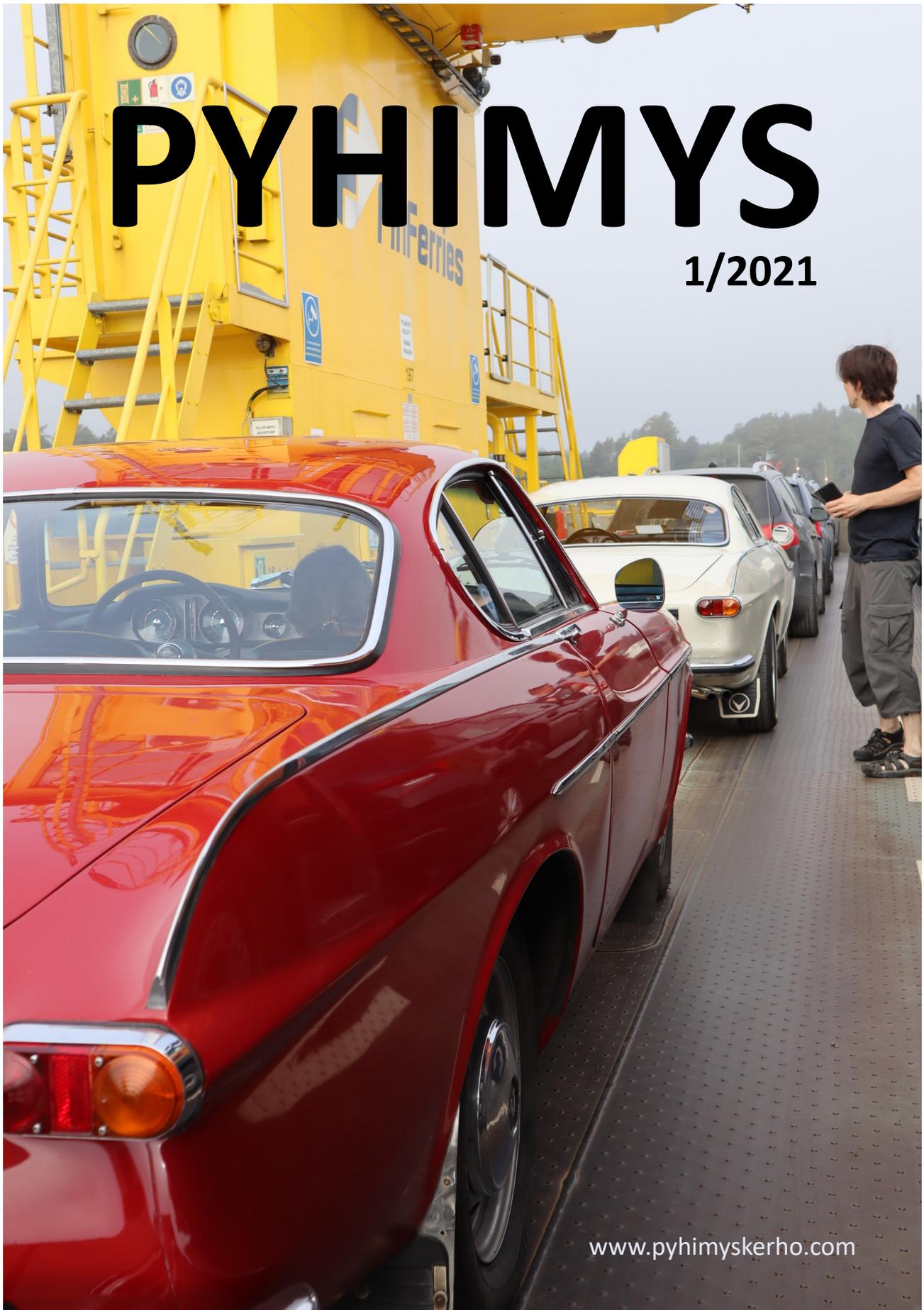


# PYHIMYS

1/2021



# 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€



Kansi: Pekka Kouhia  
Kuva on kesäkuun kerho-  
matkalta; ollaan menossa  
lautalla Ahvenanmaalle.

## Toimituksen terveiset

Kiitos kaikille juttuja ja kuvia lähettäneille jäsenille. Ihan kaikkea suunniteltua ei saatu mahtumaan mukaan, mutta onpa sitten jatkossakin jutunaihetta.

Taiton näkökulmasta olemme tähän lehteen koittaneet lisätä vähän ilmavuutta mm. fontin vaihdolla. Toivottavasti luettavuus on miellyttävällä tasolla; tämä on asia jonka itsekin näemme käytännössä vasta lehden painoversiosta postilaatikolla.

Syyskaudella taitellaan sitten taas kalenteria, edellytyksellä että huimia jäsenkuvia on silloinkin käytettävissämme.

**Lämmintä ja liikkuvaa kesää toivovat  
Jaska ja Vesa!**



## SUOMEN VOLVO 1800 –KERHO RY

Kerho on riippumaton yhdistys, jonka tarkoituksena on edistää automallin harrastusta Suomessa. Jäsenmaksu vuonna 2021 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

Äijäntie 2  
33470 YLÖJÄRVI

Puheenjohtaja Markku Jylhäsalu  
Puh. 040 070 8759  
e-mail: [m.jylhasalo@gmail.com](mailto:m.jylhasalo@gmail.com)

Sihteeri Mika Vuokila  
Puh. 040 183 5254  
e-mail: [mika.vuokila@gmail.com](mailto:mika.vuokila@gmail.com)

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

Hallitus: [hallitus.pyhimyskerho@gmail.com](mailto:hallitus.pyhimyskerho@gmail.com)

Pyhimyslehden vastaava päätoimittaja  
Jaakko Saransalmi

Puh. 045 846 4497  
e-mail: [jaakko.saransalmi@gmail.com](mailto:jaakko.saransalmi@gmail.com)

Webmaster ja lehden taitto Vesa Koskinen  
puh. 040 7554841

e-mail: [vesahannu.koskinen@gmail.com](mailto:vesahannu.koskinen@gmail.com)

Paino ja postitus: JP-postitus Turku

# SISÄLLYSLUETTELO 1/2021

Pääkirjoitus - puheenjohtajien terveiset	4
Volvojen kesäpäivä	5
Kulttuuripyhimykset tien päällä	6
Luotettava kumppani arkiajossa	9
The Saint Story (Vento Käkönen), osa 1	10
Matti Kauppilan B20, pura ja kokoa	13
Merkkikerhojen ykköset Lempäälässä	16
Raimo Hirvosen hurahduksia	18
Kantakortit, Atro Jaako	22
Jaakon projektipyhimys, osa 2	24
SU –kaasuttimen säätöä	26
Museo- ja projektiajoneuvojen vakuuttaminen	28
Jäsentietoa	31

## PYHIMYSVOLVO 60 VUOTTA.

Vuonna 1961 se alkoi eli ensimmäinen auto uunista ulos



Kerhomme jäsenrekisteri kertoo että näitä vuosimallin –61 vaunuja löytyy lehden lukijakunnasta mukavat 28 kpl.

Hyvää syntymävuotta!



## KERHOMATKA AHVENANMAALLE

Matka ajoittui juuri ennen lehden sovittua painopäivää eli emme saa matkakertomusta tähän lehteen.

Kotisivuille on kuitenkin luvassa tiivis matkakertomus kohtuullisen ajan kuluessa.

### Lyhyesti

*Onnistunut retki*

*Saimme ajaa myös sateessa*

*Pääsimme paikallislehteen*

*Saimme jutella paikallisten kanssa*

*Ruokaa oli riittävästi*

*Matkaseura oli loistavaa*

*Ruotsin kielestä on etua*

*Tekniset murheet vähäisiä*

*Saarella ei ollut tungosta*

*Tiet punertavat*

*Hannu hoiti homman*

# PÄÄKIRJOITUS - PUHEENJOHTAJIEN TERVEISET

Vuosikokouksessa 2021 kerhoa ansiokkaasti johtanut Heikki Joukanen luovutti puheenjohtajan avaimet hallituksessa aiemmin varapuheenjohtajana toimineelle Markku Jylhäsalolle.

**Toimitus kiittää lämpimästi Hessua ja onnittelee tasan yhtä lämpimästi Markkua!**



## Tervehdys Pyhimyskerholaiset

*"Aika on tulla ja aika on mennä".*

Tällä hetkellä tuntuu "hyvältä" luopua hienon yhdistyksen puheenjohtajuudesta, etenkin kun tietää Pyhimyskerhon olevan huomattavasti paremmassa kunnossa, kun astuttuani sen ohjiin. Monta monituista ongelmaa oli alkutaipaleellani, mutta avullanne – kerhon jäsenet, ne kaikki saatiin oikealle tolalleen. Riittääköön tämä noista vaikeuksista.

Omasta halustani olen jättäytynyt pois aktiivitoiminnasta (vetovastuussa) tietäen, että seuraajani on taatusti henkeen ja vereen pyhimyskerholainen. Mielestäni yhdistysten johtohenkilöiden tulisi vaihtua 6-maks. 10 vuoden välein, sillä kokemukseni mukaan tuon ajan jälkeen harva pystyy enää maksimisuoritukseen yhdistyksen johdossa. Näin saattaa muutokset ja toiminnan kehittyminen alkaa hiipua, ideoiden ja henkisen palon loputtua. Tässä suhteessa tunnen antaneeni kaikkeni Pyhimyskerholle.

Toivotan sinulle Markku mitä parhaita ja aktiivisia vuosia Pyhimyskerhon johdossa. Tämä on hieno kerho – vaalikkaa sitä.

**Essi-Hessu**

**Lämmin kiitos** jäsenistölle luottamuksesta valitessanne allekirjoittaneen kerhon uudeksi puheenjohtajaksi.

Olen ollut hallituksessa useamman vuoden. Hallitustyöskentely on sujunut hyvin.

Haluan kiittää hallitusta ja edeltäjäni Joukasen Heikkiä puheenjohtajana kerhon hyväksi tehdystä työstä. Heikin puheenjohtajakaudella kerhon toimintaa on kehitetty paljon. Kerhon säännöt on uudistettu, nettisivut on uudistettu, on luotu jäsenistölle Whatsapp-ryhmä, kerhon lehteä on uudistettu jne. Taloudellisesta näkökulmasta kerhon toiminta on vakaalla pohjalla. Tästä on oikein hyvä jatkaa eteenpäin. Heikki jättää minulle isot saappaat täytettäväksi.

Kerhon pitää pystyä tulevaisuudessakin tuomaan jäsenistölle lisäarvoa harrastuksemme parissa ja vaalimaan pyhimyskulttuuria. Toimintaa on jatkossakin kehitettävä kerhon historiaa ja tarkoitusta arvostaen.

Kerhoomme on liittynyt jatkuvasti uusia jäseniä, joka osoittaa, että kerholle on edelleen tilausta olemassa vaikka sosiaalinen media ja verkko pystyy palvelemaan pyhimysvolvon harrastajaa varsin hyvin. Kerhossamme on yli 200 jäsentä ympäri Suomea. Kukin meistä harrastaa omalla tavallaan ja se on arvokasta ja rikkaus kerholle.

Tapahtumat ovat yksi tärkeä osa toimintaa. Tapahtumissa on mahdollista kohdata muita jäseniä, keskustella harrastukseemme liittyvistä asioista ja luoda uusia tuttavuuksia. Itselleni nämä jäsenistön kohtaamiset on yksi keskeinen syy kerhotoiminnalle.

Kerho on sellainen, miksi me jäsenet sen luomme.

Toivotan kaikille oikein hyvää ja mukavaa kesää sekä tulevaisuutta harrastuksemme parissa!

**Markku Jylhäsalu**



## VOLVOJEN KESÄPÄIVÄ 2020

Teksti ja kuvat: Markku Jylhäsalu

Pyhimyskerho ja Suomen Volvokerho järjestivät yhteisen kesäpäivän lauantaina 4.7.2020 Kangasalan Mobiliassa, kun covid-19 viruksen aiheuttamia rajoituksia oli osin purettu. Mobiliassa vain osa museon näyttelytiloista oli avoinna ja ravintolassa osa pöydistä oli pois käytöstä, jotta ihmisten välisestä etäisyyksistä voitiin huolehtia. Paikalle saapui koronasta ja huonosta sääennusteesta huolimatta yhteensä yli 50 Volvoa. Eri Volvomallit olivat hyvin edustettuina mm. useampi 850 T5R auto. Pyhimyskerholaisia oli paikalla noin 15 henkilöä, joista viisi oli saapunut paikalle Pyhimys-vaunulla.

Aamupäivällä sää suosi tapahtumaa. Iltapäivä oli sateinen.

Paikalla oli pienimuotoista peräkontti-kirppistä, joten tavara vaihtoi omistajaa. Kerhotuotteet kävivät myös kaupaksi.

Paikalla tehtiin tuttavuutta, käytiin vilkasta ja mielenkiintoista keskustelua vaunujen yksityiskohdista ja juteltiin



mahdollisista tulevista tapahtumista. Tapahtumien etuja on ehdottomasti muiden harrastajien tapaaminen. Mobiliaalle ja Volvokerholle kiitokset yhteisen tapahtuman mahdollistamisesta.



# KULTTUURIPYHIMYKSET TIEN PÄÄLLÄ 18.-20.9.2020



Teksti: Pekka Kouhia

Kuvat: Pekka Kouhia ja Markku Jylhäsalu

**V**iime keväänä puhjennut pandemia pisti monet suunnitelmat uusiksi, niin myös kerhomme. Hannu ja Tiina Salosen junaillema kesäkuun alun Ahvenanmaan reissu kuivui kokoon, mutta tamperelaisella sitkeydellä he saivat aikaan korvaavan kokoontumisajon taiteen pariin Mänttä-Vilppulaan ja lähistöllä keskellä metsiä sijaitsevaan Koivulahden Rapukartanoon. Eräänlainen taidetapaus isäntineen on Rapukartanokin, kuten parin seuraavan päivän aikana saimme huomata.

Mukaan ilmoitettiin kuusi autokuntaa ja tapaaminen sovittiin perjantaina alkuillasta Mobiliaan Kangasalle, ei siis Kangasalalle, josta usein kättä väännetään. Tuolta lähdettäisiin sitten letkassa vanhaa Tampere-Orivesi-tietä numero 58 kohti Mänttää. Parkkipaikalle ilmestyi lopulta autoista neljä, loput kaksi liittyivät matkalta mukaan välttämättä siten ylimääräisen koukkauksen Kangasalan kautta.

## Kohti Mänttä-Vilppulaa ja Rapukartanoa

Kaunis kuulas syyspäivä ja kiireetön ajelu monen upean Volvon letkassa on nostattava kokemus. Suht' tuoreena harrastajana ja vasta kerhoon liittyneenä kehtaan ehkä myöntää kokeneeni myös hienoista ylpeyttä. Kurvuttamme lopun hiekkatieosuuden ja monen mutkan jälkeen Rapukartanon pihamaalle, yllätys oli melkoinen. Tämähän ei olekaan mikään ihan tavallinen paikka. Alppityyliin rakennettu päärakennus sekä suuri aukio, jonka toisella puolella ravintolarakennus samaan tyyliin. Rapukartanon isäntä Pasi Heinonen seisoi odottamassa pääovilla ja loikkasi oitis ohjaamaan autot rakennuksen edustalle riviin valokuvausta varten. Muutamat valokuvat autoista, matkatavarat pikaisesti huoneisiin ja koska ilta oli jo melko pitkällä, siirryimme Karhunpesään illalliselle.



Karhunpesä on pihapiirin uusimpia rakennuksia, tunnelmallinen kotamainen tila, jonka keskellä on avotuligrilli ja jonka suuret lasiseinät aukeavat järvelle. Ilta sujui hyvin syöden, toisiimme tutustuen sekä isännän tarinoidessa Rapukartanosta. Aikamoinen tarina olikin kertoen Pasiin rohkeasta yrittäjyydestä ja periksi-antamattomuudesta. Perinteinen maatila peltoineen ja muutamine lehmineen muuttui muutamassa vuodessa Pasiin käsissä istutusrapuja tuottavaksi yritykseksi, kunhan hän oli ensin kaivanut pellolle lammet, jossa rapuja viljellä ja opiskellut rapujen lisääntymisestä kaiken tarpeellisen. Istutusrapujen kysynnän hiipussa Pasi laajensi toimintaa huippukokkien avulla rapu- ja muidenkin herkkujen tarjoamiseen sekä majoitukseen ja nykyisin Rapukartanossa voi järjestää juhlia, kokouksia, koulutustilaisuuksia ja luontoaktiviteetteja.

### Gustaf ja Gösta

Viileän yön jälkeen Rapukartanon edustalla odotti ikkunat märkinä nätti rivi Pyhimyksiä. Edessä oli melko lyhyt ajo Mäntän keskusta-

jossa kokoonnuimme G. A. Serlachiuksen vanhan pääkonttorin Gustafin pysäköintipaikalle. Olimme hiukan aikaisessa ja odotellessa ehti hyvin tutustua lähemmin kerholaisten autoihin. Museoon siirryttyämme asiansa tunteva opas kierrätti meidät läpi näyttelyiden esitellen paperinvalmistuksen historiaa. Myös ajanmukaisesti puettu luonnollisen kokoisin hahmoin sekä kertojajäänin toteutettu Paperiperkele-näyttely oli vaikuttava kokemus kertoen teollisuussuvun vaiheista. Näyttelykierroksen jälkeen kysyimme lupaa, jonka saimmekin, ajaa autot Gustafin eteen, jossa otettiin jälleen ryhmäkuvia autoista tämä hieno klassismia edustava rakennus taustalla.





Seuraava kohteemme oli vuonna 2014 valmistunut upea uudisrakennus Gösta sekä Gösta Serlachiuksen 1935 edustuskodikseen rakennuttama Joenniemen kartano, missä nähtävillä oli teoksia huikeasta Serlachiuksen Säätiön taidekokoelmasta. Göstassa tutustuimme Italian nykytaidetta esittelevään näyttelyyn ”Onnea etsimässä”. Hieno näyttely, joka sai halun tulla uudelleen katsomaan tarkemmin, mutta kuten tavallista, se jäi tekemättä ja nyt näyttely on poistunut. No ensi kesänä katsomaan Banksya – maailman kuuluisinta katutaiteilijaa, harvoin tarjolla!

Pisteenä iin päällä oli päivällinen Ravintola Göstassa, oikein mukava kokemus kauniilla puutarhanäkymällä.

### **Saunat lämpiävät, pöydät notkuvat**

Paluu tuttua reittiä takaisin Rapukartanoon sujui joutuisasti ja autot kaartoivat tutuille paikoilleen parkkiin rakennuksen eteen. Isäntä oli jo aikaisin aloittanut saunojen lämmittämisen, myös savusaunan, joten sinne siirryttiinkin kohta miehet ja naiset vuorollaan. Jotkut rohkeat pulahtivat

myös järveen tai porealtaaseen. Saunomisen jälkeen ilta jatkui monen ruokalajin illallisella asiaankuuluvine juomineen – ja tietysti rapuineen.

Sunnuntai valkeni kirkkaana ja kuulaana. Hyvin nukutun yön (erinomaiset patjat!) ja aamiaisen jälkeen pakkasimme tavarat autoihin ja kukin otti suunnan taholleen, me kohti Orivettä kyläilemään.

### **Otetaan uusiksi**

Eiköhän tästä ensi kesäksi palata ”vanhaan normaaliin” ja uskalleta suunnata jo rajojen ulkopuolelle. No, tai ainakin Ahvenanmaalle. Aiemmin peruuntunut matka näyttäisi nyt toteutuvan ja matkapäivät tätä kirjoittaessa olisivat 10.-13.6.2021 ja varaukset tehty 15 autokunnalle. Siellä nähdään!

Pekka, Mari ja Pyhimys BNK-90

ps. Kuinka ollakaan, kaikki muuten vuosimallia 1967

# PYHIMYS ON LUOTETTAVA KUMPPANI ARKIAJOSSA



Teksti ja kuva: Joni Siikavirta

Olen lapsesta saakka ollut kiinnostunut kaikesta vanhasta ja kauniista. Keräilyharrastus alkoi pullonkorkeista. Keräilen taidetta ja antiikkia ja omistamme vaimoni kanssa myös miinalaivan vm. 1913, jonka olemme itse kunnostaneet. Noin 8 vuoden ajan olen keräillyt eurooppalaisia 1960-1980 - luvun museorekisterissä olevia autoja. Yksi kaudonkauttarista on kultainen Pyhimys vm. 1971. Minulla on myös priimakuntoinen Volvo 142.

Museoautoharrastukseen minut innoitti vuosi sitten edesmennyt enoni Tapsa Herranen. Hän sanoi, ettei vanhojen autojen hankintaa tarvitse pelätä: kun ne menevät rikki, ne korjataan ja sitten jatketaan ajamista.

Museoautoja minulla on nyt kymmenkunta,

ja otan melkein ympäri vuoden aina yhden kerrallaan muutamaksi viikoksi arki-ikäyttöön: työmatkoihin, kauppareissuihin, lapsen kuljetukseen eskariin, mökkimatkoihin etc.

Pyhimys on osoittautunut arkikäytössä erittäin luotettavaksi. Tankkaus on aina mukava sosiaalinen tapahtuma, koska aina tulee joku jututtamaan.

Ainoa huono puoli on ohjaustehostimen puute: parkkihalleissa on edessä kova vääntö ja käsivoimia tarvitaan. No, päivittäiset punnerrukset ja leuanvedot ennen saunaa ovat auttaneet asiaa. Suosittelen päivittäistä viiden minuutin jumppaa muillekin Pyhimysharrastajille.

# THE SAINT STORY (VENTO KÄKÖNEN)

## OSA 1



Teksti ja kuva: Vento Käkönen  
Kokoonpanolinjan kuvat: Volvo

Vuonna 1969 heti Gaudeamuksen sävelten vaiennuttua Mynämäen Yhteiskoulun juhlasalissa pakkasimme, Ari, Pauli ja allekirjoittanut, juuri valkolakin päähänsä painaneet kolme ystävästä, kapsäkkimme sekä kiiruhdimme Turun satamaan. Valkoinen laiva kuljetti sankarit Tukholmaan ja löytyihän se Järnvägstation, josta juna lähti kohti Göteborgia. Saattoi tuolla matkalla olla joku koke-neempikin, koska vaikeuksista selvisimme Torslandaan Volvon työhönottokonttoriin. Kielivaikeuksia ei haastattelussa ollut, olimmehan juuri kunnialla selvittäneet ylioppilaskirjoituksissa Ruotsin kielen kokeen, kuka milläkin arvosanalla ja koska meille siellä puhuttiin selvää suomea! Myöhemmin kieli-taitomme joutui tosi kokeeseen, koska Göteborgis-sa puhutaan skånskaa, joka ei joittenkin mielestä ole kieli lainkaan vaan puhevika. Nälkään emme kulleet, janoa emme kärsineet, ulkona emme nukkuneet, joten kyllä kouluruotsilla ja erinäisillä viittomilla asiat selvisivät. Muistan myös, että työhönottohaastattelussa joka käännteessä kysyttiin ajokorttia. Uskoimme jopa hetken pääsevämme vaikka tehtaan koeajajiksi! Näin ei kumminkaan sitten jostain syystä tapahtunut.

Kortteeri löytyi läheltä tehdaskompleksia. Parakkikylä, jota asuttivat kymmenet eri kansallisuudet,

suurimpana ryhmänä suomalaiset. Enimmäkseen mukavia pohjoisen poikia työttömyyttä paossa. Huone kahdelle, yhteiskeittiö, wc ja suihku. Yhteisessä tilassa sentään TV. Melko levoton asuinym-päristö. Siellä sattui ja tapahtui, varsinkin viikon-loppuisin. Jääköön enemmän kertomatta, se olisi-kin jo oma tarinansa.

No, koeajajia meistä sitten ei tullut. Ari ja Pauli pesivät liuotinhöyryissä maaliletkuja. Minä ensin tuurasin kotelomassaajana. Sitten aikoivat minusta automaalaria, koulutuksena puolen päivän kat-seella seuranta ja ruisku käteen... ei tullut riittävän tasaista jälkeä ja loppu ura muodostui maalaukseen menevien korien viimeistelystä. Heinäkuussa Ari sai tarpeekseen ja palasi kotiin. Pauli ja minä jatkoimme vuorotyössä autotehtaan sankareina lokakuuhun asti kunnes Suomen Armeija kutsui poikansa riviin.

Tehdastyö oli puuduttavaa, yksitoikkoista liuku-hihnatyötä. Kesällä tehdas oli neljä viikkoa kiinni. Mallivuosi vaihtui ja tehtiin tarvittavia säätöjä. Olimme silloin sen ajan vuosihuoltohommissa, siivousta lähinnä. Työ Suomeen verraten hyväpalk-kaista.



Volvon Torslandan tehtaassa tuotannossa olivat tuolloin kaksiovisen P130 Amazon ja P220 Amazon Estaten viimeiset vuosikerrat, mallit 142, 144, 145, ylellinen 164 ja ikoninen 1800E, tarinamme sankaritar ja yhteisömme syy ja juuri. Erityistä huomiota sai harvakseltaan baanalla liikkuva Maailman Kautnein Volvo! Minusta tuntui kuin kaikki olisivat heränneet työssään ja ryhdistäytyneet Pyhimys-Volvon liukuessa arvokkaasti kohdalle ja tehneet työnsä vielä paremmin: Enemmän massaa ja puhkaammalle pinnalle tasaisempi maali. Siis maalauksessa tämä kohtelu. Jos joskus tuollaisen...iskostui lähtemättömästi kumminkin köyhän maalaispojan mieleen. Ajatuksissaan sikakin lentää, olisi isoäiti tässä tilanteessa sanonut.

Suomalaiset kulkivat enimmäkseen omissa porukoissaan. Göteborg ympäristöineen tuli tutuksi. Lähellä oli Borås, jossa käytiin muutama kerta tansseissa. Olihan siellä paljon ompelimoja ja paljon suomalaisia neitokaisia niissä töissä. Lauttayhteyden päässä oli Tanska jossa myös poikettiin.

Yhteydet kotiin ja kavereihin hoidettiin muutamalla kirjeellä ja postikorteilla... jotka kierrätettiin Uuden Seelannin kautta (Paulin serkku asui siellä ja postitti kortit). Oltiin muka Auklandissa hommissa! Meni täydestä esim. entisen koulun opettajainhuoneesta. Syyskuussa otettiin lopputili ja lokakuussa armeijaan. Koska emme olleet minkään oppilaitoksen

kirjoissa, maksoimme veroja. Ne saimme vuoden päästä takaisin. Mutta eläkettä kertyi...120 kruunua kilahtaa tilille joka kuukausi.

”Ja unelmat, ne ei lopu multa milloinkaan” lauloi Jori Malmsten. Läheiset ovat minusta samaa mieltä, vieläkin. Elämä heittelee, kohtelee kovinkin, oikeudenmukaisesti ehkä, sallii onnistumisia, potkii syylingillä. On ollut tuuria ja vähän taitoakin. Kuitenkin on niin päin, että nyt pankki on minulle vähän velkaa. Joskus joku on julkisesti halunnut luopua aarteestaan ja tässä yhteydessä aarteen kaava on P1800. Aina olen jotenkin myöhästynyt. Yhteydenottoihini ei ole vastattu, minua ei ole otettu todesta jne.

Säännölliset vierailut keskieuropalaisten klassikkoautomyyntipalstojen sivuilla johtivat viimein toivottuun tulokseen. Hollannista löytyi viime keväänä -71 mallinen Kaliforniasta tuotu, kertaalleen entisöity 1800E johon huomio kiinnittyi. Pandemiasta johtuen antiikkiautojen kauppa hiipui, hinnat putosivat. ”Ready to drive” ja ”in very good condition” ilmoitus kertoi. Video- ja kuvaesittelyn perusteella otin yhteyttä myyjään. Hinta oli jo pudonnut, tein tarjouksen joka meni läpi. Maksoin käsirahan, johon myyjä sitoutui säilyttämään autoa kunnes korona helpottaa ja voin sen noutaa. Kuljetus Helsinkiin olisi maksanut yli 2000€, lähes yhtä paljon kuin nyt, mutta seikkailut tulevat aina hintoihinsa!



Alun perin aion hakea Pyhimyksen lavetilla Ruotsin kautta. Retkikuntakin oli rekrytoitu. Poikani ja kummisetänsä. Kollegani, maailmanmatkaaja Jouko ehdotti, että lennetään Hollantiin koska korona suo ja ajetaan hänet Saksan läpi Travemündeen ja Mansesterin kautta Raumalle. Jokken puoliso on matkatoimistopomo ja järjesti sekä lento- että laivaliput saman tien. Myyjä vähän epäröi. Auto oli Belgian rekisterissä, katsastamatta sekä vielä ilman rekisterikilpiä, "ready to drive" intin minä. Lupasivat etteivät jätä minua pulaan. No, lennettiin heinäkuun alussa sitten Riikan kautta Amsterdamiin. Seuraavana päivänä juna-bussi yhteydet veivät meidät kävelymatkan päähän kohteesta.

Siellä hän oli keskellä hallia. Juuri niin kuin minulle oli luvattu. Puhtoisena "ready to drive". Paitsi: rekisteri puuttui. No se tehtiin irtokirjaimista ja numeroista alkuperäistä belgialaista vastaavaksi. Sitten mentiin koeajolle. Parin sadan metrin jälkeen kyyti hyytyi, bentsiini loppu. Sitä haettiin, mutta hän ei suvainnut käynnistyä. Hinaus verssaalle ja parin tunnin kahvitauko. Polttoainepumppu meni vaihtoon. Paperihommat oli sillä välin tehty ja sitten vihdoinkin päästiin matkaan.

Urheiluautossa pitää olla ääntä ja niin onkin! Lisäksi istutaan melkein ahteri asfaltissa, mutta meno on huimaa. Löytyy vielä ylivaihdekin! Eteenpäin framåt! Moottoritie on kuuma! Tässä sitä ajellaan katsastamattomalla autolla vierailmailla. Hollannin ja Saksan rajaa ei edes huomattu. Niin, turvaksi matkan loppuun saattamiseksi olen Autoliiton Plus-jäsen. Lisäksi Lähi-Tapiolasta sain Pyhimykselle sekä liikenne- ja kasvakuutukset esittelyvideon ja esikauppakirjan esittämällä. Tietenkin rehellinen ja vilpitön naama oli plussaa päätöksenteossa, kiitosta vaan. En ihan heti ole vakuutusyhtiötä vaihtamassa!

Saksan autobahnoilla on joskus ruuhkia, niin nytkin. Jossain vaiheessa meno hyytyi ja B20-voimanlähteen lämmöt lähenivät maksimia 120C. Kabiinissa oli lämmityslaitte täysillä ja kyllä tarkeeni! Yhteinen päätös: Seuraavasta liittymästä ulos ja kortteeriin. Näin tehtiin ja kurvattuamme hotellin P-paikalle konepellin alta hulmahti melkoinen höyrypilvi. Konepeiton avattuamme huomasimme lämmityslaitteen toisesta letkusta puuttuvan klemmarin. Siitä kai siis purkautuivat liiat pai-

neet. Jätimme Pyhimyksen jäähtymään ja menimme hotelliin opettelemaan maskin käyttöä ohjautusti. Oli vapaata ja saimme huoneen.

Keskinäisen neuvonpidon tuloksena päättelimme vian johtuvan termostaatin jumista. Pelkäsimme myös kansipahvin kohtaloa. Nautittuamme pari saksalaista lohtuhuurteista palasimme Volvon konehuoneen äärelle. Tarkka tullimies Helsinki-Vantaalla ei takavarikoinut koko varaosa-/työkaluvarastoani. Minulta löytyi sopiva klemmari lämmityslaitteen letkuun sekä hylsy termostaatin kannen avaamiseen. Poistimme termostaatin, lisäsin vettä ja kiristin kannen... liikaa. Naps, kansi halki. Tässä vaiheessa suljimme konepellin ja päättimme Väyrysen tapaan nukkua yön yli. Tietenkin ravintolassa tukevan iltapalan nautittuamme.

Jatkuu seuraavassa lehdessä. Auton nouto Hollannista ja auton nykyvaiheet.



”STO – LEPO – STO – LEPO”;

## VOLVO B20 F MOOTTORI PURA & KOKOA: VAIHEET YKS JA KAKS!



*Teksti ja kuvat: Matti Kauppila*

Ajoneuvo saapui lopulta puoli vuotta netti-huutokaupan teon jälkeen Ciara- myrskyn kourista rapakon ylitettyään täysin vahingoittumattomana Suomen Hyvinkäälle Alviinan päivänä helmikuun lopulla 2020.

Silmämääräisen tarkastuksen jälkeen laadittiin tarkka suunnitelma ajoneuvon entisöimiseksi, tavoitteeksi määriteltiin sen museorekisteröinti reilun vuoden päähän.

Auto purettiin täysin osiin, kaikki osat luetteloi-  
ttiin sekä kuntotarkastettiin. Tärkeimmät purku-  
vaiheet sekä puretut osat ovat myöskin doku-  
mentoitu kameralla.

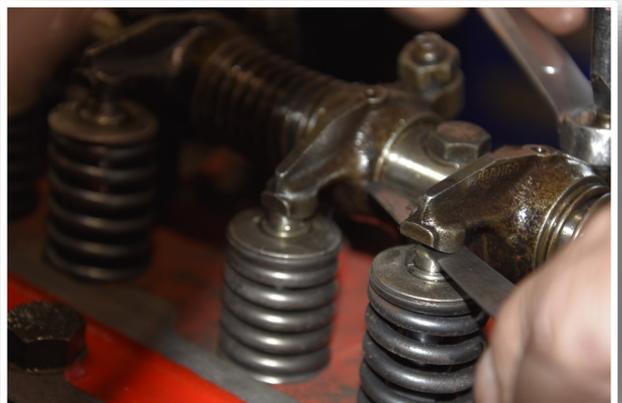
Käyntikuntoisen alkuperäisen moottorin osalta mitattiin aluksi sylintereitten puristukset. Arvot olivat kohtuullisen hyvät, vain kolmannessa sylinterissä hieman vajausta.

Kone päätettiin silti purkaa täysin osiin sekä kunnostaa kaikilta osin. Purkuvaiheessa selvisi, että jokaisesta männästä olivat ylimmät renkaat menneet poikki. Sylintereitten seinämistä löytyivät näin ollen selkeät pystyurat.

Puretun moottorin lohkon sylinterit päätettiin siten porauttaa ensimmäiseen ylikokoon 0,0150.

Porauksen toteutti Moottorikoneistus T & H Aaltonen Ky Mäntsälästä. Koneen porauksen yhteydessä myös lohkon pinta oikaistiin. Koneistamossa asennettiin lisäksi uudet nokka-akselin laakerit.

Moottorin kansi huollatettiin Hyvinkään kansityö ja huollossa säilyttäen koneen alkuperäisin toteutus. Tällöin korkeaoktaanisen menoveden joukkoon on jatkossa aina muistettava lisätä myös lyijypitoista lisäainetta.





**Moottorin kasaus, vaihe YKS, ensimmäinen päivä lauantaina 10.10.2020, kesto noin 4 h**

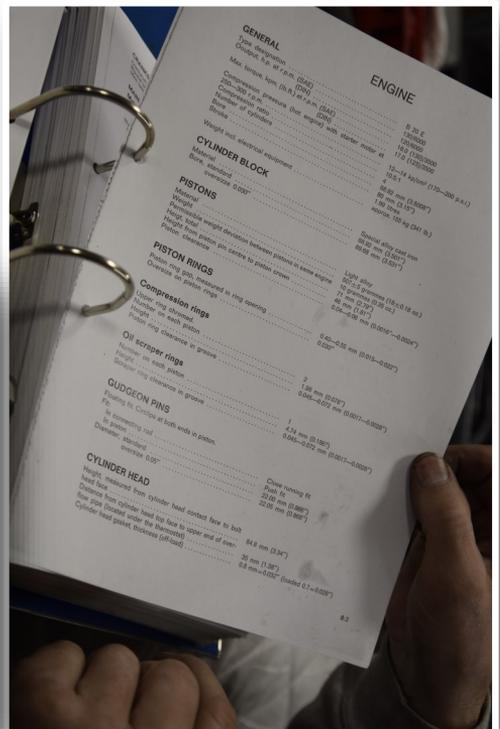
Edeltävänä iltana oli kokoamista varten jo kerätty kaikki tarvittavat osat yhdelle työpöydälle, jonka lisäksi käytössä oli kopio VOLVO:n alkupe- räisestä korjaamokäsikirjasta josta tarkistamme mm. tarvittavat pulttien kiristysmomentit.

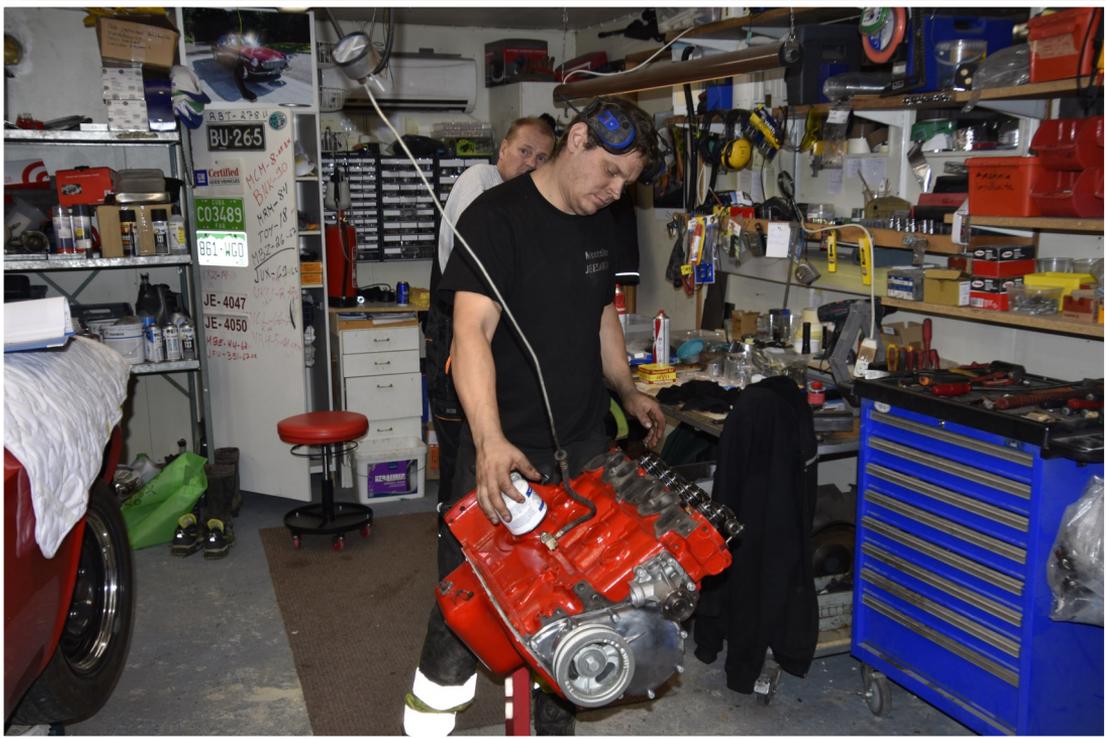
Kun lopulta päästiin sovittamaan uusia mäntiä sylintereihin, havaittiin isoja ongelmia männän renkaitten tiukkuudessa, männät upposivat kyllä sylintereihin mutta kovin ahdasta oli.

Ryhdyttiin tutkimaan tarkemmin toimitettua männänrenkaitten pakettia, jota raaputtelemalla ilmeni, että päällimmäisen tarraetiketin alta pal-

jastuikin valmistajan oma numerosarja, jonka mukaan kyseessä olivatkin jo toisen ylikoon 0,020 renkaat!

Ei auttanut muu kuin ryhtyä saman tien rekla- moimaan asiasta tavarantoimittajalle, joka toki auliisti myönsi muutamassa päivässä toimitusvir- heensä. Reilun viikon odottelun jälkeen saimme uudet, nyt oikean kokoiset rengassarjat.





**Moottorin kasaus, vaihe KAKS, torstaina  
22.10.2020 kesto noin 4 h**

Kuvien mukainen kasaus.

Upeana lopputuloksena kunnostettu ja toimintakuntoinen kone joka pyöri starttimoottorin avulla moitteettomasti, nostaa öljyn sekä paineen ylös venttiilikoneistoon asti.

Kiitokset kaikesta kuuluvat:

Maestro Jaakolle sekä konemestari Villelle ynnä kodinturva- sekä muonitusjoukoissa ansiokkaasti toimineelle Tuijalle, joka järjesti innostuneille mutta väsyneille ja remontista nälkiintyneille pyhimyskerholaisille herkulliset voileipä- sekä kahvitaukotarjoilut!

PS. myydään käyttämätön VOLVO B20 toisen ylikoon 0,020 männänrengassarja HALVALLA...



# VOLVOKERHO JA PYHIMYSKERHO PALKITTIIN MERKKIKERHOISTA YKKÖSEKSI

Teksti: Markku Jylhäsalu

Kuvat: Markku Jylhäsalu, palkintokuvat: Hannu Salonen





Lempäälän Ideaparkissa järjestettiin 5.9.2020 **Hot American cars** -tapahtuma, johon oli kutsuttu eri merkkikerhoja paikalle. Alunperin tapahtuman oli määrä olla kesäkuun alussa, mutta korona-virus muutti suunnitelmia, kuten monen muunkin tapahtuman osalta. Kerhomme osallistui tapahtumaan yhteisellä osastolla Suomen Volvokerhon kanssa. Salosen Hannu toimi organisaattorina. Valitsimme teemaksi 60-luvun Volvot. Osastollemme valikoitui Hannun upeasti entisöity, alkuperäinen Suomi-auto 1800S (Hannun kattavat tekstit entisöinnin vaiheista löytyvät aiemmista kerholehdistä), Koskisen Vesan juuri kunnostama ja katsastettu Duett, allekirjoittaneen alkuperäiskuntoinen Amazon ja Volvokerhosta Lindforsin Jarmon PV. Olemme Vesan kanssa jäseniä sekä Volvo- että Pyhimyskerhossa.



Autot vietiin paikalle perjantai-iltana sateisessa säässä. Autot oli pestävä ennen näyttelytilaan ajoa. Ideaparkissa oli erinomaiset pesupaikat ja saimme järjestäjiltä oivalliset ohjeet miten toimia.

Osastomme palkittiin tapahtumassa merkkikerhojen ykköseksi. Hannu kävi palkintojenjaossa kumartamassa pokaalin molempien kerhojen puolesta. Taaksemme jäivät mm. Mercedes Benz -klubi ja Corvette-kerho. Corvetteja oli näyttelyssä koko upea mallisarja lukuun ottamatta uusinta mallia, jota ei oltu vielä saatu Eurooppaan yhtäkään kappaletta. Järjestäjän arvion mukaan paikalla vieraili jopa yli 30 000 vierasta.

Tapahtumassa päähuomio oli amerikkalaisissa autoissa, mutta merkkikerhot saivat yleisön keskuudessa oman huomionsa. Monet pysähtyivät osastollemme ihailemaan Volvoja ja juttelemaan. Heillä oli paljon omia kokemuksia vanhoista Volvoista, joista halusivat tarinoita. Kauppakeskuksen palveluiden lisäksi ulkoalueella oli harrasteajoneuvoille oma parkki ja rompetori. Harrasteparkki on perinteisesti kiinnostava kohde autoharrastajalle.

Tapahtumassa musisoi Mato Valtonen & Jore Marjaranta band soittamalla rockia mm. Sleep-pareiden biisejä höystettynä Hurriganesin Roadrunnerilla ja Baddingin Fiilaten ja höyläten kappaleilla.

Vaikka tapahtuma on ensisijaisesti American car tapahtuma, niin järjestäjät aikovat jatkossakin panostaa merkkikerhojen osallistumiseen, koska näkivät sen tuottavan huomattavasti lisäarvoa tapahtumalle.

Saimme viettää mukavan päivän ja tuoda esille kerhojamme ja mukavaa harrastustamme.



Teksti: Raimo Hirvonen  
Kuvat: Raimo Hirvonen ja Jouko Palmgren

# HURAHDUKSIA!

Synnyin 60-luvulla, aikaan joka itseleni on jäänyt kultaiseksi ja idylliseksi.

Minulla on siitä paljon hyviä muistoja, myös autoista. Synnyin aikakautteen, jolloin turvallisuus alkoi nostaa päätään myös autoteollisuudessa ja Volvo oli siinä silloin edelläkävijänä kuten myös myöhemmin. Silloin oli paljon hienoja autoja maailmalla ja jopa jokunen myös Suomessa. Synnyin perheeseen, jossa Volvo oli auto ja muut jonkinlaisia kulkineita. Toki Mersua ja joitain muita laatuautoja osattiin myös arvostaa. Isäni oli todellinen automies ja osasi korjata jos jotakin eli lähes mitä vain. Jos jotain ei ollut tai sitä ei ollut saatavilla tai sen ostaminen tuli muuten sen hinnan takia mahdottomaksi, niin se yleensä tehtiin, tavalla tai toisella. Isäni oli sota-ajan lapsi, syntynyt vuonna 1936. Hän oli jo keskenkasvuisena mukana savotoissa ja oppi ajamaan tukkiautoa. Hän oli aika armoitettu rattimies ja toisenlaisissa olosuhteissa hänestä olisi kehkeytynyt vähintään Ari Vatasen kaltainen ralli-

kuski. Näiltä samoilta Pohjois-Karjalan sorateiltä isänikin oli ajotaitonsa ammentanut.

Siis Volvo oli ja on auto, joita meidänkin oli jokunen. Isäni omisti parikin Volvo Amazon kartanomallia, yhden kuitenkin kerrallaan.

Ensin oli valkoinen vm -65 ja sitten tumman sininen vm -68. Tuolla valkoisella opettelini ajamaan mökkiteillä jo 12-vuotiaana. Myös sedälläni Veikolla oli beigen valkoinen 2-ovinen Amazon vm-66. Tälläkin tuli huruuteltua pitkien metsätaipaleita.

Pyhimys-Volvosta puhuttiin ja se oli jonkinlainen unelma, johon harvalla oli mahdollisuus, vaikkakin se oli edullinen moneen muuhun aikalaiseensa urheiluautoon nähden.

Kerran jopa sellainen oli huutokaupattavana perikunnan lukuun pääkaupunkiseudulla joskus 80-luvun alussa. Hinta kuitenkin nousi liian korkeaksi ja veljeni ja isäni, jotka olivat huutokaupassa läsnä, joutuivat luopumaan unelmasta.

Aikaa kului ja tultiin vuoteen 2011. Juttelin töissä Perttulan Kaitsun kanssa ja keskustelu hairautui Pyhimys-Volvoihin. Hänelläkin oli sellainen projekti joskus ollut, mutta oli ajanpuutteen vuoksi joutunut myymään pois. Nyt hän tiesi, että Etelä-Suomen realisointikeskuksessa (ERSK) oli myytävänä -66 vuosimallin valkoinen pyhimys, ajokuntoinen ja rekisterissä. Puhuin autosta veljelleni ja niinpä hän oitis innostui asiasta ja tuota pikaa olimme katsomassa autoa. Se oli kieltämättä parhaat päivensä nähnyt, mutta suhteellisen ehjä yksi-

sen kunnostus. Tämän jutun ilmestyessä se saattaa olla jo liikenteessä tai sitten ei!

Tuli maaliskuu ja veljeni sai jostain päähänsä, että minun olisi myös saata-va samanlainen urheilupirssi. Yritin hieman jarrutella häntä, mutta hän oli asian minun puolestani päättänyt. Hän taas omalla työpaikallaan oli jutellut Suomisen Raimon kanssa joka myös Volvo-Suomisena tunnetaan. Hänelä on yhteyksiä useisiin Volvo-henkisiin ihmisiin jne. Hänpä sattui tietämään yhden punaisen kaunokaisen, joka oli sattumoisin myynnissä Vantaan



Ylästössä. Auto ei ollut julkisesti kaupan, vaan jonkinlainen sisäpiirin juttu. Eipä siinä muuta kuin taas katsomaan, mitä sieltä löytyisi.

Mr. Lappalainen, joka auton omisti, ystävällisesti lähti meille sitä näyttämään. Siellä se oli yhden ison ladon vintillä pölyttyneenä.

Autolla ei oltu ainakaan vähään aikaan ajettu. Siinä sitä hämärässä valossa ja

lö. Ei päällisin puolin mitään pahempaa näkyvissä, mitä nyt etupenkit olivat jostain syystä räjähtäneet ihmeellisesti. Veljeni, joka on huomattavasti minua tarkempi tietyissä asioissa ja ymmärtää tekniikasta sekä muustakin autoon liittyvästä minua enemmän sanoi kyllä heti, että "lokasuojat tähän on näköjään vaihdettu, eikä ne istu niin kuin pitäisi". Muutakin pientä ongelmaa hän autosta löysi ja näytti myrtyneeltä, kun minä taasen olin innoissani. Siinä ERSK:n päällikön kanssa siten aikamme kauppa hierottiin ja erinäisten vaiheiden jälkeen muutaman päivän päästä kaupat lyötiin lukkoon. Talvisena tammikuun iltana ERSK:n kuorma-auto kurvasi Pyhimys-Volvo lavalle veljeni pihaan. Siirtolavalta se ajamalla ajettiin veljeni autotalliin, jossa on alkanut

pölykerroksen alta tutkailimme ja tulimme siihen tulokseen, että kyseessä ei ollut aivan pöllömpi yksilö. Huomattavasti parempi, kuin mikä jo köllötteli veljeni tallissa. Sisustakin oli ehjä. No siinä jutusteltuamme selvisi, että auto oli aikaisemmin ollut jonkun Jouko Palmgrenin ja hän oli tuon auton aikoinaan pelastanut ja rakentanut.

Lappalainen ei autoa muuten möisi, mutta kun hänen selkänsä oli niin huonossa kunnossa, että jos hän jostain kumman syystä autoon pääsisi, niin ei hän pääsisi sieltä enää omin voimin pois. Hän odotteli selkäleikkausta tahtuvaksi lähiaikoina.

Hinnan Lappalainen oli määritellyt ja siitä hän ei suostunut tinkimään yhtään. Ottakaa tai jättäkää.

## Raimo Hirvosen aforismi

*Pari vuotta olen tässä nyt kekkuloinut vapaaherrana eli niin kuin puolisolleni olen sanonut, että teen itse itselleni työvuorot. Pääsääntöisesti työskentelen yöllä ja ne menee nukkuessa. Päivät pidän vapaata, joten saan tehdä silloin mitä huvittaa, koska yövuoron jälkeen olen niin rasittunut, sillä olenhan koko yön vedellyt hirsä ;)*

Neuvonpitoa seuraavaan päivään asti suoritettuaamme päädyimme kyseiseen yksilöön, vaikka nettiautossa oli myös myynnissä samalla hinnalla vuoden 1963 1800S museorekisterissä. Seuraavana päivänä autoa hakemaan, ei suinkaan millään trailerilla, vaan pyhimys avaimesta käyntiin ja baanalle. No jonkin aikaa sitä sai kuitenkin sahailla ja sitä maanitella sekä juottaa tulilientä, niin johan tuprahti savut lopulta ilmoille. Ai että se kehräsi kuin kissa, kunhan kone oli käynyt lämpöiseksi. Siinä sitä sitten lähdettiin ajaa pörryyttelemään kohti Hämettä ja Riihimäkeä. Minä kaunottarella edellä ja veljeni varmisteli perässä. Pyhimys seuraavana päivänä hellään pesuun ja voi jotta se kiilsi kilpaa auringon kanssa. Kun kerta tällainen pirssi oli tullut hankittua, niin mikä jottei liittyä myös asianmukaiseen kerhoon. Netistä tutkailemaan yhteystietoja ja

tarinoita. Suomisen Raimon kautta sain myös muutaman Pyhimys-lehden ja mitä kummaa, yhden tuon lehden kanssa komeili omistamani auto JZX-81. Siinä luki, että auton omisti Jouko Palmgren. Asiaa hieman enemmän tutkailtuani minulle paljastui, että tämä Jouko oli perustanut Pyhimyskerhon sekä tosiaan rakentanut tuon minun nyt omistamani auton. Missä kunnossa auto oli ollut, kun hän oli sen myynyt. Oliko sille sen jälkeen tehty jotain asiaan kuulumatonta jne. Tällaiset asiat alkoivat risteillä päässäni ja rima kerhoon liittymisestä nousi eli alkoi tulla rimakauhua. Ajattelin siirtää liittymisen tuonemmaksi sopivampaan ajankohtaan. Siinä sitä sitten taas aikaa vierähti ja jo vuoden 2020 maaliskuussa, eli yhdeksän vuotta tuon auton ostamisesta sain tuon asian vireille ja niin minut hyväksyttiin tämän hienon kerhon jäseneksi.





Galvanoitua peltiä ja kittiä. Luodinreikiä takana ja käsiaseenpanoksia takapellin raoissa ?

- joulukuu -91

9.  
Galvanoitua peltiä  
ja kittiä.  
Luodinreikiä takana  
ja käsiaseenpanoksia  
takapellin raoissa ?  
Joulukuu -91



"Välimaalaus" ennen pintaväriä

26  
"Välimaalaus"  
ennen pintaväriä

## Joukon terkut !

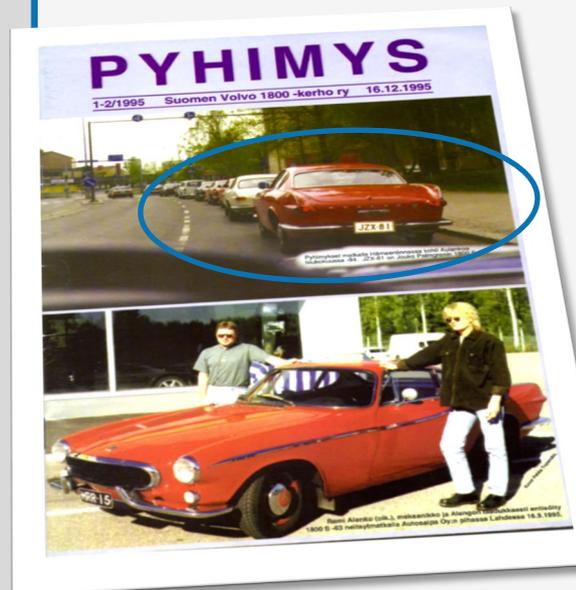
Auton ostin Helsingistä maahantuotuna ja tullattuna ja tuli siirtolavalla pihaani. Paperit olivat melkein ok ja kilvet sain Porvoon katsastuskonttorilta.

Intoa oli ja rahaa ei. Rakensin ja hitsasin. Penkit, rullavyöt, virtapiirit ja sulakkeet muutin mieleni mukaisiksi, siis turvallisiksi. Etulokasuojien listat, maskinkennon ja paljon muuta esim. taka-alakulmat rakensin Saab 99:stä.

Sitten vaan kerran tuli tunne etsiä uusia haasteita. Seppo (Mr. Persoona) Lappalainen osti auton. Vaihdoin vielä autoon hänen omat pyhimyspenkit, kun kiinnikkeet olin jättänyt lattiaan.

Oli hieno asia, kun ex-autoni tuli taas tietooni. Kun on sopiva hetki, tapaamme kyllä. Asia on sovittu Hirvosen ja JZX:n kanssa.

Terveisiä Pyhimyskerholaisille!



JEN-99

Auton tunnusmerkki } Bilens igenkänningsmärke } Rekisteröimispäivä } 121 v 19 63  
 Registreringsdag }

Auton laatu } henkilö } auto. bil. Säädetty vakuutus otettu yksityis / ammattimaiseen-käyttöön vakuutusyhtiö  
 Beskaffenhät } korirak. } avo, umpi- } karrosseri } öppen täcky. } Stadga försäkring tagen för privat / yrkesmässigt bruk i försäkringsbolaget  
 » merkki } Volvo } Sampo  
 » malli } P-18384 (5) Coupe / 2450-63 } vakuutuskirjalla } n:o 876391-25/3-63  
 » valmistenumero } 4195 } med försäkringsbrevet } Käyttö: yksityinen / ammattimainen  
 » omavaino } 1120 kg, kokonaisp. } 1300 kg. Katsastettu } 18.3.63 } Besiktigad }  
 » egen vikt } kantavuus } kg, akselipaino } kg. Mulstutuksla tal erikolsehoja }  
 » bärförmåga } kg, akseltryck } axeltryck } Anmärkningar eller särskilda villkor }  
 Moottorin käyttövoima } bens } tilav. } 1,78 ltr. }  
 Motorns drivkraft } 165-15" } volym }  
 Renkaat } Ringar }  
 Tyypittödistus: } n:o } Verotusvuoden kuluessa tapahtuneet muutokset, uusintakatsastukset ym.  
 Typintyg: } Färdningar under beskattningsåret, efterbesiktningar mm.  
 Autossa on kuljettajan paikan lisäksi } 1 istuma- ja } seisoma- }  
 l bilen finnes, utom förarplatsen } sitt och } stöplatser }  
 paikkaa sekä tilaa } kg:lle kuormaa. Kuljettajan vieressä on tilaa }  
 samt utrymme för } kg last. Vid sidan av föraren finnes plats för }  
 henkilöille. }  
 person..... }  
 Auton suurin leveys } m, lavavlytis }  
 Bilens största bredd } m, flaköverhäng } m.  
 Omistajan nimi } Lisan von Rettig }  
 Ägarans namn }  
 » ammatti tai toimi } neuvonantajana }  
 yrke eller titel }  
 » kotipaikka } Turku }  
 hemort }  
 » asunto osoite } Flåmeshöj. 21-23 }  
 bostadsadress }  
 Haltijan nimi, ammatti, kotipaikka ja osoite }  
 Innehavarens namn, yrke, hemort och adress }  
 Autorekisterikortti }  
 Moottoriajoneuvolomake n:o 19. } 10.4.63 }  
 Käyttöilmoitus tehty }  
 BRUKSANMÄLAN GJORD }  
 ..... 1963 }  
 6616 }  
 10.1-66 }  
 MGX-50 }  
 10 XI 1965 }  
 Rk-os. II-19 }

# KANTAKORTIT

Teksti ja kuvat: Atro Jaako

Vanhoiden ajoneuvorekistereiden kantanortit on pitkälti SAHK paikalliskerhojen hallinnassa vuoteen -66 asti. Näitä kantanortistoja on jo osin digitoitu ja ne löytyvät kaikille avoimina kansallisarkiston verkkosivuilta digitaaliarkiston kautta. [www.arkisto.fi](http://www.arkisto.fi)

1966 jälkeiset rekisteröinnit ovat kansallisarkistolla mikrofilmeinä, niitä ei pääse vastaavalla tavalla tutkimaan.

Digitoituja kantanortistoja löytyy tällä hetkellä:

- Turun ja Porin läänin kortisto
- Mikkelin läänin kortisto
- Kuopion lääni vuodet 1922-1932

Lisäksi ainakin Helsingin/Uudenmaan alueen

kortisto on jo digitoitu ja on tulossa yleiseen jakoon. Tämä kortisto on hyvin vaillinaisen, koska sen aineistoa on aikanaan ehditty tuhoata paljon ennen lopun aineiston tuhoa.

Näitä kortistoja läpi käydessäni on tullut vastaan myös muutamia Pyhimysvolvoja. Näistä erikoisuutena voi mainita runkonumerolla 58 olevan Pyhimyksen, eli puhutaan jo varsin alkupään tuotannosta. Korttien Pyhimyksillä on ollut varsin nimekkäitä omistajia/yrityksiä mm. Liisa Von Rettig, Ab Woikoski Oy, Renlund Oy.

Kortteja on tullut tähän asti vastaan yhdeksän kappaletta, näistä autoista kaksi on kalustoluettelomme mukaan rekisteröityinä kerhomme jäsenillä.

Kortistojen läpikäynti on aikaa vievää toimintaa, koska suurimpaan osaan kortistoja ei ole mitään hakutoiminto mahdollisuutta. Mikkelin kortisto on osin indeksoitu, jolloin korteista pystyy tekemään hakuja suoraan kansallisarkiston haku toiminnolla, mutta siinäkin kortistossa ei ole kaikkia kortteja indeksoitu, eli sivu kerrallaan läpikäyden nuo tarvitsee perata. Turun ja Porin läänissä oli muistaakseni selattavaa 250 000 sivua, jotka olen laavannut jo pariin kertaan läpi, siinä menee hetki poiki-  
neen.

Ajoneuvot ovat saaneet aina uudet tunnuksset siirtyessään läänistä toi-

seen, joten rekisteritunnuksia näillä on usein monta. Tunnuksien vaihtumiset on kirjattu usein kantakortteihin. Uudemmissa rekisterikortteissa ei seuraavia tunnuksia usein näy.

Mikäli jäsenistöllämme on mielenkiintoa kaivaa Suomipyhimysten historiaa niin voin toimittaa nämä löytämäni kortit pyynnöstä sähköpostilla. ([atro.jaako@kolumbus.fi](mailto:atro.jaako@kolumbus.fi))

Tunnusmerkki MPX-1	Rek. rekisterin.m. 1A	Ajoneuvo - Fordon HENKILÖAUTO	Valmistenumero - Tiliverkintänumero 58	Merkki - Märka VOLVO	Era Omia 7001	Kortin järj.no Kortin ositt.n. 02
Rek.pvm. - Reg.dat. 31.12.64	Malli - Typ P-18394-5-COUPE/2490-62	Käyttöluokka Första brottst. 62	Typolog. Tyyppi 52078	Käyttö - Bruk YKSIT.		
Renkaat - Ringar 165-15	Telit - Bänd	Jänt Stämmer	Omaxalo Kontroll 1120	Kantavuus Lastförmåga 180-1300	Kok.paino Tö.vikt 1300	Akselipaino - Axeltryck kg Leveys - Brädd cm
Henkilö - Pers.onst. 1	Yvesä 1) Last	Käyttövoima - Drivkraft kg BENSIINI	Mi. til. M/omst 1.78	Korirakenna - Karosseri Körstyrning	Leveys talat Fästlängd cm	Ulkälmät h Tilipöytämitat
Omistajan nimi, ammatti tai arvo ja osoite - Ägarrens namn, yrke eller titel och adress <b>LOTTANEN, ASKO PUEHELINASENT SAVONLINNÄ, HEIKINPOHJANTIE 8</b>						
Hallijan nimi, ammatti tai arvo ja osoite - Innehavarens namn, yrke eller titel och adress						
Vieno, muutokset Svansel. brottst. 15.12.69	Myyntiv. rekisterin.m. 30.01.69	Ed. tunnusm. Yll. lopp.n. UYV-35	Kok.paino - Polttin - Kotelossa Bensintö.vikt - Pot.älv. - Hamot 52 4103	Valmistusmaa Förklaringsort KANSA	Valmistusno Förklarings nr 248711	Mk. alk.pvm. För. beg.dat. 03.03.69

Rekisteri numero	omistaja	runkonumero	rekisteröity	aikaisemmat rekisterinumerot	myöhäisemät rekisterinumerot	Nykyinen omistaja
MPX-1	Asko Lottanen Savonlinna (puhelinasentaja)		58	1964 UYV-35		
TDB-1	Pukinetehdas M Rosenberg Oy Turku	3873	1962	uusi	AYB-1 (Oy Renlund Ab, Helsinki)	
TEN-99	Lisan von Rettig Turku (vuorineuvoksetar)	4195	1963	uusi	MGX-50 (Kalevi Peltola Heinola (sen op))	
TJL-1	Mielikki Kannisto Vammala	4199	1963	AEN-4	IGN-60	
MCA-4	AB Woikoski Oy, Mäntyhärju -> Joel Stromberg Säämäki (asentaja)	4293	1964	VX-411	BRG-78	
MJG-80	Timo Hämmänen Juva (maanviljelijä)	15139	1965	AVE-1	GUD-79	
MID-53	Nillo Kosonen Savonlinna (tohtori)	19868	1966			kerhon jäsen
MLU-10	Kari Hämmäläinen Sulkava (autonkuljettaja)	23986	1967		EVV-829	kerhon jäsen
BF-583	Timo Hämmänen Juva (liikemies)	27404	1968	MOX-2	MG-438 (Matti Muhonen Savonlinna)	

Sähkölisensioita til. no 85  
8C/2-04 8.68 4384-89/140 Valtok. Forskaring: 2) A = lytkäran; B = klipp; C = kopplingsbord; D = SA-dragkrokar; E = släpägna dragkoppling; F = vinsch.

## Tunnetko autosi markkina- ja vakuutusarvon ?

Classic Data on markkinajohtaja klassisten ajoneuvojen arvonnäilyksessä

•Yli 30 vuoden ajan olemme työskennelleet itsenäisenä, ja neutraalina arvioijina klassikoille,

•Tietokantaamme, jossa on yli 300 000 ajoneuvoa, on listattu noin 15 000 ajoneuvomallia yli 200:sta merkistä, jotka ovat peräisin 125- vuotisen autoteollisuuden historian ajalta.



**Classic Data**  
Bewertungspartner



**Classic Data on markkinajohtaja klassikkoajoneuvojen arvonnäilyksessä**

Classic Data Finland Oy  
[www.classicdata.fi](http://www.classicdata.fi)

**Classic data tarkastukset ja klassikkoautojen korjaukset ammattitaidolla:**

**Klassik Service Oy**

Klassik service on myös valtuutettu eFlexfuel etanolimuutossarjojen asennuspiste

**eFLEXFUEL**  
TECHNOLOGY

**Klassik**  
SERVICE

Ideaparkinkatu 4  
37570 Lempäälä  
010 419 4404

[info@klassikservice.fi](mailto:info@klassikservice.fi)

Classicdata asiat:  
[periti.ojala@classicdata.fi](mailto:perti.ojala@classicdata.fi)

# JAAKON PROJEKTIPYHIMYS -67, OSA II



Teksti ja kuvat: Jaakko Luoto

**K**uten edellisessä Pyhimys kerholehdessä kirjoitin, pohjamaalattu ja alustaltaan valmis kori lähti tuttuun maalaamoon tammikuun - 20 puolivälissä. Maalauksen aikana oli aikaa kunnostaa loppuja osia paraatikuntoon. Helmi-kuun viimeisenä sain kutsun noutaa kori maalaamosta. On se hieno hetki nähdä kori upean punaisena ja kiiltävänä. Siitä alkoikin kiireiset päivät, oli mukava asentaa kunnostettuja osia hyllyistä kiinni koriin. Kuukautta myöhemmin tuli aika hakea siirtoluvat konttorilta, ottaa liikennevakuutus ja viedä auto rekisteröintikatsastukseen, jossa auton pitää jo olla tieliikennekel-



poinen. Ensiksi piti konttorilla kuitenkin tehdä netissä ilmoitus ajoneuvon käyttöönotosta verohallinnolle. Katsastuksen jälkeen piti taas hankkia/ostaa uudet väliaikaiset tarrakilvet, jotka ovat voimassa kolme kuukautta. Autoon ei saanut vielä peltikilpiä, koska ajoneuvoveropäätös/-maksu puuttui. Auto oli maahantuodossa (2000) tullattu, mutta autovero maksetaan vasta rekisteröinnin jälkeen. Hakemuksesta meni kolmisen viikkoa ja verohallinto ilmoitti veron määrän, se oli 11,27€, maksuaikaa viikko. Vertailuautona käytettiin paremman puutteessa BMW 2-sarjan F22 Coupe 218i autoa.

Seuraavana haasteena oli saada museotarkastaja paikan päälle. Tarkastajaksi valitsin Anssi Juutilaisen Espoosta, sillä hänellä oli myös Classic Datan edustus suomessa, joten molemmat tarkastukset tehtiin samalla kertaa. 27.04.2020 auto tutkittiin kauttaaltaan ja hyväksyttiin kahden miehen voimalla talomme pihalla auringon paisteessa. Kaffet juotiin ja kehuttiin Pyhimyksen upeaa muotoa. Viikon päästä tuli postissa lasku ja tuomio arvioinnista, se oli 1. Arviointi alkaa numerosta 5, joka on heikoin.

Kiertelin etukäteen lähialueen eri konttoreissa tiedustelemassa, minkälaisia museokilpiä heillä oli varastossa ja sopivat löydettyäni varasin ne sekä ajan muutos-/museokatsastukseen, joka tapahtui 29.04.2020.

Nyt vasta auto alkoi näyttää oikealta, kun siihen sai MBZ-26 museokilvet kiinni. Vappuajelujen jälkeen jäi pari viikkoa aikaa ajella, sillä seuraavana vuorossa oli korin ruostesuojaus Autosuojaamo Herrasella Hyvinkäällä. Seuraavana päivänä auto muuttikin Turun suunnille uuden omistajan myötä.

Auton rakentamisessa oli tarkoitus palauttaa se siihen samaan kuntoon, kun se putosi hihnan päästä vuonna 1967 ja näin myös kävi. Kaikki meni aika lailla niin kuin Strömsöössä, samalla tuli taas pelastettua yksi Pyhimys.



# HAVAINTOJA

## VOLVON SU HS6 KAASUTTIMIEN SÄÄDÖISTÄ

Teksti ja kuva: Atro Jaako

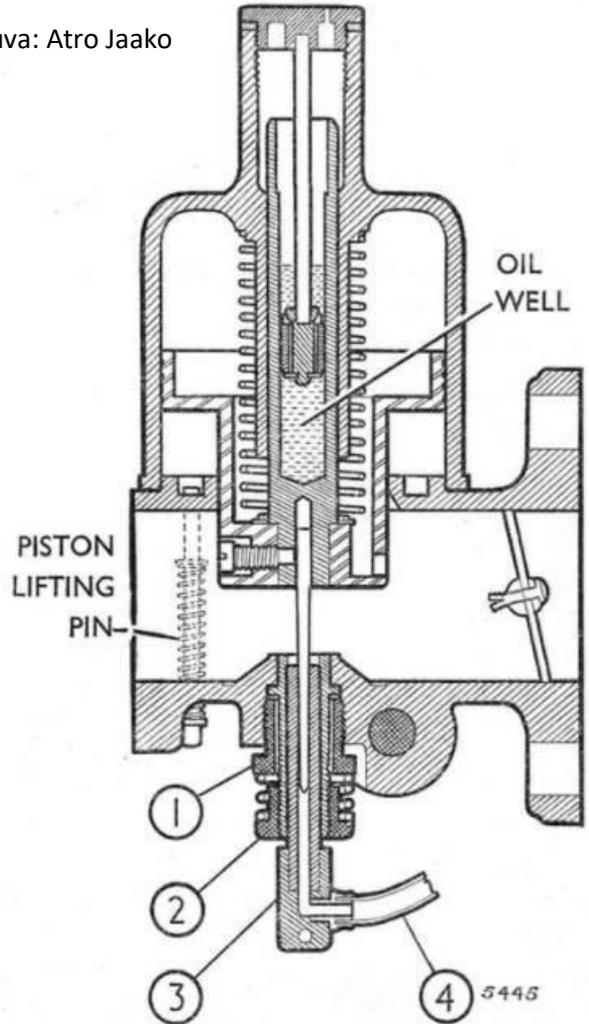
**P**yhimyksessäni on ollut kaasuttimien toimimisen kanssa vuosia ongelmia. Ongelmat ovat ilmenneet mm. tyhjäkäynnin säädön vaikeuksina ja ettei auto ole lämpimänä startatessa tahtonut vähään aikaan käydä kunnolla tyhjäkäyntiä. Auto ei myöskään ole tahtonut asettua käymään kylmänä ryyppy päällä.

Perinteisin säätöohjein toiminta ei ole tullut sellaiseksi, kuin auton toiminnalta pitäisi odottaa. SU kaasuttimillahan on huono maine säätöjen osalta, joten itsekin olen tämän asian pannut aikaisemmin osittain tämän piikkiin.

Kaasuttimet tuli jossain vaiheessa myös huollatettua Kaasutinexpertillä, mutta toiminta ei siitä parantunut, joten viimein piti alkaa perehtymään näiden säätöön oikein ajatuksen kanssa.

Tässäpä siis muutamia havaintoja ja kokemuksia SU kaasuttimien säädöstä. Minun autoni tapauksessa suurimmaksi ongelmaksi paljastui bensapinnan tasot. Bensapinnan tasolla ei sanota olevan suurta merkitystä (esim. sucarb.co.uk ohjeissa mainittiin näin). Tämä voinee pitää paikkansa autoissa, joissa kaasuttimet ovat suorassa. Volvon tapauksessa moottorin takareuna on kuitenkin merkittävästi alempana kuin etureuna, lisäksi kun kaasuttimien bensakupit ovat etummaisessa kaasuttimessa vasemmalla puolella ja takimmaisessa kaasuttimessa oikealla puolella niin tämä aiheuttaa sen, että bensapinnat pitää säätää eritasoihin etummaisen kaasuttimen ja taaemman kaasuttimen välillä.

Aikaisemmin olin säätänyt bensapinnat samaan tasoon, eli molemmissa kaasuttimissa oli samankokoinen rako bensakuppien kannen ja kohon välillä, kun neulaventtiili sulkeutuu. Tällaisella säädöllä takimmaisessa kaasuttimessa bensapinnan taso oli ihan suutinputken yläreunassa (jopa vähän tulvien) ja etummaisessa kaasuttimessa bensapinta ei näyttänyt itsestään mitään



merkkiä vaikka moottoria heilutti tai suutinputkeen vähän puhalsi

Jotta bensapinnat sai suutinputkessa samaan tasoon, piti kohon ja kannen välinen rako olla etummaisessa kaasuttimessa 5 mm vähemmän kuin taaemmassa kaasuttimessa. Bensapinnan säädin sellaiseen tasoon, että se tuli esille kun ryyppy on vedettynä täysin auki (jolloin suutinputki laskee alemmaksi).

Kun bensapinnan sai suutinputkissa kohdalleen, niin sitten kaasuttimet alkoivat

toimimaan loistavasti perinteisin säätöohjein, joista voisi myös kerrata vähän.

Suutinputket tasataan ensin kaasuttimen pohjassa olevasta säätömutterista (kuvassa nro 2) täysin kaasuttimen kurkun sisäpinnan tasoon. Havainnointia helpottaa jos yläkupit ja luistit on poistettuna.

Tämän jälkeen pohjassa olevasta säätömutterista kierretään molemmista kaasuttimista mutteria tasan yhtä paljon auki. Itse kiersin alkuun 6 mutterin tahoja auki päin, eli täyden kierroksen. Noita tahoja laskemalla on säätö helppo tehdä ihan sormin. Seoksen säätö tehdään tarkemmin sitten, kun moottori saadaan käyntiin, tällöinkin aina sama kääntö molempien kaasuttimien säätömuttereista. Säädön tarvetta voi moottorin käydessä analysoida nipukasta luistia nostamalla ja tarkkailla kierrosten nousemista ja laskemista, kuten yleiset ohjeet neuvovat, mutta itse teen säädön mieluiten tien päällä moottorin käytöksen mukaan. Eli kun kaasuttaessa alkaa "moaamaan" eikä reagoi heti, niin pykälä pari kerrallaan rikkaammalle niin, että alkaa vetämään heti. Jos säädön alussa tuntuisi jo vetävän hyvin, niin lähden kuitenkin hakemaan ensin tuon liian laihan seoksen "mooauksen", tällöin kone ei jää vahingossa liian rikkaalle.

Loppu säädöistä tehdään sitten virtausmittarilla siten, että ensin tasataan tyhjäkäynti, jonka jälkeen tasataan virtaus kierroksilla pienellä kaasun avauksella. Tyhjäkäynnin säätö tehdään ruuveista ja kierroksilla balanssi pitää hakea kaasuttimien välistä yhdystankoa säätämällä.

Kaasuttimen yläkuppia asentaessa tulee muistaa testata, että luisti pääsee liikkumaan vapaasti, jos luisti vähänkin kanittaa johonkin tai ei liiku täysin vapaasti, pitää sovitusta korjata.

Lopuksi voi vielä säätää rikastimen säätöruuvit, jotta ne ottaa tasaisesti niihin vastaavaan osaan. Tämän olen säätänyt siten, ettei pieni rikastimen veto vielä aukaise kaasuläppää, vaan avaus tulee vasta kun rikastin on kunnolla auki.

En väitä, että tässä on koko totuus tästä hyvin yksinkertaisen kaasuttimen, niin monimutkaiseksi koetusta asiasta, mutta näillä havain-

noilla sain oman autoni pelaamaan kuin enkeli.

Muistakaa myös tarkastaa suutinputken kunto, tämä kannattaa joskus vaihtaakin vaikka olisi kunnossa, koska osa myös kuluu. Myös kohokammion neulaventtiilit tulee olla kunnossa, sillä jos nämä vuotaa niin säädöt ovat koko ajan poskellaan.

Kaasuttimeen tulevasta öljystä on myös paljon keskustelua, itse ostin juuri SU-kaasuttimille tarkoitettua öljyä Grips Garage Oy:stä.

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.

**Puhelin: 040 047 2321 tai 040 047 2346**  
**Sähköposti: [jouni.jokinen@varastopalvelu.fi](mailto:jouni.jokinen@varastopalvelu.fi)**

**Pirkanmaan Varastopalvelu Ky**  
Sorvajärventie 416 34110 Lakiala

**Toimitus suosittelee**

**NYT MYÖS RUOSTUMATTOMASTA TERÄKSESTÄ TEHTYJÄ PUSKUREITA KLASSIKKOVOLVOIHIN. MYÖS JENSEN P1800.**



Edullisempi hinta - Ei ruostu - Saatavilla myös USA-mallisia



**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).*

**[www.varastopalvelu.fi](http://www.varastopalvelu.fi)**

# MUSEO- JA PROJEKTIAJONEUVOJEN VAKUUTTAMINEN



Asiantuntijana haastattelussa Pohjola Vakuutuksen ajoneuvovakuutuksista vastaava Teuvo Kaipainen.

Teksti: Jaakko Saransalmi  
Kuva: Jaakko Luoto  
Piirros: Tuntematon jäsen (1994)

Museoajoneuvon vakuuttamisessa ja -vakuutuksessa ei liene sinänsä mitään epäselvää. SAHK:n museoajoneuvomääritelmä on hyvin selkeä ja eri vakuutusyhtiöiltä saa ohjeet museoajoneuvon vakuuttamiseen. Hankaluus taitaa tulla eteen silloin, kun pitäisi vakuuttaa projektivaiheessa oleva ajoneuvo.

Pyhimyskerhon whatsapp -ryhmässä virisi vuodenvaihteessa kysymyksiä liittyen projektivaiheessa

olevan auton vakuuttamiseen. Eri vakuutusyhtiöiden kotisivujen tuoteoppaissa on tarkasti määritelty vakuutusehdot ja korvauserusteet harraste- ja museoajoneuvoille, joten kannattaa tutustua huolella eri vakuutusyhtiöiden tarjontaan, vakuutusehtoihin ja korvauserusteisiin.

Pyysimme yhden vakuutusyhtiön edustajalta vastauksia em. vakuutuksiin liittyviin kysymyksiin.



Onko mahdollista vakuuttaa auto, joka ei ole rekisterissä? Lähinnä tässä tulee kyseeseen esimerkiksi auto, joka on projektivaiheessa, ts. auto saattaa olla vaikka sellainen, josta kaikki tekniikka ja sisustan osat on purettu ja on ainoastaan ns. ”hylsy” joka on kunnostettavana/entisöitävänä/kunnostettu ja menossa maalauskeskukseen. Saako tällaiselle autolle, jonka korinnumero toki on tiedossa, vakuutusta?

*Rekisteröimätön ja kunnostuksen alla oleva harrasteajoneuvo on tapauskohtaisesti mahdollista vakuuttaa pelkällä Suppealla Harrastekaskolla. Ajoneuvo tulee olla yksilöitävissä, esimerkiksi korinumeron perusteella. Asiakkaan kannattaa olla tällaisen kohteen vakuuttamiseksi erikseen yhteydessä vakuutusyhtiöön.*



Mikäli projektin aikana, kun autoa entisöidään, tapahtuu esimerkiksi palo-, varkaus- tai ilkivalta vahinko, miten vakuutus korvaa?

*Suppeasta Harraste- ja Museokaskosta korvataan irti päässeen tulen ja varkauden aiheuttamia vahinkoja, myös projektin aikana. Suppeissa Harraste- ja museoajoneuvojen vakuutuksissa ei ole ilkivalta-  
turvaa.*

*Vakuutuksen kohteena ovat ne osat tai laitteet, jotka ovat ajoneuvoon kiinnitettynä.*

Miten projektivaiheessa olevan auton arvo määritellään?

*Asiakas ilmoittaa vakuutusyhtiölle kunnostettavan ajoneuvon hinnoitteluperusteeksi merkittävän arvon. Projektin edetessä asiakkaan on hyvä olla yhteydessä vakuutusyhtiöön, kun "aihion" arvo muuttuu auton kunnostamisen edistymisen/valmistumisen yhteydessä.*

*Korvausperusteena on autolla välittömästi ennen vahinkoa ollut käypä arvo. Enimmäiskorvaus on aina enintään vakuutuskirjaan vakuutusmaksun laskentaperusteeksi merkitty ajoneuvon arvo.*

Kun auto on MR-katsastettu, niin voiko auton omistaja itse määritellä auton vakuutusarvon?

*Hinnoitteluperusteeksi ilmoitetun arvon, kyllä. Asiakas ilmoittaa vakuutusyhtiölle hinnoitteluperusteeksi merkittävän arvon. Vakuutukset myönnetään käyvästä arvosta, ei vakuutusarvosta.*

Kun auto on joskus määritelty jonkin arvoiseksi ja sille muodostettu vakuutusarvo, niin mikäli ko. auton kohdalla tapahtuu vuosien kuluessa selvää arvonnousua, miten se on mahdollista huomioida ja huomioidaanko auton vakuutusarvossa?

*Korvausperusteena on autolla välittömästi ennen vahinkoa ollut käypä arvo. Enimmäiskorvaus on aina enintään vakuutuskirjaan vakuutusmaksun laskentaperusteeksi merkitty ajoneuvon arvo.*

- *Jos hinnoitteluperusteeksi ilmoitettu arvo on suurempi kuin käypä arvo, maksetaan korvaus käyvän arvon mukaisesti.*
- *Jos käypä arvo on suurempi kuin hinnoitteluperusteeksi ilmoitettu arvo, maksetaan korvaus hinnoitteluperusteeksi ilmoitetun arvon mukaisesti.*
- *Autolle kaskon hinnoitteluperusteeksi ilmoitettu arvo ei ole suoraan tae korvauksesta sen suuruisena. Korvaus perustuu aina ensisijaisesti ajoneuvolla välittömästi ennen vahinkoa olleeseen käypään arvoon. Jos käypä arvo olisi pienempi kuin ilmoitettu arvo, maksettaisiin korvaus käyvän arvon mukaan. Ilmoitettu arvo on sen sijaan enin mahdollinen korvausmäärä tilanteessa, jossa käypä arvo osoittautuisi sitä suuremmaksi.*

*Käypänä arvona pidetään sitä käteishintaa, mikä vahinkohetken markkinatilanteessa on moottoriajoneuvosta tai sen osasta yleisesti saatavissa pidettäessä sitä myytävänä tarkoituksenmukaisella tavalla.*



*Ajoneuvon käypää arvoa määritettäessä otetaan huomioon ajoneuvon ja sen merkin päivän markkinahinnat, ajoneuvon yksilöllinen kunto, varusteet, käyttöaika, vuosimalli, käyttötapa, ajatut kilometrit sekä muut hintaan vaikuttavat tekijät.*

*Asiakkaan kannattaa ajoneuvon arvon kehittyessä olla yhteydessä vakuutusyhtiöön hinnoitteluperusteeksi ilmoitetun arvon päivittämiseksi ja vakuutusmaksun hinnoittelemiseksi.*



Esimerkki: Mikäli auton omistaja A on määritellyt vakuutusyhtiö X:n kanssa autolleen kasko-arvon. Yhtiön Y vakuutuksessa oleva auto törmää A:n autoon liikenteessä. Miten yhtiö Y määrittelee auton arvon? Onko X:n ja A:n määrittämällä arvolla merkitystä, kun Y määrittää arvoa vahingon korvaamiseksi?

*Vahinko korvataan vakuutusyhtiön Y liikennevakuutuksesta. Korvausperusteena on autolla välittömästi ennen vahinkoa ollut käypä arvo. Korvausarvion tekee vakuutusyhtiö Y. Kaikki ajoneuvoa koskeva aikaisempi ja olemassa oleva dokumentaatio ja selvitykset on hyvä tällaisessa tilanteessa tuoda esille käyvän arvon arvioimiseksi. Vakuutusyhtiö X ei korvaa liikennevakuutuksesta maksetun käyvän arvon korvauksen lisäksi lisäkorvauksia, vaikka vakuutusmaksuperusteeksi ilmoitettu arvo olisi ilmoitettu käypää arvoa suuremmaksi.*



Saako harrasteautolle, joka ei ole museorekisterissä kasko-vakuutuksen ja miten arvo silloin määritetään? Kaikki eivät halua autolleen MR-statusta.

*Pohjollalla on tällaisille harrasteajoneuvoille tarjolla Laaja- ja Suppea Harrastekasko. Asiakas ilmoittaa vakuutusyhtiölle hinnoitteluperusteeksi merkittävän arvon.*



Auto on museorekisteröity, jossa yhteydessä autolle on määrätty kaskovakuutuksessa arvo. Omistaja muuttaa autoa niin, että se ei enää täytä MR-määritelmää (vaihtaa esim. moottorin sellaiseen, joka ei ole alkuperäinen tai alkuperäisen kaltainen). Miten käy auton vakuutusarvon ja miten se silloin määritellään?

*Asiakas ilmoittaa vakuutusyhtiölle uuden hinnoitteluperusteeksi ilmoittaman arvon. Kun ajoneuvo ei enää ole rekisteriin merkitty museoajoneuvo, se voidaan vakuuttaa harrasteajoneuvon vakuutus tuotteilla.*



Onko harrastekasko voimassa autossa, joka poistetaan liikennekäytöstä ja voiko harrastekaskon saada autoon joka ei ole liikennekäytössä?

*Liikennekäytöstä poistetulle harrasteajoneuvolle voi hakea harrasteajoneuvon vakuutusta. Laajan ja Suppean Harrastekaskon kolarointi-, eläintörmäys- ja autopalveluturva eivät ole voimassa liikennekäytöstä poiston aikana ja asiakas saa tältä ajalta näiden turvien osalta maksuhyvitystä. Muutoin vakuutus on vakuutus tuotteen laajuuden mukaisesti voimassa.*

## 1800S ILTAVALAISTUKSESSA



# JÄSENTIETOA



AJOKORTTI KÖRKORT

SUOMI  
FINLAND



Jäsenenä vuodesta 2019  
Hallituksessa alkaen 2021

Ammatti: Sisustusarkkitehti, graafikko, yrittäjä  
Perhe: Vaimo ja kolme aikuista lasta plus kissa ja koira  
Kalusto: Volvo 1800S –67 (MR), Jawa 555 –58 (MR)

**Pekka Kouhia, s.1967**  
Espoo

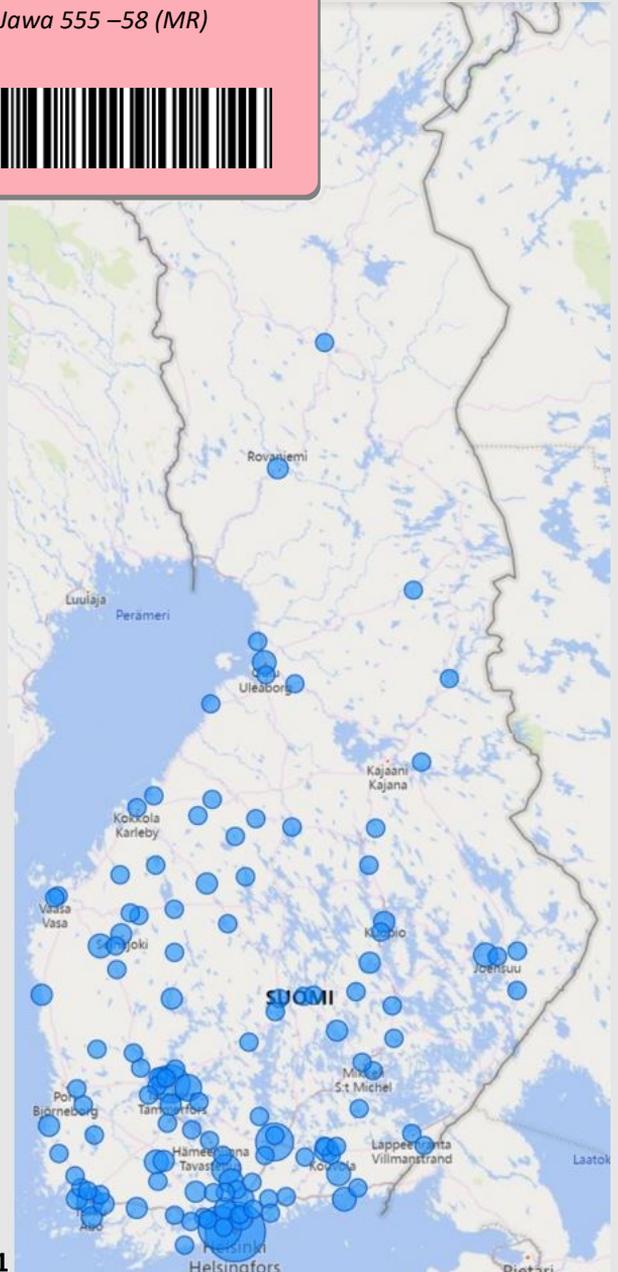


Uusi hallitusjäsenemme Pekka Espoosta löi vuorostaan korttinsa pöytään. Pekalla on se alkuperäinen Poliisi-Pyhimys, jonka niin monet tunnistavat ja muistavat.

Vanhoina jäseninä hallituksessa jatkavat puheenjohtajaksi valittu Markku Jylhäsalonen, Jaakko Saransalmi, Mika Vuokila ja Vesa Koskinen. Varajäsenenä jatkaa Erkki Havantola.

Jäsenmäärä on edelleen kasvussa ja Suomi melko hyvin peitelty; mm. Rovaniemeltä ja Sodankylästä ollaan saatu tuoretta vahvistusta.

Jäseniä kesäkuun alussa on 224.



V O L V O

Ole tiennäyttävä.



Volvon ensimmäinen täyssähköauto XC40 Recharge.

**Volvo XC40 Recharge Twin Plus -täyssähköauto:**

autoveroton hinta 59 070 €, autovero 1 542,05 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 61 212,05 €. Toimintamatka sähköllä 418 km, yhdistetty energiankulutus 23,8 kWh/100 km, yhdistetty CO<sub>2</sub> 0 g/km (WLTP). Kulutusarvot on tarkoitettu ensisijaisesti automallien väliseen vertailuun. Auton kulutukseen ja toimintamatkaan vaikuttavat muun muassa kuljettajan ajotapa, ajonopeus, lämpötila, keli- ja ajo-olosuhteet sekä auton kuormaus. Kuvan auto lisävarustein.