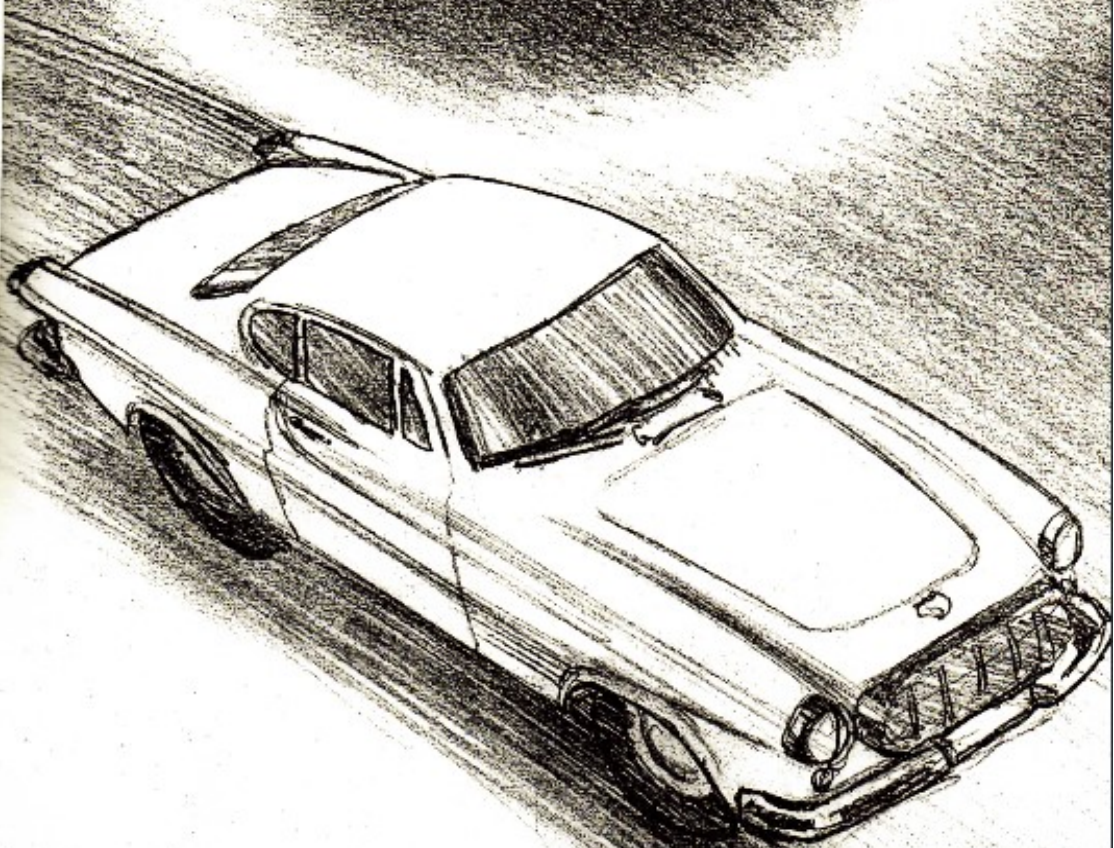


PYHIMYS

Volvo
1800-kerho



2/2018

www.pyhimyskerho.com

SUOMEN VOLVO 1800 –KERHO RY



Kerho on riippumaton yhdistys, jonka tarkoituksena on edistää automallin harrastusta Suomessa. Kerhon jäsenmaksu vuonna 2019 on 25€ vuodessa.

Jäsenrekisterissä on jäsenten yhteystietojen lisäksi tietoa jäsenten Volvo 1800 –autoista. Jäsenrekisteriä ei myydä eikä luovuteta kolmansille osapuolille kaupalliseen tarkoitukseen.

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

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

Ilmoitushinnat	
Koko sivu	300€
Puoli sivua	150€



RETROKANSI !

25-juhlavuoden kunniaksi toimitus yllpeänä kierrättää kerholehden kansikuvaa vuodelta 1993.

A4-kokoisen kannen piirtäjän nimi on jäänyt valitettavasti mysteeriksi.

Suomen Volvo 1800 –kerho ry
Kanungintie 2
13720 Parola

Puheenjohtaja Heikki Joukanen
Puh. 040 516 7712
e-mail: heikki.joukanen@gmail.com

Sihteeri Atro Jaako
Puh. 040 829 4223
e-mail: atro.jaako@kolumbus.fi

Pankkitili Etelä-Hämeen Osuuspankki,
FI76 5680 0020 3666 76

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

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

Hallitus: hallitus.pyhimyskerho@gmail.com

SISÄLLYSLUETTELO 2/2018

Puheenjohtajan tervehdys.....	4
In Memoriam Kai Rainesalo	5
Matti hääautona.....	6
Vuosikokous Tohlopissa.....	8
Hallitus esittäytyy.....	10
Kuopion juhlatapahtuma.....	12
Pyhimykset Volvo Viestissä.....	18
Tiesitkö, että.....	19
Huulenheitosta pyhimysprojektiin osa IV.....	20
Katsastusrieha Ilmajoella.....	26
Irv Gordon 1940-2018.....	27
Pyhimysvolvon tarina RBT-278 osa II.....	28

Hahtela

Ensures Your Success.

ILOINEN TERVEHDYKSENI, PYHIMYSKERHOLAISET !

Historiallisen kaunis ja aktiivinen ajokausi 2018 lähtee loppuaan. Tänä kesänä on Pyhimyskerhossa tapahtunut enemmän asioita kuin moniin aikoihin. Kerhon jäsenmäärä ylitti 200 jäsenen rajan. Jäsenmäärän nousu on ollut tasaista ja vakaata. Me kerhon hallituksessa suhtaudumme tähän kasvuun innostuneen nöyrästi. Tiedämme ettei kasvu ole itsestään selvyyttä ja niinpä miettimekin jatkuvasti uusia ja osin vanhojakin keinoja pitää jäsenistö tyytyväisenä. Viimevuotinen parkkikiekko kerholahjana otettiin hyvin vastaan. Tänä jouluna muistamme jäseniämme avaimenperän muodossa.

Kesäkokouksessa Kuopiossa julkistettiin ja palkittiin historiamme ensimmäiset kunniajäsenet. Kaikki valitut ovat ehdottomasti huomionosoituksen ansainneet, kuka perustajajäsenenä ja kuka Pyhimysperinteen vaalijana jne. Tilaisuus ja koko kokoontuminen oli onnistunut. Paikalla oli paljon hienoja autoja ja hienoja ihmisiä. Tästä suuret kiitokset tapaamisen puuhenkilöille. Jatkossakin tarvitsemme aktiivisia jäseniä osallistumaan kokouksien järjestelyihin ja ideointiin.

Olen myös – kuten varmaan monet muutkin jäsenemme – Ruotsin Pyhimyskerhon jäsen. Jo tänä kesänä ajattelin osallistua heidän tapahtumaansa Gotlannin kauniilla saarella, mutta työasiat ”pakottivat” perumaan tuon reissun. Ajattelin uusia tuon suunnitelmani, ja kyselenkin onko muilla halua osallistua tapaamiseen. Uskon, ettei jäsenyys ruotsalaisessa kerhossa ole edellytys osallistumiseen.

Aina jotain uutta pitää kehittää. Toivotankin kaikille rauhallista loppuvuotta, Hyvää Joulua ja aktiivista



uutta vuotta.

ESSi Hessu

A1-

RETRO VOLVO-TARRA !

VOLVO - AUTO
ON PAREMPI AUTO
KUIN JOKU HUONOMPI AUTO

kuperäisen 60-luvun Volvo-tarran mukainen.

Tarra on Lahden Veteraanivolvokerhon teettämä.

koko: 30 mm x 85 mm.

Hinta: 2 €/kpl + pk. 1,50 €.

Tarroja voi tilata jäseneltämme Jarmo Oksalta.

hkmoksa@gmail.com

0400-712992

In Memoriam

Kai Rainesalo

29.6.1940 - 18.8.2018

Kerhomme pitkäaikainen jäsen Kai Rainesalo on poissa. Lämminsydäminen diplomi-insinööri Kai Rainesalo kuoli 18. elokuuta 2018 Helsingissä 78-vuotiaana. Kai muistetaan Pyhimyskerhon jäsenten keskuudessa erityisesti Poliisi-Pyhimyksensä, jolla hän mm. osallistui vaimonsa Pirkon kanssa Rallye de Centenaire ajoon vuonna 2005, 4800 km kahdesa viikossa Pyhimyksellä.



Kai oli koneinsinöörinä erittäin kiinnostunut autoista ja liikenteestä ja erityisesti museautot olivat hänen sydäntään lähellä ja suuri intohimonsa. Hän oli hyvin suuresti vaikuttamassa museoajoneuvojen säilyttämisen puolesta, olihan hän mm. perustamassa automuseota Hämeenlinnaan ja toimi vuosia Automobiilihistoriallisen klubin (SA-HK) Helsingin osaston puheenjohtajana, varapuheenjohtajana ja sihteerinä. Hän oli myös yksi Suomen Auto- ja Moottoriurheilumuseon perustajista. Hänen osuutensa varainkeruussa Dallapé-orkesterin Sisu-bussin entistämiseksi oli olennainen ja lopputulos on kansallinen uroteko.

Muistan Kain sinnikkäänä ongelmiin tarttujana, joka halusi aina itse ratkaista autoihinsa liittyvät ongelmat. Mikäli esim. auton moottorin käynnissä tai muussa tekniikassa oli hänen mielestään jotain pielessä, hänellä oli tinkimätön periaate saada selvitettyä mistä käyntiongelmia johtuivat ja myös korjata ne. Pyhimyksen lisäksi myös kaksi muuta harrasteautoa (Glas 1300 GT ja BMW 502) oli pidettävä kunnossa ja hän hoiti pääasiassa itse autojen normaalit huoltotoimenpiteet, mutta myös vaativammat korjaukset.

Jäämme kaipaamaan kerhomme pitkäaikaista jäsentä ja vaikuttajaa Kai Rainesaloa.

Kai Rainesaloa muistaen,
Jaakko Saransalmi

MATTI hääautona

Elastinen ja Cheek:
-mikä Pyhimys-sarja?

Teksti ja kuvat: Markku Jylhäsalu

Kerhomme puheenjohtaja Joukasen Heikki otti yhteyttä hallituksen jäseniin ja kyseli, olisiko Tampereella tiedossa Pyhimys-Volvoa, jonka saisi Uudenvuoden aattona 2017 hää-autoksi. Jääkiekkovaiuttaja Rauno Korpi oli asiaa puheenjohtajalta kysynyt. Kerroin, että minä asun Ylöjärvellä Tampereen



kupeessa ja Rane on vanha tuttu. Rane ei tiennyt, että minulla on Pyhimys. Soitin Ranelle ja kysyin, osaatko arvata, miksi soitan. Rane vastasi, et kai vaan soita Pyhimys-asiassa. Kyllä maailma on pieni. Rane kertoi vanhemman tyttärensä Petran menevän naimisiin Uudenvuoden aattona ja sulhanen Tasis (Markku

Wettenranta) on Volvojen ystävä. Hääauto olisi hänelle yllätys. Minulla on nastarenkaat, jotka olivat Amazonin alla, mutta piankos ne vaihtaa Pyhimykseen. Kerroin, että auto on rekisteröity kahdelle ja takapenkki on kovin ahdas. Rane kertoi, että vihkiminen tapahtuu Tampereella Finlaysonin kirkossa, jossa muuten itsekin purjehdin aikoinani avioliiton satamaan. Juhlailaisuus on n. 350 metrin päässä kirkosta Näsin-kalliolla Villa Milavidassa, joten sovimme, että sulhanen voisi ajaa autoa itse ja morsian istuisi pelkääjän paikalla. Pidemmälle matkalle en autoa olisi antanutkaan muuta kuin ehdolla, että itse ajaisin. Säätila oli Uutta Vuotta edeltävän viikon kovin keho, mutta Uudenvuoden aattona sää oli mitä parhain, kuulas ja pakkas-ta pari astetta. Siistin auton edustavaan kuntoon. Ajoin kirkolle hyvissä ajoin etukäteen, jotta saatoin antaa sulhaselle lyhyen opastuksen Pyhimyksestä ennen vihkitilaisuutta. Auto pidettiin kirkon sivustalla piilossa, jotta auto ei paljastu häävälle ennen hääparin lähtiessä sillä kirkolta juhlapaikalle. Parin vihkivä pappi katseli autoa kirkon tiloista ikkunasta. Morsiamen äidin saapuessa kirkolle hän kysyi minulta, oletkos sinä se Pyhimys?

Seremonian alettua ajoin auton kirkon eteen odottamaan hääparia. Ohikulkevat ventovieraat ihmiset ottivat autosta valokuvia ja joku tuli tekemään autoon lähemminkin tuttavuutta ja kyselemään auton tietoja. Häävieraat ihastelivat autoa hääparin asettuessa autoon. Häävieraiden joukossa oli mm. Elastinen, Cheek ja Iso H, jotka ovat sulhasen ystäviä. Minua hie-
man jännitti, pääseekö hääpari jyrkähkön liukkaan mäen Näsinkalliolle kunnialla ylös, kun auton talvi-
renkaat ovat jo vanhat ja parhaat päivänsä nähneet. Pyhimys oli noussut mäen ylös helposti ilman ongelmia. Elastinen ja Cheek olivat kysyneet Ranelta, mikä tuo hääauto on. Rane oli kysynyt, oletteko katsoneet Pyhimys-sarjaa. Pojat vastasivat "jaa mitä?". He ovat sen verran nuorempaa ikäluokkaa, että Pyhimys-sarja ei ollut tuttu. Auto muutoinkin oli heille outo, koska taitavat olla Mersu-miehiä. Jotkut Pyhimyksen tunnistaneista häävieraista totesivatkin, että erinomainen autovalinta, kun tiesivät sulhasen kiinnostuksen Volvoihin. Kyllä häät ovat hienoja ja hääpari oli edustava. Epäonneakin oli. Minulla oli toki kunnan kame-
ra mukana, mutta kun piti ottaa kuvia, niin huomasin, että siinä oli akku tyhjä. Se niistä kuvista. Pari kuvaa otin kännykälläni, mutta hääpari ja häiden kuvaaja lupasivat minulle kuvia, joita voisi käyttää kerhomme julkaisussa. Ranen kanssa en jutellut hääpäivänä. Hän soitti minulle jälkikäteen ja kertoi, että oli hää-



päivänä kaatunut jäätiköllä pahasti ja viety ambulanssilla sairaalaan. Sairaalassa aikaa oli kulunut kolme tuntia. Kaksi kylkiluuta oli katkenut ja käteen oli tullut avohaava. Vahvan lääkityksen turvin Rane kuitenkin pystyi ottamaan osaa hääjuhllisuuksiin.



"Matti" toimi oikein hyvin. Oli mukava ajella sillä hääkeikalta kesän ajoja odotellen.



VUOSIKOKOUSTA TAMPEREEN TOHLOPISSA

MEDIAPOLIS 14.4.2018

Teksti: Jaakko Saransalmi

Kuvat: Jaakko Saransalmi ja Vesa Koskinen



Pyhimyskerhon sääntömääräinen vuosikokous pidettiin 14.4.2018 Tampereen Tohlopissa Ylen tiloissa. Ilmeisesti aikaisesta ajankohdasta ja koleasta alkukevään säästä johtuen jäseniä oli paikalla niukanlaisesti, ainoastaan 7 henkilöä. Ensinnäkin kokoonnuttiin Mediapoliksien edessä

jossa Yle Areena, Radio Suomi Tampereen toimittaja Anna Sirén teki radiohaastattelun. Se kuultiin myöhemmin radiosta ja on edelleenkin kuultavissa nettisivujemme kautta:

Tapahtumat - Tampere vuosikokous - Pyhimysvolvat kaartavat kesäkauduille.



Atro ja Hesseu eetterissä, Anna Sirén haastattelee



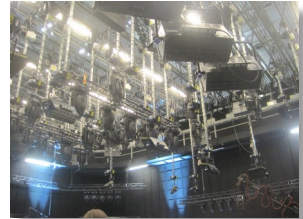
kolme rohkeaa

Ennen varsinaisen kokouksen alkamista tilaisuuden isäntänä toiminut Yle Tuotannon ja Designin päällikkö Markku Jylhäsallo esitteli Mediapoliksen toimintaa ja kierrokäynnin aikana saimme laajan käsityk-

sen tv-ohjelmien teosta, tekniikasta, la-
vasteista, rekvisiitasta, historiasta ym.
Pääsimme jopa seuraamaan tv-ohjelma
Robomestarin tuotantoa.



Markku Jylhäsallo kertoo kokoustajille Ylen toiminnasta



Kai muistitte Metsoloiden Volvot?



Tulevalle toimintakaudelle hallituksen puheenjohtajaksi valittiin Heikki Joukanen ja hallituksen jäseniksi Atro Jaako, Markku Jylhäsallo (varapuheenjohtaja), Vesa Koskinen ja Jaakko Saransalmi sekä varajäseneksi Erkki Havantola. Toiminnan-
tarkastajaksi valittiin Hannu Salonen ja varatoiminnantarkastajaksi Heli Turkia. Vuoden 2017 ylimääräisen kokouksen

valtuuttamana hallitus teki kunniajäsen -
esityksen, joka kokouksessa hyväksyttiin.
Valitut kunniajäsenet on kerrottu tämän
lehden kerhon 25-vuotisjuhlaa käsittelevässä artikkelissa.

KORTIT PÖYTÄÄN!

ELI HALLITUS ESITTÄYTY



Hallitus kokoontuu

Yhdistyksen sääntöjen mukaan hallituksessa on puheenjohtajan lisäksi neljä jäsentä ja yksi varajäsen. Varajäsen on Erkki Havantola.

S-posti: hallitus.pyhimyskerho@gmail.com



AJOKORTTI KÖRKORT

SUOMI
FINLAND



Joukanen Heikki,
Parola,
s. 1958

- ☐ Hallituksen puheenjohtaja ja rahastonhoitaja
- ☐ Hallituksen jäsen vuodesta 2006
- ☐ Kerhon jäsen vuodesta 2001 (muistaakseni)
- ☐ Puheenjohtaja 2014 (2013 alkaen puheenjohtajan menestyttävä)

Sotilaseläkkeellä alkaen 11/2007. Kouluttajana kansainvälisillä sotilastarkkailijakursseilla 2011 alkaen. Perhe: vaimo ja 2 aikuista tytärtä ja 2 lapsenlasta.

Harrasteajoneuvot: Volvo 1800ES -73 ja Pappatunturi -73.

Jäsen myös Suomen Volvokerhossa ja Ruotsin Pyhimyskerhossa.



AJOKORTTI KÖRKORT

SUOMI
FINLAND



Jylhäsalonen Markku
Ylöjärvi
s. 1959

- ☐ Hallituksen varapuheenjohtaja,
- ☐ Hallituksen jäsen vuodesta 2017
- ☐ Kerhon jäsen vuodesta 2016

Päällikkö. Perhe: vaimo ja kaksi aikuista lasta.

Harrasteajoneuvot: Volvo P1800 -61 ja Volvo Amazon -69.

Jäsenyydet: Suomen Volvo 1800-kerho, Suomen Volvokerho, Tampereen seudun mobilistit (Tammob) ja Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto (SAHK).



AJOKORTTI KÖRKORT

SUOMI
FINLAND



Jaako Aro

Sipoo
s. 1977

- ☐ Hallituksen jäsen vuodesta 2016
- ☐ Kerhon jäsen vuodesta 1998
- ☐ Kerhon sihteeri

Tehtäviin kuuluu jäsenrekisterin ylläpito, jäsenmaksujen seuranta, tiedottaminen ja muistioiden laadinta.

Rakennustyömaan vastaava työnjohtaja. Perhe: vaimo ja neljälästä 0,5-11 vuotta.

Pyhimys(kset): 1800S vm. 1967 omistuksessa vuodesta -97, entisöity 90-luvulla.

Muut harrasteajoneuvot: Fuldamobil S4 1956, Wartburg 311 cabriolet 1959, IFA F9 1955, Wartburg 353w 1980, Apollo 54H 1950 (mp), Bauer B98 1939 (mp) ja mopoja 50-60 -luvun taitteesta noin 10 kpl, eli ns. sekakäyttäjä.



AJOKORTTI KÖRKORT

SUOMI
FINLAND



(Kuva: Eero Kokko)

Saransalmi Jaakko

Helsinki
s. 1953

- ☐ Hallituksen jäsen vuodesta 2006
- ☐ Kerhon jäsen vuodesta 1998, sihteerinä 2002-2011

Pyhimys-lehden vastaava päätoimittaja, Pyhimys-lehden toimitus ja liittymispakettien lähettäminen uusille jäsenille.

Koulutuspäällikkö, eläkkeellä. Perhe: Vaimo ja kaksi aikuista lasta, kolme lapsenlasta 11 v., 13 v. ja 15 v.

Harrasteajoneuvot: Pyhimys 1800S vm. 1964 MR, BMW 501B vm. 1954 MR, Pappatunturi vm. 1962 alkuperäiskuntoinen.



AJOKORTTI KÖRKORT

SUOMI
FINLAND



Koskinen Vesa

Helsinki
s. 1967

- ☐ Hallituksen jäsen vuodesta 2018
- ☐ Kerhon jäsen vuodesta 2017

Vastuu kerhon kotisivuista ja Pyhimys-lehden toimitukseen liittyviä tehtäviä.

IT-päällikkö. Perhe: vaimo ja kaksi aikuista lasta.

Harrasteajoneuvot: P1800 -61, IWL Berlin SR59 -61, Amazon Kombi -64, Solifer 3-Speed -65, Saab 96 -76 (2 kpl), Volvo 345 GL -80, Volvo 740 GL -88 + pari uudempaa harraste-Volvaa ja mopoa.

Suomen Volvokerhon ja Saab-klubin jäsen.

Teksti: Markku Jylhäsalu
Kuvat: Jaakko Saransalmi, Vesa
Koskinen, Hanna Koskinen ja Jari
Pitkänen (Hämeen Autovaruste)



Volvo 1800 -kerhon 25-vuotisjuhla 15.-17.6.2018



Kerhomme vietti 25-vuotisjuhla kesäkuun puolivälissä Kuopiossa. Kuopiossa järjestelyistä vastannut jäsenemme Ari Louhikallio oli tilannut jo 2017 vuoden puo-

lilla säänhaltijoilta hyvän sään juhlaiviikonloppuun. Arin tilaus oli otettu kiitettävästi huomioon ja saimme nauttia viikonlopusta ja yhdessäolosta loistavissa sääolosuhteissa. Paikalle saapui yhteensä 31 Pyhimysvolvoa ja Ekosen Mauri ja Eetu PV:llä, jossa on mm. Pyhimyksen istuimet.

Huomioitavaa on, että kerhon perustavassa kokouksessa 25 vuotta sitten oli paikalla myös 31 Pyhimysvolvoa!



Rauhalahden grillikodalla

Perjantaina suurin osa tapahtumaan osallistujista saapui Kuopion Rauhalahteen. Illalla kokoonnuimme leirintäalueen grillikodalle grillaamaan makkaraa, tutustumaan toisiimme ja vaihtamaan kuulumisia.

Lauantai valkeni huikean kauniina. Aamiaisen jälkeen kokoonnuimme Hotelli Rauhalahden parkkipaikalle seuraamaan museojajoneuvotarkastusta ja ostamaan Jaakon Atrolta kerhotuotteita ja lunastamaan Louhikallion Arilta tapahtuman T-paitoja.



Kerholle varattu parkkis täyttyi mukavasti (31 kpl !)

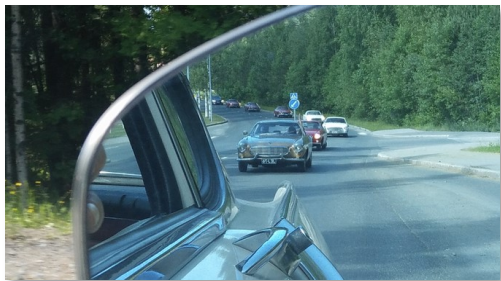




Museoajoneuvotarkastaja Mika Lehtonen tarkasti Salkinojan Eeva-Liisan auton ja samalla kertoi museoajoneuvon kriteereistä ja vastasi avuliaasti kysymyksiin. Jälleen yksi Pyhimysvolvo sai museoajoneuvostatuksen.

Rauhalahdesta lähdimme letka-ajoon Kuopion seudulle. Tien varrella riitti ihmetteleviä ja ihailevia katseita, kun 31:n Pyhimysvolvon ja yhden PV:n letka eteni ensin toisen sponsorimme Hämeen Autova-

Autot jäivät satamaan ja me lähdimme Kallavesiristeilylle nauttimaan Kallaveden hienoista maisemista ja laivayhtiön hyvästä lounaasta. Risteilyn jälkeen halukkailla oli vielä mahdollisuus käydä Puijon näkötorjilla katsomassa maisemia.



rusteen (Kuopion Avain Vaunu) pihaan ja sieltä Kuopion torille. Torilla saimme autot hyvin kansan nähtäväksi. Nautimme torin ilmapiiristä ja esittelimme autojamme sekä vastailimme ihmisten kysymyksiin. Eräs herra väitti minulle kivenkovaan, että auto-ni "Jensen" on valmistettu Middlesbroughissa. Ei uskonut vaikka yritin todistella, että kyllä nämä valmistettiin West Bromwichissa.

Torilta jatkoimme matkaa Kuopion satamaan, jossa automme parkkeerattiin näyttävästi satama-alueelle. Jälleen kiinnostuneita ja ihmettelijöitä riitti.





Illalla kokoonnuimme Hotelli Rauhalahden ravintolaan juhlistamaan 25-vuotisjuhlaa illallisen merkeissä. Samassa yhteydessä allekirjoittanut luki estyneenä olleen puheenjohtajamme Joukasen Heikin tervehdyksen jäsenistölle ja pidin pienen asiaankuuluvan puheen. Illan kohokohta oli kerhon ensimmäisen kunniajäsenen huomioiminen. Kunniajäseniksi valittiin kerhon ensimmäinen puheenjohtaja Jouko Palmgren, Pekka Tupamäki, Jaakko Saransalmi ja Harri Helin. He ovat kaikki tehneet merkittävän työn kerhon hyväksi vuosien saatossa ja mahdollistaneet sen, mikä kerhomme tänä päivänä on. Valitettavasti Tupamäki ja Helin olivat estyneitä saapumaan Kuopioon, mutta he saavat huomion-

osoituksensa myöhemmin. Osan osallistujista ilta jatkui hotellin terassilla ja aulabaarissa. Tarinoita, muisteluja ja keskusteltavaa riitti.

Ainakin itselleni tapahtuma oli ikimuistoinen. Toivottavasti myös muille Kuopiosta jäi hyvät muistot.

Tapahtuman järjestelyistä kuopiolainen jäsenemme Ari Louhikallio ansaitsee lämpimät kiitokset.

Kiitokset myös tapahtumaamme merkittävästi tukeneille Hämeen Autovarusteelle ja Volvo Cars Finlandille.



Puuhämiehemme Markku ja Ari kiitosmukeineen



Volvo Car Finland Oy Ab



Kunniakirjat nyt Hall of famessa



Kunniakirjat löydät kotisivujemme Hall of fame – osiosta. Oikealla malliksi Joukon kunniakirja.



Pyhimys-lehden vastaava päätoimittaja Jaakko Saransalmi kävi luovuttamassa kerhon standardin 26. kesäkuuta Volvo Car Finlandin PR-johtajalle Thomas Hallbäckille Volvo Car pääkonttorissa Vantaalla. Standardi luovutettiin kiitoksena Volvo Carsin sponsorointituesta kerhomme 25-vuotisjuhlissa.



Oltiin keskellä kau-
neinta Suomea

Kivoja kuvia Kuopiosta



Kuva: Eetu Ekonen



Grillimestarit



Tuleeko se MR?



Satamassa



Jännitystäkin



Liuta herättää huomiota



Yks' Essi vaan



Kivoja kuvia Kuopiosta



Kuva: Jaakko Luoto

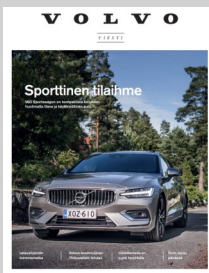


Käskynjakotilaisuus



Kohtaamisia





PYHIMYKSET VOLVO VIESTISSÄ

Kerhojuhlamme noteerattiin sangen näyttävästi elokuun numerossa.



1. Volvo P1800 ja kerhon kokoontumiset ovat Hanna ja Vesa Koskisen yhteinen harrastus. 2. "Juttuseuraa saa yleensä missä vain, kun Pyhimys-Volvon pysäköi julkiselle paikalle", Markku Jyhäsalonen sanoo. 3. Pyhimys-kerhon 25-vuotisjuhla-ajoon Kuopiossa osallistui 31 autoa.

Pyhimys-kerho juhli Kuopiossa

Suomen Volvo 1800 -kerhon 25-vuotisjuhla-ajot saivat ansaittua huomiota kesäkuussa Kuopiossa, kun 31 autokuntaa pysäköi ajokkinsa Kuopion kauppatorin tuntumaan. Kiinnostunutta yleisöä riitti Pyhimys-Volvojen ympärille koko parituntisen pysähdysten ajan.

teksti ja kuvat Jarmo Seppälä

Pyhimys-kerhossa on 196 jäsentä ja 162 autoa.

- Suomessa on Volvo 1800 -autoja nyt kaikkiaan noin 300, joista uutena on meille tuotu noin 42. Varaosia on todella hyvin tarjolla myös uustuotantona, joten auto on hyvä harrastuskohde, yhdistyksen varapuheenjohtaja **Markku Jyhäsalonen** esitteli.

Osa autoista on erittäin hyvin entistetty tai kunnostettu, jolloin myyntihinta voi olla 20 000 eurosta ylöspäin. Harva Pyhimys-Volvonsa kuitenkin myy, kun sellaisen on saanut hankituksi.

Vesa Koskinen toi tapahtumaan omistamansa Volvo P1800:n numero 310:n vuodelta 1961.

- Autoni on varsin luotettava, sillä tekniikka on nyt hyvässä kunnossa. Autoon on tehty muun muassa pintaremontti ja sisustus on vaihdettu kokonaan alkuperäistä vastaavaksi.

Koskisen on ollut harrasteautoja 15 vuotta. Hänen mukaansa sellaisen rakentamisessa näkee kättensä työn jäljen, vaikka hän epäileekin, että auto ei taida tulla koskaan valmiiksi:

- Aina on jotain pientä laitteettavaa, mutta toisaalta tässä ei ole mitään aikataulua eli laitetaan, kun ehditään.

Pyhimys-Volvoja valmistettiin vuosina 1961-1973 yhteensä 47 492 kappaletta, joista ensimmäiset 6 000 Englannissa ja loput Ruotsissa. Mallistoon kuuluvat P1800, 1800S, 1800E ja farimarimalli 1800ES.

Auton tekniikka perustuu Volvo Amazoniin. Aluksi 1,8-litraisessa moottorissa oli 100 hevosvoimaa, ja viimeisessä 2-litraisessa jo 135.

Tiesitkö, että... ?



P1800:n pakoputken ulostulot olivat suorat, muissa malleissa käyrät.

Käyrillä putkilla pyrittiin mahdollisesti estämään pakokaasujen imeytymistä tavaratilaan tiivisteiden rakosista. Käyrä putken pää on periytynyt moneen myöhempään volvomalliin, kuten 700-sarjaan.



Bensiinimittareiden eroavaisuudet eivät rajoitu P1800/1800S vrs. 1800E/ES:n väliin eroihin. Vanhemmissa malleissa on kahdenlaisia Smithsin toteutuksia. Näkyvin ero on viisarin lähtökulmassa.



P1800
viisari lähtee keskeltä
(centered needle)



1800S
viisari lähtee kehältä
(offset needle)



1800E ja -ES
uusi tyyli

Vanhempien mallien osalta jako keskusta- ja kehäviisarimittareiden kesken ei ole aivan selvä. Ilmeisesti myös 1800S:ssä on ollut keskustaviisarillisia mittareita.

VK



"HUULENHEITOSTA PYHIMYSPROJEKTIIN"

OSA 4

Teksti ja kuvat: Hannu Salonen

Kun kevättalvella 2018 kirjoitin tämän tarinan osaa kolme, oli joko kokonaan tai osittain tekemättömiä kokonaisuuksia mm. moottorin sähköistys, ovien lukko- ja ikkunamekanismien asennus, jarrutehostimen kunnostus ja sisustuksen viimeistely. Töiden edistessä esiin tuli kuitenkin jatkuvasti pieniä, aikaa ja puuhastelua vaativia töitä. Pääosin näitä tuli puhdistaessani ja kunnostaessani noita isompia kokonaisuuksia ennen kasaamista. Ovien lukko- ja ikkunamekanismin osalta riitti pääosin puhdistus ja voitelu ennen kiinnittämistä. Päänvaivaa sen sijaan aiheutti tuuletusikkunan alapään saranatappin kiinnitys. Alkuperäinen kiinnityslevy oli siinä määrin ruostunut, ettei siitä ollut enää täyttämään sitä tehtävää, johon se oli tarkoitettu. Varaosaluetteloiden läpikäynti ei tuonut tähän apua eikä myöskään autopurkamoiden varastoista tai ebaystä löytynyt tähän apua. Ratkaisu löytyi jälleen kerran omatoimisuudesta ja uudet kiinnityslevyt muotoiltiin riittävän leveästä vannesahan terästä. Sen lisäksi, että siitä tuli riittävän tukeva

akselin kiinnittämiseen, se toimi myös loistavasti jousena kyseisen tuuletusikkunan aukeamisjäykkyyttä säädetessä. Ikkunoiden sovitaminen aukaisumekanismeineen, tiivisteineen ja niiden säätäminen ovielementtiin vaativat malttia ja kärsivällisyyttä, mutta myös notkeita sormia ja taipuisaa kättä.



Jarruina tässä mallissa on alun perin ollut yksipiirijärjestelmä. Museostatus hyväksyy saamani tiedon mukaan turvallisuutta lisäävät muutokset, jotka ovat esim. tulleet kyseiseen malliin myöhemmin tai voidaan toteuttaa auton alkuperäisyyttä olennaisesti muuttamatta. Jarrujen rakentamisen yhteydessä harkitsin niiden muuttamista kaksipiirijärjestelmäksi. Tähän oli yhtenä vaikuttimena turvallisuuden parantumisen lisäksi myös se, ettei yksipiirijärjestelmän takajarrujen paineentasausventtiiliin ollut enää saatavilla korjaussarjaa uudesta venttiilistä puhumattakaan. Kaksipiirijarruihin näitä olisi löytynyt. Aiemmin entisöityyn 59-vuosimallin V8 -jenkkiautooni rakennettiin kaksipiirijärjestelmä nimenomaan turvallisuussyistä. Olin jo auton hankintavaiheessa kuullut Volvon myyjältä jarrujen toimimattomuudesta auton viimeisinä aikoina ennen liikenteestä poistoa. Mikä tähän toimimattomuuteen oli se lopullinen syy, ei koskaan varmuudella selvinyt, eikä auton yli kymmenen vuotta kestänyt seisona millään tavoin helpottanut vian paikallistamista. Jarrujen osalta päädyin kuitenkin säilyttämään alkuperäisen yksipiirijärjestelmän ja se tarkoitti myös paineensäätöventtiilin ja tehostimen kunnostusta, koska uusio-osina näitä ei ollut saatavilla. Molempien kunnostaminen jäi minulla miltei viimeisiksi osaprojekteiksi johtuen lähinnä kynnyksestä aloittaa ko-



kemattomuuttani jarrutehostimen purkaminen. Apua tähän tulikin yllättäen toiselta "pyhimysharrastajalta", joka oli löytänyt youtubesta aivan loistavan, noin puolentunnin mittaisen, videon juuri tämän mallin jarrutehostimen purkamisesta, kunnostamisesta ja kokoamisesta. Katseltuani videon pariin kertaan ja saatuaani ebayn kautta tilaamani tehostimen kohtuullisen täydellisen korjaussarjan, viritin iPadin työpöydälle ja aloitin jarrutehostimen kunnostamisen. Pakko tunnustaa, että ilman tuon videon ohjeita olisin ollut vaikeuksissa jumiintuneiden mäntien, olemattomiksi haurastuneiden stefojen ja muidenkin haasteiden kanssa.



Verhoilujen kiinnitys, etuistuimien paikoilleen laittaminen, aurinkolipat, lattiamatot, turvavyöt ja monet muut loppupään asennukset alkoivat tehdä autosta päivä päivältä valmiimman näköisen. Malti oli kuitenkin hyvä pyrkiä säilyttämään vaikka innostus loppua kohden alkoi olla käsin kosketeltavaa. Ovien lukkojen vastakappaleiden ja muutoinkin ovien säätäminen oli hermoja koettelevaa. Kun yhden kohdan sai mieleisekseen, niin toinen kohta ei enää ollutkaan. Kiinnitä, irrota, säädä, kiristä, kiinnitä, irrota jne. ja pikkuhiljaa itseäkin tyydyttävä lopputulos alkoi olla paikoillaan. Jossain vaiheessa auton elinkaarta ohjauspyöräksi oli asennettu aikakautensa tuote ”ralliratti”, mikä oli tarkoittanut myös äänimerkin osalta ratkaisua, joka ei sitten toiminutkaan hankitun alkuperäisen ratin kanssa. Tämäkin asia olisi pitänyt luonnollisesti huomata siinä vaiheessa kun ohjausakselia asennettiin paikoilleen. Siinä vaiheessa äänimerkin saattaminen toimintakuntoon olisi ollut huomattavasti helpompaa kuin jälkikäteen.

En osaa varmuudella sanoa, kuinka kauan auton moottorin edellisestä käyntikerrasta oli kulunut aikaa. Kesäkuussa 2018 oltiin kuitenkin siinä vaiheessa, että auton ensimmäinen käynnistysyritys ”sitten 2000- luvun alkupuolen oli edessä. Vielä ennen virta-avaimen kääntöä piti luoda pikainen silmäys polttoaineletkujen liitok-

siin, johtoihin ja kaikkiin muihinkin oleellisiin asioihin. Starttimoottorin pyörytys, pieni tauko ja kaikki näytti olevan kunnossa. Toinen pyörytys ja öljynpainemittari heräsi henkiin. Pieni tauko ja nopea silmäys moottoritilaan ja kaikki näytti edelleen olevan kunnossa. Kolmas pyörytys ja moottori käynnistyi. Käynti ei ollut mitenkään kehuttavaa mutta kävi kuitenkin. Sytytyksen ja kaasuttimen karkean säätämisen jälkeen moottorin käyntikin alkoi kuulostaa lupaavalta koeajoa varten. Koska auton käytännössä laitton, koeajo sujui ilman suurempia kommelluksia, alkoi ”Pyhimyksen” uuden elämän virallinen vaihe. Olin suunnitellut tämän niin, että autolle tehdään ensin museotarkastus tallissa. Sen jälkeen tilapäisellä siirtoluvalla vien auton ajamalla kaasuttimien säätöön ja jatkan sieltä etupyörien camper- ja ohjauskulmien alustaan tarkastukseen ja karkeaan säätöön. Esisäädön olin tehnyt mittanauhalla ja vatupasilla. Sen jälkeen kun museotarkastuksen paperit ovat tulleet, auto katsastuskonttorille ja uudelleen rekisteröinti samalla kertaa museostatukselle. Näin sitten tehtiin, tosin pientä punnerrusta se vaati, koska aikatalujen sovitelu ennen tilapäisen siirtoluvan edellyttämää kellotusta ja reittikertomusta vaati pientä sovitelua. Katsastuskonttorille ajamiseen riitti kuitenkin se, että aika sinne oli varattu.



Pyhimysvolvon kierroslukumittarin sielunelämän ominaisuuksiin tuli projektin kojetauluvaiheessa myös syvennyttyä, eikä lopullista varmuutta mittarin eri versioista ja niiden sijoittumisesta eri vuosimalleihin ole vielä tätä kirjoittaessani tullut vastaan. Auton alkuperäinen mittari

oli toimimattomuuttaan korvattu erillisellä tarvikekennällä, joka oli sijoitettu kojetaulun alareunaan. Olen tästä laittanut juttua kerhon kotisivuille, joten en käy sitä tässä enempää läpi.



Rekisteröinnin ja etupyörien karkean suuntauksen jälkeen autolla ajeltiin erilaisissa olosuhteissa pari - kolmesataa kilometriä ennen lopullista säätöä. Tänä aikana tehtiin myös camper – kulmien säätöön arvion mukaan riittävä määrä erilaisia shimmejä. Ajelu ennen lopullista säätöä oli mielestäni tarpeen myös siitä syystä, että auton kunnostuksen yhteydessä etupään puslat, kiinnitykset, koiranluut, ohjausakselit ja kaikki muutkin oleelliset osat olivat irrotettuna, osin kunnostettavina ja uusittavina. Muutamien ajokertojen jälkeen nämä hakivat omat paikkansa ja säätö oli hyvä tehdä loppuun. Jouduin näiden ajokertojen jälkeen kiristämään myös kahden pyörän laakereita niiden hakeutuessa oikeisiin asemiin.

En uskaltanut tällä autolla ilmoittautua Kuopion merkkiuositapahtumaan, koska auton ajokuntoon valmistuminen rekisteröintieen oli tapahtumaan nähden vain päivien kysymys. Toisaalta myös sen pituisen matkan tekeminen heti projektin valmistuttua "koeajona" olisi voinut olla vaikka ikuisesti mieleen jäänyt koke-

mus. Kesän "sisäänajot" menivät kuitenkin ilman ongelmia ja Ikaalisten tapahtumaan voitiin lähteä ihan turvallisin mielin. Se olikin sitten tämän "pyhimyksen" ensimmäinen uusi, julkinen esiintyminen kerhon tilaisuudessa. Auto on edellisen omistajan aikana ollut myös kerhon ajoneuvorekisterissä mutta sitä en tiedä, onko autolla oltu mukana kokoontumisissa.



Ikaalisissa esillä



Hankin tämän aihion pääsiäisen aikoihin 2015 ja aloitin sen rakentamisen purkamalla auton "atomeiksi" kesällä samana vuonna. Projektin valmistui, jos vaikka uudelleenrekisteröintiä voidaan pitää merkkipaaluna, juhannusviikolla 2018. Itselleni tämä on ollut eräänlainen haaveiden täyttymys ja osoitus siitä, että tämäkin on ollut mahdollista toteuttaa. Rakentaminen ei kuitenkaan tämän auton osalta ole vielä loppunut, vaan tulevalle talvelle on jo tiedossa puuhastelua, ei mitään isoa mutta kuitenkin mielenkiintoisia. Puuttuneita pisteitä on maailmalta hiljalleen kertynyt hyllyyn ja nehan on toki laitettava niille kuuluville paikoille. Hankkeesta jäi myös merkittävä määrä ylimääräistä osaa inventoitavaksi, uutta ja kunnostettua tai sitten ei, ja edelleen hyötykäyttöön myöhemmin välitettäväksi. Myös kokemus

tästä projektista on sitä, mitä mielelläni voin jakaa muille.



Auton valmistumisen jälkeen yhdeksi mielenkiintoiseksi aiheeksi nousi eri keskusteluissa auton vakuuttaminen ja sen vakuutusarvo ns. täystuhotilanteessa. Monenlaisten mielipiteiden joukossa korviini jäi heitto ulkopuolisen arvioijan tekemästä tarkastuksesta ja arvonnäilyksestä. Mielenkiinnosta aloin selvittäämään myös tätä vaihtoehtoa. Vaikka tämä kirjoitus saattaa nyt mennä hieman mainonnan puolelle (päätoimittaja ratkaisoon) niin jäin vakuuttuneeksi tämänkaltaisen tarkastuksen teettämisestä. Vaikka autolle oli jo tehty museotarkastus ja tämä mainitsemani arvomääritys on pitkälti samankaltainen, ei museotarkastuksessa kuitenkaan oteta kantaa auton arvoon. Teettämäni tarkastus perustuu saksalaiseen konseptiin ja siinä on käytännössä kolme eri tasoa arvioinnin laajuudesta. Perusteellisin arviointi käsittää auton kunnostamisen ja entisöinnin aikana tapahtuvat jatkuvat tarkastukset sekä niihin perustuvan loppuraportin. Yksi versio käsittää auton tarkastuksen siinä laajuudessa, että autosta voi tehdä kaupan tarkastusraportin perusteella näkemättä autoa. Yksi versio tarkastuksista perustuu

auton entisöinnin tasoon ja laatuun viidessä eri kategoriassa, sekä toteutuneisiin kustannuksiin. Entisöinnin tasolla ja laadulla arvioidaan auton markkinahinta ja sen kehitys kansainvälisesti. Toteutuneiden kustannusten perusteella määritellään auton vakuutusarvo. Ilman jonkinlaista etukäteen sovittua vakuutusarvoa on vaara siinä, että vahingon sattuessa autolle katsotaan arvo markkinoilta myynnissä olevien ajoneuvojen pyyntihinnan perusteella ja se ei välttämättä vastaa sitä mitä huolellisesti kunnostetun ja entisöidyn auton arvo voisi oikeasti olla. Kun sain tietää, että käyttämäni vakuutusyhtiö hyväksyy kyseisen arviointiorganisaation lausunnon auton täystuhoton vakuutusarvoksi, oli tämän tarkastuksen teettämisen suhteen helppo tehdä myönteinen päätös. Toinen asia onkin sitten se, olisinko itse ollut halukas keräämään kaikki tähän projektiin liittyneet kuitit kasaan excel-taulukkoon ja painamaan summanappia.

Hannu

1800S:n kokoonpanolinjaa Ruotsissa



Korinväriset vanteet ja kaksiväriset etuvilkut kielivät 1800S:n varhaisesta versiosta.

ILMAJOEN PALON KATSASTUKSEN KEVÄTRIE- HA 28.4.2018.



Teksti ja kuvat: Jussi Maasalo

Museoajoneuvot oli huomioitu hienosti hinnoittelussa.

Matti Maasalo katsastutti molemmat Pyhimyksensä samalla kertaa.



MBI-43 vm. 1961, valm. nro 4828



MRI-36 vm. 1961, valm.nro 1916



Huolto,
korjaus,
remontointi,
entisöinti
ym.

KYSY LISÄÄ!

Jaakko Luoto 0400-640581
kiinteistojaakko@gmail.com



”Tankki täyteen kiitos”

IRV GORDON 1940 - 2018



Teksti: Vesa Koskinen

Utinen Irv Gordonin kuolemasta sykähdytti pyhimysväkeä samaan tapaan kuin toisen ikonin, Roger Mooren poismeno puolitoista vuotta sitten. Roger maadoitti meille aikanaan veijarimaista pyhimyskulttuuria, Irv taas maadoitti pyhimysvolvoa arkipäivään. Ja pitkään ja hartaasti maadoittikin. Irv tunnettiin erittäin ystävällisenä ihmisenä, jolla oli aikaa kaikille. Kerrataanpa hieman tämän miehen ja hänen autonsa uskomatonta, ylittämätöntä tarinaa.

1966 uutena ostetun ja 4150 taalaa maksaneen 1800S:n mittariin kertyi opettajana uraa tehneen Irvin toimesta 3 260 257 Mailia eli 5 246 885 kilometriä n. 52 vuodessa. Autoa ei ole koskaan entisöity, varaosaksi ovat kelvanneet vain alkuperäisosat, milloin olleet saatavilla. Öljyt on vaihdettu n. 5600 kilometrin välein eli keskimäärin noin kerran kolmeen viikkoon. Useimmiten Irv teki öljynvaihdot itse. Moottori remontoitiin ensimmäisen kerran 1978 1,1 miljoonan kilometrin korvilla ikään kuin varmuudeksi. Mitään vikaa ei koneessa ollut. Seuraava remppa tehtiin 2011 (4,35 miljoonaa kilometriä) koska siitä olivat tehok kateissa. Vaihteistosta on vaihdettu kolmosvaihteen synkronointi, kuten myös tiivisteet edestä ja takaa. Jarrurummut ovat alkupe-
räiset, vaikka toki jarruja on muutoin remppailtu. Kytkin on uusittu tarpeen vaatiessa useaankin otteeseen. Kolme vesipumppua ja kolme ben-

sapumppua. Etupenkit on ehostettu kahdesti, muu sisustus on alkuperäistä. Radio on alkupe-
räinen. Pellit ovat alkuperäisiä ruostuneita sivu-
helmoja ja tunkin korvakkeita lukuunottamatta. Jarrujen ja kytkimen pääsylinterit on vaihdettu kumpikin kahdesti. Jarrutehostin kertaalleen. Ovet, puskurit, konepelti, takaluukku, virranjaka-
ja, ylivaihe, akselit, pyyhinmekanismit, tuulila-
sinpesin, töötti, turvavyöt, ohjaussimpukka mm.
mainitaan olevan alkuperäiset. Yhteiset mailit
tekivät Irvistä kuuluisan mailimiljonäärin
(MILJMLR).

Irvin tytär Danielle on jo facebookissa ilmoitta-



nut lisänneensä autonsa mailimittarin uusiin
ennätyslukemiin.

Elämä jatkuu ja Volvo rullaa!



PYHIMYSVOLVON TARINA RBT-278 VM-66

Osa 2

Teksti ja kuvat: Jaakko Luoto

Jatkoa ensimmäiseen osaan. Auto oli siis saatu kotiin, lämpöiseen talliin. Siinäpä sitä projektia ja vapaa-ajan ongelmaa pitkiksi talvi-illoiksi ja viikonlopuiksi. Alku meni hiukan sormi suussa, että mistähän sitä aloittaisi. Olisi pitänyt aloittaa tallin valaistuksen uusimisella, rakentaa valmiiksi tyhjät hyllyt purkuosille, kaapit lokeroineen pikkuosille. No, nuo tuli siinä projektin aikana sitten tehtyä. Autoonhan sain syyttämään karttavalon, joten mieleeni juolahti, että saiskinko tuon moottorin käymään, se kun lähti parin päivän öljyliottelun jälkeen jakarilla pyörimään. Auto oli ilmeisesti tuotu joskus ajamalla navetan pätyyn ja jätetty siihen. Volvo on aiemmasta kokemuksesta minulle tuttu peli, ensimmäinen autoni oli joskus 80-luvun alku-puolella Volvo 164 vm -70 automaatti, (BK-457). Akku lataukseen, uudet kipinälaitteet johtoineen ja puteliin uutta väkijuomaa. Starttimoottorin irrotin ja pikaisesti huolsin testiä varten. Ennen starttia testasin vielä puristukset, jotka kielivät että männänrenkaat olivat vielä irti männistä ja nokka-akseli pyöri, avasi ja sulki venttiilit tiiviisti. Ja ei kun startti päälle ja väkijuomaa kaasareihin. Vähän aikaa sahasin ja lähes olematon ns. pakoputki alkoi sylkeä kaikenlaista roinaa, elävää ja kuollutta, maan ja taivaan väliltä. Helveti oli päässyt tallissa irti, meteli oli infernaalinen. Ainakin toisen kaasuttimen läppä ja luisti oli ääriasennossa. Kone otti

kierroksia täyttä laukkaa, lähtipä karstat heti kerralla. Eipä sitä aina tule otettua huomioon, miten tällainen helvetin kone oikein saadaan sammutettua, kun ei ole virtalukkoa käytössä. Kone huutaa, palohälytin huutaa, vaimo huutaa, naapurin kollikissasta päästään lopullisesti eroon. Onneksi väkijuoma pullossa loppuu. Kun palohälytin lentää ovesta ulos, hiljaisuus täyttää tallin, paksu savu jää. Kone ainakin toimii, pientä säätöä vielä ennen museokatsastusta. Älkää tehkö tätä kerrostalon tallissa tai pihamaalla.



Purkutyö

Ei ehkä tässä vaiheessa ollut vielä tiedossa projektin laajuutta, mutta sekin alkoi pikkuhiljaa selvitä. Työ alkoi dokumentoimalla kaikki purettavat osat asentoineen, kiinnikkeineen ja johtoineen. Aloitin sisustasta. Penkit, kojetaulu mittareineen sekä verhoilut ulos, seuraavana konehuone kaikkinen romuineen. Kone ja laatikko kardaaneineen. Tässä vaiheessa valokuvia oli jo satoja. Mainio laite kuvaamiseen on tabletti, jonka arvo tuli projektin loppuvaiheessa hyvin selväksi ja on sitä vieläkin. Kaikki oravaa pienemmät osat ruuveineen menivät suoraan käsittelemättöminä minigrip-pusseihin ja siitä arkistokaappiin. Pusseja oli erikokoisia ja niihin oli helppo kirjoittaa mistä osasta on kyse. Tavaraa oli loppuvaiheessa todella paljon, eikä ne kahden auton talliin mahtuneetkaan, vaan isommat osat siirsin muihin tiloihin sateen suojaan. Kun auto oli purettu osista ja nostettu pukeille, oli aika laittaa paisti vartaaseen. Sain sukulaiselta juuri vapautuneen grillin, joka liitettiin possun puskurien kiinnikkeisiin. Tätä ennen tein huonekaluputkesta auton sisälle tukikehikon. Kaikki grillin hitsaukset ja kiinnikkeet täytyi tehdä kunnolla, tulisihan possu pyörimään vartaassaan eri asennoissa vuoden päivät. Eikä päivääkään, ettei possu kääntänyt kylkeä. Nyt vasta pääsin näkemään, mitä Äiti maa oli vaatinut. Pohja, kotelot ja kynnykset olivat saaneet uutta peltiä monta kertaa. Se oli huonosti tehtynä vain lisännyt ruostumista. Osassa pohjaa oli vielä alus-

tamassaa, siinä kohtaa ei ollut ruostetta ollenkaan. Massa oli todella kovaa kiinni ja lähti irti paineilmataltalla, pientä iskua käyttäen. Grilli oli varustettu myös pyörillä, joten työntelimme vaimon kanssa sen välillä ulos raittiiseen ilmaan jäähtymään. Pihalla oli miellyttävämpi leikellä pois ruostuneet kohdat, kuten kaikki lokasuojat, kynnyskotelot, koko peräpelti hiekkapelteineen, puolet etuhelmasta sekä lattiasta.



grillissä

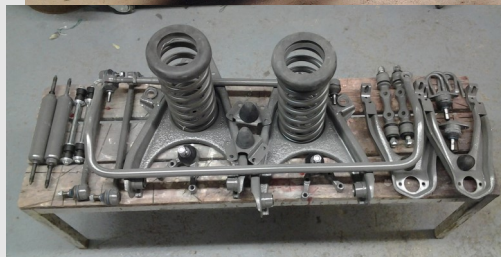
Kaikkea ei kuitenkaan voi poistaa yhtä aikaa, vaan aina pelti kerrallaan, jotta korin muoto säilyisi ja ovet menisivät vielä kiinni. Peltiosien irrotuksen ja korjauksen jälkeen oli vuorossa aina hiekkapuhallus ja pohjamaalaus epoksilla.



Rakentaminen

Avasin vielä ne muutamat pohjan kotelot, jotka eivät olleet mättä, puhalsin ja epoksoin nekin. Päälle hitsasin sinkitystä pellistä uudet kannet. Sinkki ja epoksi täytyy poistaa hitsauskohdasta ennen hitsausta. Umpinaisiin koteloihin tein yläpuolelle reiät, joista sitten loppuvaiheessa ruiskutin kotelomassat. Kevät, kesä ja syksy vierähti kaikkien irt-osien hiekkapuhalluksella, sinkityksellä, korjaamisella ja kahteen kertaan epoksoinnilla. Hiekkapuhallukset pystyin tekemään pihamaalla, lähinaapurien luvalla ja luvatta. Konepellin kuskinpuoleinen sarana oli jäänyt rasvaamatta, joten pelti itse toimi saranana. Konepellistä ammattimies pystyy irrottamaan, korjaamaan ja kiinnittämään takaisin tuon kehikon. Samalla saadaan taustakin puhallettua ja maalattua. Maalaukset tein autokatoksessa ja tallissa. Onneksi kesä -15 oli aurinkoinen ja kuiva. Kun kaikki peltityöt ja alustan maalaukset oli tehty, oli kori vailla pelliä hiontaa ja epoksointia. Kun auto oli saanut kauttaaltaan pohjamaaliksi epoksin, oli vuorossa konehuoneen ja takarontin pintamaalaus punaisella, tämän tein tallissani. Kun auto oli vielä grillissä, tuli vuoroon koko alustan asennus uusine putkilinjoineen, jarruineen ja tankkeineen. Seuraavaksi irrotin possun grillistä ja laskin sen sorkilleen. Vuosi oli mennyt ja vein auton maalaa-

moon Riihimäelle. Sovimme jo loppusyksystä maalarin kanssa päivämäärän, eli tammikuun -16 lopussa tuon auton maalattavaksi ja se on valmis siitä kuukauden päästä. Näin kävi päivälleen ja pääsin noutamaan tuon punaiseksi taas muuttuneen auton takaisin varustamista varten. Oli aika reteetä ajaa Hyvinkään poikki, trailerilla kirkkaan punainen pyhimys. Kevät -16 meni loppuvarustelussa. Olin saanut hankittua Ruotsin Volvoilta auton moottorin/vaihdelaatikon numerot, jotka täsmäsivät sekä syntymäpäivämäärän, joka oli 5.5.1966. Nyt 5.5.2016 ajoin autoni lähes valmiina tallista ulos, sen 50-vuotispäivänä. Katsastuskonttorilla kävin jo heti auton hankittuani kyselemässä alkuperäisiä kilpiä. Hämmästyksekseni kilvet olivat vielä vapaana. En kuitenkaan voinut niitä silloin varata, koska ne olisi pitänyt ottaa käyttöön 3 kuukauden sisällä. Olisi pitänyt ostaa joku ritsa ja ostaa ne siihen. Onneksi ne pysyivät vapaana loppuun asti ja ovat nyt autossa kiinni. En ollut myöskään pystynyt rekisteröimään autoa omiin nimiini ennen rekisteröintikatsastusta (13.6.-16), sitten vasta sain huokaista, auto oli vihdoin omissa nimissäni.



Finaali

Auto sai loppusipistelyä ja ajoa vuoden verran. Vuorossa oli enää museokatsastus. Antti Vähälä ja Esa Suomi saapuivat talliini 31.5.-17 suorittamaan museoajoneuvotarkastusta. Parin tunnin päästä sain myöntävän lausunnon. Nyt enää museoajoneuvokatsastus ja sitten tienpäälle. Silti autoon jää aina jotain laitettavaa/parannettavaa. Nyt mennään jo toista kierrosta, enää ei voi tinkiä juuri mistään, kaikki on saattava mallilleen.

Näin suuressa projektissa täytyy ottaa huomioon auton tulevaisuus, arvo ja tehty työ. Miten suojata ruosteelta tehdyt korjaukset ja millä. Itse ajan autollani ympäri vuoden, joten se joutuu vastustamaan Äiti maata vielä pitkään. Toki valitsen aina kuivan ajokelin. Säilytän autoa lämpimässä, kuivassa tallissa, vahattuna ja puhtaana, peiton alla.

Jaakko Luoto

Kiitokset: puoliso, naapurin Ville, Jarmo, Antti ja Lauri, Jukat ja Timo



BOLT YHDISTÄÄ TYÖT JA TYÖNTEKIJÄT.

WWW.BOLT.WORKS



KIINTEISTÖHUOLTO ★ TEOLLISUUS ★ LOGISTIIKKA ★ RAKENTAMINEN

