puhuttiinkin, niin lunta ei paikalle onnistuttu järjestämään. Toisaalta eipä satanut vettäkään ja lähes nollakelistä huolimatta hytistiin pienessä pakkastunnelmassa. Kun nyt asiaa ajattelee niin sähän oli oikeastaan taas erinomainen. Kuivan kelin ja vain kohtuullisen suolauksen ansiosta paikalle kykeni myös jokunen kesärenkainen museovaunu. Pyhimysvolvoja oli paikalla kaksi, mutta kerhon joululahjapipoja keikkui tapahtuma-alueella huomattavasti enemmän.



Tunnelma rento. Mobilian aina laadukas tarjooma. Munkkikahvit. Volvoja useilta eri vuosikymmeniltä. Tavaraswappia. Tapaamisia tuttujen ja ennestään tuntemattomien kanssa. Niistä se on Talvipäivä Kangasalla tehty.

E.Sparkin kärjetön sytytys pyhimykseen

Teksti ja kuvat: Atro Jaako

Olin jo jonkin aikaa miettinyt kärjetöntä sytytystä Pyhimykseeni, koska jakajassa oli jo kuluneisuutta josta johtuen sytytys ei ollut ihan tasaista. Ei tämä käyttöön vaikuttanut, mutta painoi mieltä.

Kärjettömässä arvellutti lähinnä se, että muuttuuko jakajalle puolalle menevän piuhan virran voimakkuus jotenkin, eli tunnistaako kierroslukumittari myös jatkossa siitä indusoituvan virran sykäykset kunnolla. Piuhan ei mene kierroslukumittarille, vaan pyörähtää lenkin mittarin takaosassa. Vastaa ei ollut tullut juttua kärjettömän asennuksesta pyhimykseen, mutta enpä kyllä ole sitä etsimällä etsinytkään.

Kärjettömiin sytytyksiin on useita toimittajia. Joissain malleissa sytytyksen ajoitusta pystyy ohjaamaan myös sytytysyksikön kautta. Itse päädyin kuitenkin ihan yksinkertaiseen malliin, sytytysennakon ohjaus on keskipakopainojen varassa kuten alunpitäin. Alipaineohjaustahan pyhimyksessäni ei olekaan.

Päädyin tilaamaan E.Spark tuotteen jota myy JP Autostyling. Tuotetta ei ollut tietenkään varastossa ja vasta noin kuukauden päästä sain tuotteen. Asennus on periaatteena hyvin yksinkertainen, kärjet kaikkineen pois ja näiden tilalle asennetaan jakajan sisälle sytytysmoduuli. Sytytysmoduulin pohjaan tulee laittaa tahnaa lämmön johtumisen tehostamiseksi. Tahna tuli paketin mukana. Sytytysmoduuli tarvitsee 12v virran, eli jakajalle tulee alkuperäisestä poiketen yksi ylimääräinen piuha. Tämän ja vanhan piuhan laitoin kutistesukan sisään, jotta ylimääräinen piuha ei pistä silmään. Asennuspaketin mukana tuli tarvittava läpivientitiivistä jakajan kylkeen. Virtapiuhan vein kojetaulun taakse, siitä myöhemmin lisää.



Kuva: Sytytysmoduuli asennettuna jakajaan.

Jakajan osalta ei ollut enää muuta asennettavaa kuin jakajan akselin nokkien kohdalle tuleva triggeripyörä. No sehän toimitetussa paketissa on sisäreiältään toista millia liian suuri ja heilui akselissa hervottomasti. Ei kun yhteys myyjään, kaksi viikkoa odottelua, välissä perään kysellen, kunnes sain vastauksen että valmistajalta

tulee toinen triggeripyörä. Tässä välissä myyjä oli ehdottanut teippiä akseliin, jotta ensimmäinen triggeripyörä olisi tiukka. Kyllä tuotteessa pitää olla oikeat osat, eikä mitään teippivirtelmiä. Joten taas pari viikkoa odottelua ennen kuin uusi triggeripyörä oli postilaatissa.

Uusi triggeripyörä oli jo oikean kokoinen, sekin hieman liikkui akselissa, joten päätin varmistaa sen liimatipoilla. Nyt vain pyöräjä paikalleen ja jakajan kansi kiinni, niin jakajan pää oli sytytyksen säätöä vaille valmis.

Seuraava tehtävä oli keksiä sytytysmoduulille virta. Normaalisti puolassahan tämä ei ole homma eikä mikään, ottaa vain puolan +navalta virran, mutta kun Volvossa on tuo panssaripuola, niin homma ei ole ihan niin yksinkertainen. Virta ei saa olla jatkuva, vaan sen pitää olla virtalukolla ohjattava. Toisaalta virtalukko ei anna virtaa katkaistavalle navalle silloin kun startataan. Eli jos virtapiuhan kytkee virtalukon ohjattavaan napaan, niin sytytysmoduuli kyllä toimii virrat päällä, mutta ei startattaessa. Autossa ei ole starttaushetkellä siis muuta virtalukon ohjaamaa virtaa kuin startin heräte. Muut virrat ovat sitten jatkuvaa virtaa (esim. valot). Tämänhän voisi ratkaista jollain releohjauksella, mutta itse päädyin helpompaan ratkaisuun. Virtaa sytytysmoduulille syötetään starttaushetkellä startin herätteestä ja startin jälkeen virtalukon ohjatusta navasta. Eli virta kytkettiin virtalukon molempiin ohjattuihin napoihin. Tämä edellyttää sen, että molemmilta navoilta lähteviin piuhoihin tulee laittaa diodit estämään virran kulkemisen virtalukon navalta toiselle. Muutoin virta päällä ollessa on startti koko ajan päällä. Ja jos vain herätteen piuha on diodi, niin virtaa karkaa virtalukon ohjatun navan puolelle, jolloin starttaushetkellä on startilla käytettävissä vähemmän virtaa.

Lopuksi auto käyntiin ja sytytyksen ennako kohdalleen.

Lopputuloksena sanoisin, että starttaus on parantunut ja pieni epätasaisuus käynnissä poistui. Ja tärkeimpänä, että se kierroslukumittari toimii ihan kuin ennenkin...

Kondensaattorin jätin jakajan kylkeen, jotta oikea ulkoasu säilyi.

Eli lopputulos on mielestäni ihan onnistunut, se että illan pikkuremontti viipyikin kuukauden odotteluksi on sitten toinen asia. No onneksi tämä ajoittui ennen varsinaista ajokautta, joten sen suhteen ei suurta vahinkoa käynyt.





JAAKON PROJEKTIPYHIMYS –67

Teksti ja kuvat: Jaakko Luoto

Kun olin lähdössä (-15) hakemaan edellistä Pyhimystäni (RBT-278) Hirvelänkylästä läheltä Savonlinnua, kävin kysymässä Hyvinkään autopeltipalvelusta traileria lainaksi. Eipä ollut, mutta pihalla lumen alla oli kaksi Pyhimyksen koppaa, toinen grillissä, toinen pyörillään. Ihmettelin ja kyselin niiden perään, autot olivat kuulemma asiakkaan projekteja. Olin kyllä nähnyt nämä raa-



dot aiemminkin, monia vuosia sitten. Autot olivat jo silloin jääneet ulos sateeseen ilman suojaa, liike oli myös muuttanut uusiin tiloihin ja autot olivat siirtyneet sen mukana. Ilmeisesti Amerikan herkku

oli saanut kolhun takapäähän sen verran kovaa, että oli ollut hankittava toinen kori. Homma oli aloitettu, mutta kuitenkin jostain syystä jäänyt saattamatta loppuun ja autot päätyivät aikoinaan ulos hapekkaaseen ja kosteaan ilmaan.

Vuoden -18 joulukuussa, ennen lumia mittani täyttyi ja marssin tapaamaan Kilpijärven Anttia Hyvinkään Autopeltipalveluun, pyysin autojen omistajan yhteystietoja, ja sainkin ne. Otin yhteyttä omistajaan, joka oli kieltäytynyt myymästä autoja monta kertaa. Aikamme juteltua ja kerrotuani harrastuksestani, joka liittyy Pyhimysten uudelleen henkiin saattamiseen, (Paavikin voisi lisätä taas uuden yksilön Pyhimysten joukkoon, nyt 7002 kpl).

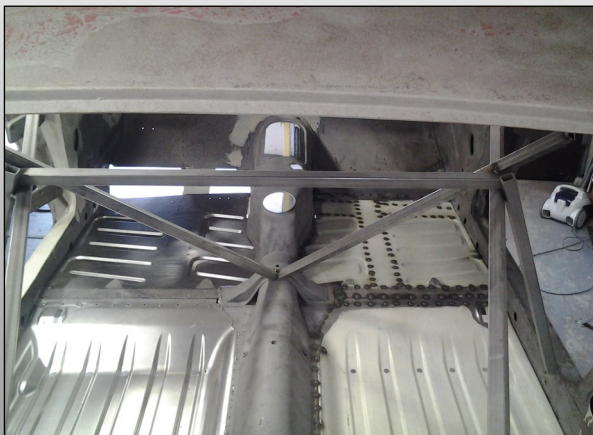
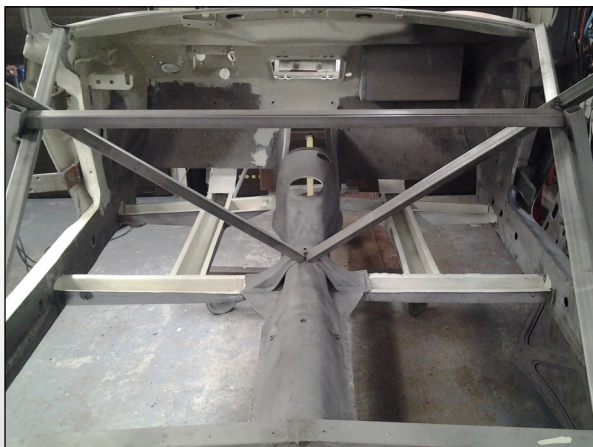
Omistaja oli onneksi samaa mieltä, ettei auto räystään tai taivaan alla parane, eikä sen hinta nouse pilviin. Pääsimme kauppoihin ja 8.1.2019 yhdessä Kiviojan Tapsan kanssa ne raadot meille rahdattiin, kiitokset Tapsalle. Siirtäessämme autoja trailerille, tuli muuan Volvomies hädissään huitomaan ja kyselemään, että mitähän v...a. Oli vissiin yrittänyt ostaa niitä ja vahti niitä haukkana.

Kyllähän sen tietää, mitä autolle tapahtuu, kun vettä sataa 10 vuotta poissaolevasta kattoluukusta ja peräpellistä sisään, tai autosta puuttuu ikkunat. Aiemmin niin aurinkoisessa Kaliforniasa kun oli saanut aikaansa viettää, niin muutto suomeen merkitsi pysyvää muutosta ja luopumista osista.

Se mitä Amerikan herkun sisustasta oli jäljellä, sai lapioida suoraan jätesäkkiin. Penkeistä sai jonkinlaisen käsityksen niiden väristä. Mittarit oli kelloa lukuun ottamatta paikoillaan, mutta esim. muoviset heijastin osat mittareiden sisällä olivat vääntyneet auringon lämmöstä muodottomiksi, eivätkä näin ollen tietenkään toimineet. Ratti oli rautalankaa, kojetaulusta oli jäljellä pelkkä peltinen kuori. Konehuoneesta löytyi lähes kaikki osat, toki kone oli vaihdettu B20:seen ja kaasareina oli HS 6:set, sekä kääntyvillä läpillä oleva valurautainen pakoimusrja. Loppujen lopuksi kaikista osista vain muutamat pystyi hyödyntämään. Sivu- ja takalasit, laatikko, ylivaihde, kardaanit, perä, etuakseli, sekä yllättäen jarrulevyt ja rummut. Loput

olen joutunut hankkimaan muualta. Kiitokset osien toimittajille kotimaassa, sekä myyjälle toimittamistaan osista jälkikäteen.

Amerikan herkusta siis siirrettiin osia toiseen "terveempään". Siinäkin samat ongelmat, lähes kaikki pellit piti vaihtaa uuteen lattiaa myöten. Samalla pääsi puhaltamaan ja epoksoimaan pohjapalkit. Kun korin peltityöt, pohjamaalaukset ja luukkujen sovitus olivat tehty, oli aika kasata ja kiinnittää akselistot sekä alle tulevat bensa- ja jarruputket. Kun auto oli myös alta-päin valmis, oli aika irrottaa auto grillistä ja laskea pyörilleen, tämä tapahtui 4.12.2019. Itse tehtynä peltitöihin meni aikaa 344 tuntia. Auto lähti maalaamoon vasta 13.1.2020, johtuen maalaamon kiireistä. Tänä vuoden aikana kunnostin/pintakäsittelin myös kaikki loput osat, joten kun auto tulee maalaamosta, alkaa se harrastamisen mieluinen osa, eli kasaus. Moottori, vaihdelaatikko, ylivaihde ja kaikki mittarit on testattu toimiviksi koeajopenkissä kotona.





Mikäli haaveilet itsellesi Pyhimystä, kannattaa harkita tarkkaan mitä pystyy itse tekemään, vaatiiko auto pelti-
töitä, onko siinä olevat osat käyttökelpoisia, puuttuuko
jotain, onko tallia vuosiksi, miten vaimo suhtautuu, (no
sen kyllä tietää)? Suosittelen kuitenkin hankkimaan
mahdollisimman terveeseen, rokotetun, hyvän yksilön, mi-
käli haluat vaan ajella ja nauttia.

Edellinen, entisöimäni -66 Pyhimys (RBT-278) siirtyi uu-
delle Volvoharrastajalle heti viime vuoden Lahden Clas-
sic Motorshow -näyttelyn jälkeen, kaveri oli himoinnut
autoani jo vuosia ja nyt se viettää eläkepäiviä kahden
museo-Volvon seurassa.

Hyvinkäällä 29.1.2020

Jaakko Luoto



AMAZON-TREFFIT

7.9.2019



Teksti ja kuvat: Markku Jylhäsalu

Amazon treffeistä raportointinen sopii hyvin kerhomme lehteen. Pyhimysvolvot perustuvat paljolti Volvo Amazonin tekniikkaan.

Amazon-treffit on jokseenkin poikkeuksellinen tapahtuma. Järjestelyistä vastaa kolme aktiivista Amazon-harrastajaa tai diggaria, kuten he itseään myös tituleeraavat. Taustalla ei ole kerhotoimintaa.



Viidennet Amazon-treffit järjestettiin Espoon Kaisankodilla. Aiemmat treffit on järjestetty Hyvinkäällä, Lahdessa, Turussa ja Lempäälässä. Ensimmäisille treffeille osallistui noin 35 Amazonia. Parhaimmillaan mukana on ollut yli 70 Amazonia. Espoossa Amazoneita oli noin 60 kpl.



Treffien luonteeseen kuuluu, että varsinainen ohjelmaa ei ole. Kokoonnutaan ja vietetään aikaa yhdessä. Espoossa oli automuseo vieressä, jossa sai vieraila puoleen hintaan, jos halusi. Treffeillä esiintyi muusikko Toivo Susi, joka on itsekin Amazon-harrastaja. Hänellä keikka-auton virkaa hoitaa hgv Amazon eli farkku Amazon, jonka hän on kunnostanut.

Laskujen mukaan paikalla oli yhdeksän pyhimyskerholaista, joista yksi oli tullut paikalle hienolla Jensen Pyhimyksellä.

Tapahtuma osoittaa, että pienilläkin voimavaroilla voidaan järjestää hieno tapahtuma, kun on pari kolme innokasta järjestäjää.

PS. Aikoinaan on toiminut aktiivinen Amazon-kerho, mutta toiminta on loppunut. Aika näyttää, aktivoiko treffitapahtuma herättämään Amazon-kerhon uudelleen kukoistukseen.



YHDISTYKSEN UUSI SIHTEERI LYÖ KORTIN PÖYTÄÄN



AJOKORTTI KÖRKORT

SUOMI
FINLAND



Mika Vuokila, s.1973
Seinäjoki

*Jäsenenä vuodesta 2017
Hallituksessa alkaen 2020*

*Ammatti: Talousjohtaja
Perhe: Vaimo ja kolme lasta (16, 15 ja 10v)
Kalusto: Volvo 1800S vm 1966*



Weird Antiques

SYYSTAPAAMINEN TUUSULA 2019



Teksti ja kuvat: Vesa Koskinen

Vuoden kolmas (!) kokoontuminen osui Tuusulaan. Hallituksen kesken arvioitiin vaihtoehtoja ja Weird Antiques vei ylivoimaisen voiton. Harvoin muuten on ollut kolmea tapahtumaa samana vuonna, kertokoon sekin omaa tarinaansa kerhomme elinvoimaisuudesta.

Kokoonnuttiin siis vanhan Unkan naapurissa sijaitsevan Vintage-liikkeen takapihalle noin puolen päivän aikaan. Taas vähän jännättiin että tulee ketään ja saataisiinko peräti 10 autoa kokoon. Lopputuloksena saavutettua 12 pyhimystä voidaan pitää oikein hyvänä lukuna syystapahtumaksi. Toiset tulivat kaukaakin, kun taas pk-seutulaiset joutuivat tyytymään runsaan parinkymmenen minuutin ajomatkaan. Allekirjoittaneen autokunta joutui saapumaan Amazonilla Pyhimyksen telakoiduttua. Ilahduttavasti paikalla oli myös uusia tuttavuuksia. Jopa kerhon ulkopuoleltakin saapui Pyhimysedustusta. Tervetuloa kerhoon...

Mike esitteli seurueelle Weird Antiquesin historiaa ja toimintaa. Nautittiin donitsikahvit ja ihasteltiin nastoja esineitä menneiltä vuosikymmeniltä. Kahvi muuten jauhettiin paikan päällä jollakin vintagemyllyllä sekin. Joku taisi jotain ostaakin. Hienoa että tällaisia puljuja löytyy.

Lounastettiin legendaarisessa Vanhassa Unkassa. Itse muistan armeija-aikoinani 80-luvulla useastikin poikenneemme tuohon pullakahville. Silloin siinä taisi olla se Unionkin. Ihan ei oltu pöytäkeskusteluissa varmoja miksi paikkaa tituleerataan 'legendaariseksi', mutta ei lähdetty asiaa kyseenalaistamaan.

Mahat täynnä siirryttiin vielä letka-ajona poikkeamaan Hyrylän vanhan varuskunnan kupeessa sijaitsevaan IT-museoon, johon kerho biffasi piletit. Tykit, Uralit, ohjukset, Zilit, piilukot ja moninaiset tutkaimet tarkistettua me hajaannuttiin tahoillemme.

Kiitos osallistujille, järkkäreille ja Mikelle.

Lisäkuvia: ks. kotisivujen tapahtumat.





V O L V O

Muuta tapasi. Täysin uusi Volvo XC40 P8 AWD.



Ennakkomyynti on alkanut – lue lisää volvocars.fi

Täyssähköauto Volvo XC40 Recharge P8 AWD R-DESIGN AUT. alkaen:

autoveroton hinta 61 000 €, autovero 1 592,66 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 63 192,66 €.

CO₂ 0 g/km (WLTP). Kuvan auto lisävarustein.