

# PYHIMYS

1/2022



pyhimyskerho.com



[www.pyhimyskerho.com](http://www.pyhimyskerho.com)

# PYHIMYS-LEHTI

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

Jäsenlehteen otetaan vastaan sitoumuksetta kirjoituksia ja kuvia. Ilmoitushinnat löydät kotisivuilta tai voit kysyä toimitukselta.

Lehti toimitetaan jäsenille postitse, lisäksi lehti on luettavissa kerhon kotisivuilla.



Kansikuva on Lahti CMS – tapahtumasta.

Kuvan otti Vesa K.

## Toimituksen terveiset

Hei kaikille!

Iloksemme voimme todeta, että tähän lehteen olisi ollut enemmänkin juttuja kuin saatiin sopimaan. No, onneksi lehtiä ilmestyy jatkossakin.

Seuraavaksi taitellaankin sitten taas suosittua vuosikalenteria. Eli pistäkää taas kuvaehdotuksilla.

Turvallista 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 2022 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 Jylhäsal*

*Puh. 040 070 8759*

*e-mail: [m.jylhasalo@gmail.com](mailto:m.jylhasalo@gmail.com)*

*Sihteeri: Mika Vuokila*

*Puh. 040 183 5254*

*e-mail: [vuokila.mika@gmail.com](mailto:vuokila.mika@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 1/2022

Pääkirjoitus	4
Kesäpäivä 2021	5
Jukka Kelloniemen odotus, osa I	6
The Saint Story, Vento Käkönen osa II	8
Seppo Pohjosen Volvoista	12
Pyhimyksen lisävarusteet	14
Suomalainen liikenne	18
Talvipäivä 2022	21
Kerhoretki Ahvenanmaalle 2021	22
Lahti CMS ja vuosikokous 2022	24
Teknik: Laturin kannake Volvoon	28
Volvo Recharge	30
Aluekokoontumisia	31



Huomasithan varmasti: Pyhimyskalenterin lopusta löytyy taskusivu vuosikalenterilla.



Pyhimys-Volvon suunnittelija **Pelle Petterson** täyttää loppukesällä 90v. Kerho tulee onnittelemaan ja muistamaan maestroa onnitelukortilla ja kerhotuotepaketilla.



Jäsenten WhatsApp –ryhmään voit liittyä laittamalla pyynnön Vesalle ([vesahannu.koskinen@gmail.com](mailto:vesahannu.koskinen@gmail.com)) tai kotisivujen jäsentenvälisistä löytyvällä linkillä. Siellä se tieto kiertää. Edellyttää älykännykkää.



Olemme myös Facebookissa  
[facebook.com/pyhimyskerho](https://facebook.com/pyhimyskerho)

# PÄÄKIRJOITUS – JYLHIS SANOO MORO!

Vihdoinkin korona-rajoituksia on purettu. Tapahtumien järjestäminen ja kokoontuminen on jälleen mahdollista. Meidän on tästä huolimatta syytä huolehtia, että kokoontuminen on turvallista. Kesällä on varsin paljon erilaisia tapahtumia tarjolla. Ottakaa osaa aktiivisesti kerhon- ja muihinkin tapahtumiin mahdollisuuksien mukaan. Harrastuksellemme on eduksi, että olemme näkyvillä.

Vuosikokous Lahden Classic Motorshown yhteydessä voitiin jälleen järjestää normaaliin tapaan. Kokous antoi luottamuksensa hallitukselle, joka jatkaa entisellä kokoonpanolla. Jäsenmaksumme on ollut ennaltaan noin kymmenen vuotta. Kokous hyväksyi hallituksen ehdotuksen jäsenmaksun korotuksesta, koska kustannukset ovat nousseet. Jäsenmaksu on edelleenkin varsin maltillinen. Viime vuonnakin kerhoon liittyi ilahduttavasti uusia jäseniä. Toivotamme heidät tervetulleeksi kerhon toimintaan. Jäseniä on myös poistunut kerhosta eri syistä. Tämä on kerhotoiminnan normaalia kiertokulkua.



On ollut ilo huomata, että pyhimysprojekteja on valmistunut ja niitä on myös työn alla. Monet ovat kunnostaneet ja kunnostavat vaunujaan entistä ehompaan kuntoon. Kerhomme voi hyvin, kun jäsenet ovat aktiivisia.

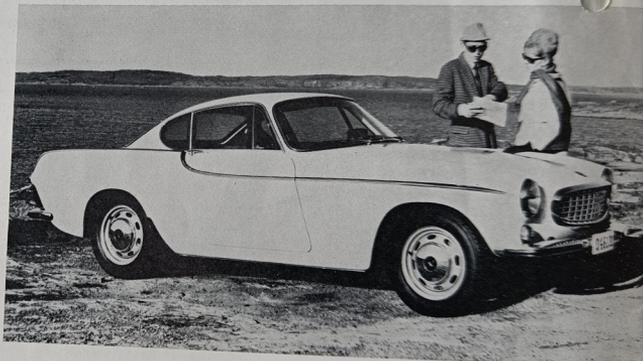
Toivotan kaikille jäsenille oikein mukavaa kesää ja loppuvuotta harrastuksemme parissa.

*Jylhis*

nähtävyyksiä.

uuden parvausmaa.

VOLVO 1800 S on äskettäin voitannut ensimmäisen palkinnon auton kauneuskilpailussa, joka pidettiin Saksassa Baden-Badenissa. Näkyvimpiä uutuusina vuoden 1965 mallissa on uusi etusäleikkö, uudet puskurit, uudet rei'itetyt pyörät, jotka entisestään lisäävät auton urheilullista sävyä sekä uudet kromatut pölykapselit. Auton sisustuksen uutuuksista mainittakoon mm. uudet etuistuimet, joissa on säädettävä ristiselän tuki.



*Kuva Volvo Viesti –  
lehdestä 4/1964.*

*Lehteä luki Jarmo Oksa*





# KESÄPÄIVÄ 2021



Teksti: Vesa Koskinen  
Kuvat: Vesa ja Hanna Koskinen

Pyhimyskerho järjesti jo tuttuun tapaan vapaaehtoisten kohtaamistapaamisen yhteistyössä Suomen Volvokerhon kanssa. Paikka Kangasalan Mobilia, josta Volvoille oli varattu ihan oma vehreä parkkialueensa. Kerhot tarjosivat pulla- tai munkkikahvit jäsenilleen.

Innokkaimmat volvoilijat olivat saapuneet paikalle jo aamukselta varhaisen aamuherätyksen kokonena.

Volvoja paikalla oli ehkä vajaat sata, Pyhimyksiä nähtiin vajaat kymmenen. Muutama myös kerhon ulkopuolelta. Vaunuja oli 50-luvun alusta (P444) ihan uusimpiin malleihin (V90 CC) asti. Rallikisan starttiselostuksen taustoittama tunnelma oli helteisen lämmin. Juttu luisti ja tavaraakin oli kaupan.



# JUKAN 16 VUODEN ODOTUS OSA I



Teksti ja kuvat: Jukka Kelloniemi

**M**ie olen Jukka Kelloniemi Rovaniemeltä, 27-vuotias nuori Volvo-harrastelija. Jo hyvin nuoresta iästä lähtien James Bondit kuuluivat suosikki elokuviini, kunnes 9-vuotiaana satuin kaupan hyllyssä näkemään Roger Mooren kasvot dvd-boxin kyljessä, jossa luki "Pyhimys". Siitä se unelmointi sitten lähti omasta Volvosta ja kaikki pyhimysboxit löytyvät nykyisin hyllystä vieläkin. Lapsuuden ystäväni isällä oli monia amerikanrautoja, muun muassa vuosimalli -59 avo-Impala, jolla on käyty useissa autotapahtumissa ja hän on kuskannut meitä sillä kouluun kesäisin. Meidän mökin metsässä maatu Amazon, jonka kyydissä tuli istuttua homeisissa penkeissä ja kuvitellen ajelevana sillä. Eiköhän näillä eväillä mobilistiharrastus ollut taattu.

Kun täyten 18 vuotta päätin hankkia ensimmäisen oman harrasteauton. Löysin Keski-Suomesta budjettiin sopivan Volvo Amazonin ja lähdin Rovaniemeltä asti sitä katsomaan. Auto oli upea ja autokuume villitsi. Viikon kuluttua lähdin junalla hakemaan auton ja ajelin 550 km sillä kotia. Volvo-harrastus alkoi upeasti, aika riskillä, sillä en tuntenut vielä edes Volvon tekniikkaa. Nyt 27-vuotiaana tunnen molemmat Volvoni läpikotaisin ja varsinkin B18 moottori on tullut erittäin tutuksi. Nyt on menossa kylläkin jo toinen Amazon, ekan auton kohdalla kävi sillä tavalla, että sain niin hyvän tarjouksen, että oli pakko myydä. Tämä nykyinen Amazon

on ollut minun ala-asteen opettajani käyttöauto vuosina 80-99. Se jäi seisomaan sen jälkeen seuraavalla omistajalla 16 vuodeksi taivasalle. Sieltä miehen pelastin, hirveä työ siinä oli kunnostaa, kaverit hitsasi ja laitteli perustekniikan kuntoon. Opettajattaren ilme oli näkemisen arvoinen, kun hänen "lempioppilaansa" tulee hänen lempiautolleen, "orzilla" opettajan kotipihaan.



*Amazon Favorit –66 "Orzi", opettajan antama lempinimi ja kahden Volvon iloinen omistaja*

Marraskuussa 2020 hyvä mobilistiystäväni soitti, että nyt on Jukka aika toteuttaa 16 vuoden unelma ja ostaa Pyhimys-Volvo. Hän oli tutun kautta löytänyt Pyhimyksen Keski-Suomesta, kuvia ei ollut kuin yksi ja tietoakin tosi vähän. Puhelin käteen ja soitto vanhemmalle herralle, kaikki kuulosti hyvälle, juttua lensi ja hintakin oli sopiva. Oli korona-aika, olin töistä lomautettuna, tulevaisuus siis vähän epävarma.



*Pyhimys trailerille ja kohti Rovaniemeä 5.12.2020*

Riskillä päätin lähteä ostamaan auton (toteuttamaan unelmaa toisin sanoen) ja isoveljeni kanssa lähdettiin Sprintterillä ja trailerilla kohti Toivakkaa joulukuussa 2020. Autohan oli Volvo 1800S, vuosimallia 1964, valmistenumero 9156. Auton mukana tuli kahden pyhimyksen miltei kaikki osat, Sprintteri oli kattoon asti täynnä tavaraa. Auto oli odottanut entisöintiä 20 vuotta tallissa, auto oli hitsattu ammattitaidolla ja odotti viimeistelijää, maalausta ja kasausta. Minua hirvitti nähdä auto paikan päällä, auto oli aika rajun näköinen, mietin että kuka tämän tekee, milloin tämä on valmis ja että teenkö virheen ostaessa tämän. En ole autoja rakentanut taikka tehnyt mitään isompaa remonttia. Olen enimmäkseen nauttinut ajamisesta, ystävät ovat huoltaneet autoni. Autokorjaaja kaverit ja velipoika kannustivat, että Jukka kokeilepa ihan itse se tehdä, osa pois ja osa takaisin, he kyllä myös auttavat ja neuvovat, jos tarvii. Tuumasta toimeen ja auton purku loppuun, osien merkkäminen ja auton vienti maalarille heti tammikuussa 2021. Auto tuli maalarilta helmikuussa 2021 ja itku tuli. Auto oli niin upea, vaikka osat miltei kaikki irti rungosta. Siitä alkoi vielä viiden kuukauden urakka joka sisälsi satoja, satoja tunteja, jotka olivat erittäin opettavia.

Jatkuu seuraavassa numerossa. Auton kasaaminen, katsaus, hääät. Hyvää tulevaa ajokautta, muistakaa ajella Pyhimyksillä ja muilla kesäautoilla! Tänä kesänä tavoitteena Pyhimyksen ainakin 3000 km.



*Osien tutkimista ja inventointia seuraavana päivänä*



*Auton purku maalaria varten*



*Auto maalattuna ja kasaamaan pullan voimalla*

# THE SAINT STORY (VENTO KÄKÖNEN)

## OSA 2



**Teksti: Vento Käkönen**

**Kuvat: Vento Käkönen, Markku Väänänen**

Jatkoa osaan 1, auton nouto hollannista. "Naps". Kansi halki. Tässä vaiheessa suljimme konepellin ja päätimme Väyrysen tapaan nukkua yön yli.

Oletimme, että kyseistä termostaatin kantta ei tästä kylästä löydy, jos ollenkaan. Tiedossamme oli, että on olemassa aineita, joilla tuo kansi voidaan korjata. Aamulla siis kylille ja etsimään noita ihmeaineita. Noilla sivukylillä Saksassa ei puhuta muuta kuin saksaa. Vaivoin saimme asiamme toimitettua ja sopiva korjaussarja Joken taitavissa käsissä johti toivottuun tulokseen. Vinkin saatuamme löysimme kuitenkin varaosaliikkeen, jonka hoitaja lupasi meille seuraavaksi päiväksi uuden termostaatin kansineen. Lautta-aikatauluun olimme ottaneet vuorokauden limiitin juuri näitä mahdollisia pieniä säätöjä varten. Viivähdimme siis toisen yön kyseisessä majatalossa. Asensimme aamulla kuitenkin korjatun kannen paikalleen, tode-

taksemme kansipahvin säilyneen. Huuh! Noudimme varaosapaketin ja päätimme ajaa ilman termostaattia lopun matkaa, käyköön voimanlähde sitten vähän kylmänä.

Matka halki Teutoonien maan, vehreän maaseudun ja kohtuullisen hyviä asfaltteita on kyllä nautinto, varsinkin hyväkulkuisen Pyhimyksen ratissa. Jokke luki karttaa tietyllä pieteteillä: Ei poikettu moottoriteille. Hyvissä ajojin saavuimme Travemündeen. Maailmanmatkaaja Jouko on mieltynyt saksalaiseen olueen. Kuvasta näkyy, että Pyhimykseen mahtuu melkoinen määrä kyseistä janonsammuttajaa. Säätiedotteet ennustivat myrskyä Itämerelle. Kerrankin ennusteet pettivät, merimatka oli oikein miellyttävä ja koronan vuoksi väkeäkin vain joka toisessa pöydässä. Toki meitä puhuteltiin usealla kielellä: Oletteko te ne kaksi miestä, jotka liikutte sillä punaisella hienolla Volvolla? Oli helppo hymyillä!



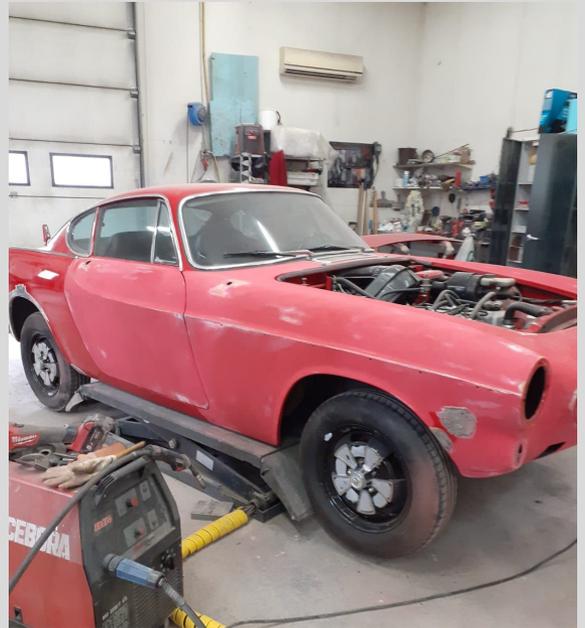


Helsingin satamasta ei sunnuntaina löytynyt heti tulla siirtoluvan saamiseksi. Parin tunnin odottelun jälkeen sekin hoitui. Mansesterissa, myös Pyhimyksen omistava Joukon ystävä katsasti hankinnan antaen muutaman hyvän vinkin tulleille toimenpiteille.

Raumalla vasta kolmannella katsastusasemalla oli halua ja kapasiteettia suorittaa Pyhimyksen rekisteröintikatsastus. Menin sillä mielellä, että saan puute- ja korjauslistan. Aikansa mittailtuaan, koputeltuaan, testattuaan ja kaavakkeita täyteltään kertoi katsastushenkilö Volvon olevan hyvässä kunnossa ja löi leimat paperiin. Loppukesä sitten kurvailtiin suu messingillä. Auto ajettiin syksyllä veljen pojan Juha Käkösen maalaamolle Mynämäelle ”sitten kun ehdit” –ehdolla takalokasuojien pienen ruostevaurioiden korjaamiseksi.

Pyhimyksen takalokasuojat räjäköitiin puhtaalle pellille ja huomattiin toisen posken saaneen vähän osua, joka oli taitavasti pakkeloitu piiloon. Muutenkin ruostepeikko oli iskenyt pariin paikkaan vähän syvemmälle. Koska oli jo syksy, ratkaistiin myös talvisäilytysongelma jättämällä auto lämpöiseen halliin. Värikään ei ollut ihan oikeata sävyä ja Juha totesi, että näin hyvästä yksilöstä tehdään vielä parempi maalaamalla se presisi alkupe räiseen sävyyn. Hinku on näet jossain vaiheessa esitellä Pyhimys myös museotarkastajille. Koko talvihän siinä meni, mutta Juhannuksen jälkeen Hän oli ulkoisesti ja vähän sisäisesti uudestisyntynyt!

Muutamit mittarit olivat vaihtuneet 50-vuotisen taipaleen aikana tarvikemittareihin. Nou häätä, olin liitetty Pyhimyskerhon WhatsApp -ryhmään ja pian syntyi yhteys tieto- ja taitoniekka Jaakko Luotoon. Hänellä on varaosia ja kontaktit puuttuvien hankintaan. Kojelauta päätettiin laittaa uusiksi, samoin ikkunatiivisteet, radio, hattuhyilly, istuinpatjat jne, jne. Kurvailin syyskuussa -21 Pyhimyksen Hyvinkäälle Jaakon verstaalle ja nopeassa aikataulussa kaikki ja monta muuta pientä yksityiskohtaa, jotka vain alan taitaja tietää, oli fiksattu priimakuntoon. Ovipahvit olivat pehmenneet vuosien saatossa ja lattiamattojen parasta ennen umpeutunut. Näiden toimitusaika vain on 16 viikkoa. Jää keväällekin sitten pientä askaretta.



Joitakin saattaa kiinnostaa mitä kaikki maksaa. Jotkut pelottelivat autoverosta. Veroa 17,86 € ei peritty, koska minimi on 20 €. Pyhimyksen kaupahinnan jätin itseni ja myyjän väliseksi salaisuudeksi. Sen verran voin paljastaa, että samalla hintaa olisin Suomesta saanut uudehkon käytetty Toyota Corollan. Ammattimainen varustelu Jaakon verstaallakaan ei ole ilmaista, mutta unelmien todeksi saattaminen maksaa aina. Voin aiheellisesti kysyä, minkälaisen yleisömenestyksen uusi Toyota olisi kotikadulla saanut, puhumattakaan siitä jopa vähän kiusallisestakin huomiosta pysäköidessäni Volvoa kaupunkiparkkiin.



Oheisissa kuvissa auto jälleen alkuperäisen värikoodin 46 mukaisessa sävyssä. Torslandasta yksilömme on kyllä lähtenyt tyypikilven mukaan koodilla 100 eli safarinkeltaisena. Kalifornian Frank, Belgian Jesper tai joku muu minulle tuntematon omistaja oli entisöinyt Pyhimyksen ja väriä valitessaan ollut samaa mieltä kansani: Urheiluauton värin pitää olla punainen, sävy vain ei ollut osunut ihan kohdalleen.



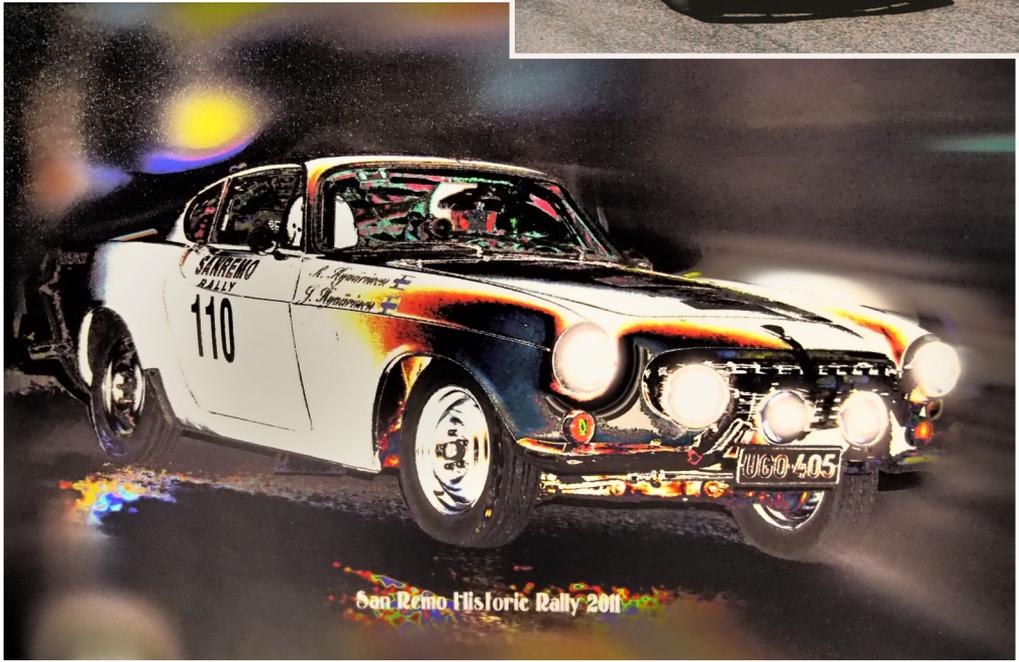
Kertomuksemme sankari, ovathan autot maskuliineja, ovathan, on ollut näytillä Rauman Seudun Mobilistien kulkueissa ja kesätorikokoontumisissa. Pyhimys on saanut Rauman ympäristössä liikkua osakseen hyvin ansaitsemaansa huomiota. Pomppusten golfkentän parkkipaikalta parkkeeratun komistuksen kohdalla askeleet hidastuvat selvästi. Peukutuksia ja hymyjä saa aina missä sitten arvokkaasti kurvaileekaan. Ja kirsikkana kakun päällä: Naapurin Lennin, 3v. ja lähistöllä asuvan sukulaispojan Viljamin, 4v. ihailu on aitoa...



Yksi tärkeä seikka vielä, vaimon kommentit: Asiasta oli puhuttu ja kuviakin näytetty että mitä jos.. Joo joo. Sitten kun ilmoitin käsirahan maksetun kommentti oli, "Voi sinua". Pian hän kuitenkin oli kansani sitä mieltä, että "miehet ja pojat erottaa vain lelujen hinta".



# VÄHÄN VAUHTIAKIN Kuvia koti- ja ulkomailta



# SEPPO JA SEN VOLVOT

## TARINA YHDEN PYHIMYSHAAVEEN TÄYTTYMISESTÄ



Teksti: Seppo Pohjonen

Kytäjällä juhannuksena 2021 –kuva: Saara Vuola

Muut kuvat: Jaakko Luoto

**K**uten olen monelle sanonut, hain ostokelpoista Pyhimystä 50 vuotta ja heti löysin. Minulla oli agentti Kaliforniassa, tutkin Keski-Euroopan antia. Ruotsiin olisin lähtenyt seuraavalla laivalla, jos kiinnostava yksilö olisi ollut tarjolla. Kuvan perusteella en periaatteessa kuitenkaan osta mitään, autoa nyt ainakaan.

Noin 5 vuotta sitten huomasin Hyvinkään paikallislehdestä pienen rivi-ilmoituksen, jossa kerrottiin villistä museoautojen kokoontumisesta Jokelan torilla. Volvomies Jouko Palmgren oli yksityisesti kutsun takana. Tunsin miehen ja ajoin Amazonillani paikalle.

Hetimiten Volvostani oli kiinnostunut aiemmin minulle tuntematon ystävällisluontoinen mies. Keskustelumme ajautui luonnostaan Volvoihin. Hän kertoi tekevänsä parasta aikaa Pyhimystä, jota oli pyöritellyt jo tovin aikaa grillitangossa. Kuulosti tosi mielenkiintoiselta ja työ on varmaan perusteellista. Sanoin että haluan nähdä sen valmiina.

Kului pari vuotta tästä kun menin Rauta ja Petroli – tapahtumaan Riihimäkeen ja ajoin Amazonini mu-

seoparkkiin. Paikka oli vapaana häikäisevän, punaisen Pyhimyksen vieressä. Kiersin autoa kuin kissa kuumaa puuroa, kurkin sisälle. Pienempääkään huomautettavaa ei löytynyt, auto oli parasta A-luokkaa. Toivoin näkeväni omistajan. En voinut jäädä häntä odottamaan ja siksi päätin kirjoittaa Pyhimyksen lasinpyyhkijän alle lapun, jossa oli omat yhteystietoni ja haluni ostaa tämä auto.



Samassa käveli vaimoineen auton omistaja paikalle, ihmetyksekseni juuri tuo samainen Jokelassa tapaamani mies. Hän otti lappuni taskuunsa ja kertoi valtavasta työstä jonka oli tehnyt auton kanssa. Ei raaski myydä, ymmärsin hyvin.

Myöhemmin kun tapasin hänet aloitin taas kosiotanssin. Sanoin että kun sinä olet noin taitava niin älä jätä yhteen, vaan tee itsellesi toinen ja myy tämä minulle. Kun miehellä on tuo taito, tieto ja kokemus ei kynttilää saa jättää vakan alle.

Meni taas parisen vuotta. Oli vappu ja Hyvinkään torilla perinteinen karnevaali, museoautoille oli varattu alue.

Palmgrenin Jokke oli varannut 3 ruutua meille kolmelle, kaksi Amazonia ja Pyhimys. Liekö Jokke ottanut puhemiehen roolin, tai Jaska Luoto, jonka nimen vasta olin kuullut, miettinyt ehdotustani. Varovasti aloitin taas kysellä Jaskalta että oletko harkinnut myyntiä. Jaska antoi vähän siimaa. Kysyin hintaa, suurinumeroisia lukuja tuli, mutta en lentänyt selälleni vaan sanoin olevani edelleenkin kiinnostunut.



Meni taas vähän aikaa. Katsoin netistä Pyhimystarjontaa, joka oli yleensä hyvin niukkaa. Ihmetyksekseni huomasin, että siinä se nyt on myynnissä. Äkkiä soitto Jaskalle, Älä hyvä mies myy sitä kenellekään. Minä ostan sen sillä hinnalla jonka sanoit. Periaatteessa en osta puhelimesa autoa kuitenkaan, haluan koeajaa sen



ensin. Jaska oli varma omastaan ja lisäsi nettiin auton kohdalle: varattu.

Huonosti nukutun yön jälkeen auto vaihtoi omistajaa.

Varsinainen Pyhimysguru tuo Luodon Jaska, Pyhimys lähes itsekin. Kun seuraa kerhon nettisivuja ja siellä jäsenten auto-ongelmia ja arvailuja vian suhteen niin Jaska sanoo viimeisen sanan. Olen vienyt hänelle Amazonin ja 544 – Volvon ”terveystarkastukseen”, jos jotain piilevää vikaa tai ennaltaehkäisevää korjattavaa löytyisi. Jaskan huoltamina autoista tulee taas entistäkin ehompia.



# Volvo P1800 lisävarusteet ja tarvikkeet

Moni miettii, mitkä olivat ne auton alkuperäiset mukana tulleet tarvikkeet ja mitkä taas lisävarusteita. Auton vaihtaessa omistajaa useaankin otteeseen, ovat nämä alkuperäiset tarvikkeet usein kadonneet tai vaihtuneet matkan varrella. Tässä artikkelissa käydään läpi tavallisimmat "irto-osat" ja liuta lisätarvikkeita, joita aikanaan autoon saattoi hankkia. Eipä noita nykypäivään verrattuna kovin paljoa ollut, mutta jotain kuitenkin.



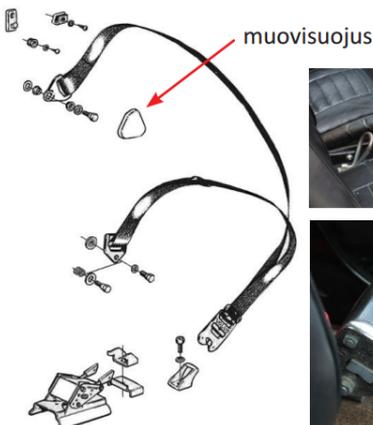
## Työkalut

Työkalupussi työkaluilla. Tästä on ollut monia erilaisia muunnelmia. Varhaisissa autoissa oli yleensä keltaiset ruuvimeisselit ja Bahcon valmistama jakoavain, johon jälkikäteen oli stanssattu sana "Volvo". Myöhemmin ilmestyi mustat ruuvitaltat ja jakoavaimen "Volvo"-teksti oli jo valmistusvaiheen valumuotissa. Työkalupussi oli varsin hyvin varustettu ja odotuksena oli, että niitä myös käytetään. Käyttöohjekirjassa kehoitetaan tekemään monet huoltotyöt itse (toisin kuin nykyisin) – ruuvaa kaasuttimen säätöruuvit, irrota pyörännapojen kupit jne., joidenkin työkalujen laatu jättää kuitenkin jotain toivomisen varaa...



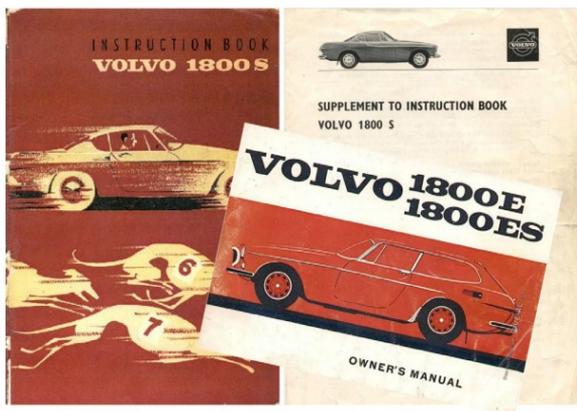
## Tunkki lisävarusteilla

Kiinnitysruuvilla varustettu tunkki esiintyy myös erilaisina muunnelmina. Punainen tunkki Jenseneissä, vihreä myöhemmissä ruotsalaisvalmisteisissa autoissa. Tunkki ruuvataan kiinni tavaratilan sisälle oikeaan sisälokasuojaan erityisellä kiinnitysruuvilla (1). Tunkkiin kuuluu myös veivi (2), joka kiinnitetään matkustamon ja tavaratilan väliseinän kannakkeisiin. Varapyörä ja sen suojahuppu olivat kaikissa autoissa. Varapyörä ruuvataan coupe-mallissa tavaratilan lattiaan erityisellä pidikkeellä (3). ES-mallissa pyörä sijaitsee lattialuukun alla.



## Turvavyöt

Turvavyöt löytyivät Pyhimyksestä alusta alkaen, toisin kuin monet saattavat ajatella. Turvavöiden kiinnitys muuttui Jensenin jälkeen ruotsalaisvalmisteiseksi. Aiemmin molemmat vyöt kiinnitettiin istuimien välissä sijaitsevaan krouviin metallisilmukkaan, mutta tämän korvasi vuodesta 1967 alkaen edistyneempi konsoli, jossa oli omat vapautusvivut molemmille vöille. Hieman myöhemmin hihnan C-pilariin pultatun kiinnikkeen päälle lisättiin myös muovisuojus.



## Omistajan käsikirja

Käyttöohjekirja oli sijoitettu pieneen muovikansioon. Kirjat julkaistiin P1800-, 1800S-, 1800E- ja 1800ES -malleille ja mallivuosien muutoksista ilmoitettiin ohjekirjojen oheen liitetyillä lisälehdillä.

## Esimerkkejä muista eri aikakausina myytävistä lisävarusteista

**A:** Sähköisesti kytkettävä ylivaihde Laycock-De Normanville oli itse asiassa lisävaruste ensimmäisissä vuosimalleissa, mutta myöhemmin se asennettiin kaikkiin Pyhimyksiin.

**B:** Kumimatot tekstiilimattojen suojaksi.

**C:** Pyhimyksen prototyypeissä oli kaksipuolainen puukehäinen ohjauspyörä. Samanlaisen sai hankittua vuodesta 1961 lisävarusteena, mutta vakiona ohjauspyöränä oli mustaa bakeliittia.

**D:** Ranskalaiset Robergel-pinnavanteet 1964–66. Jos tarkkoja ollaan, vanteet eivät oikeastaan ole Volvon alkuperäiset lisävarusteet, mutta Volvo-jälleenmyyjillä oli niitä myynnissä.

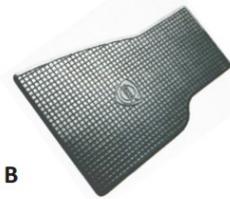
**E:** Jos kyllästyi 1800E:n omistajana ”apilavanteisiin”, saattoi tilalle ostaa nämä Dunlopit! GT-pyörät kevytmetallikeskiöllä, 5-tuumaiset tai kunnioitusta herättävät 5.5-tuumaiset, vuosimalleihin 1970–73 asti.

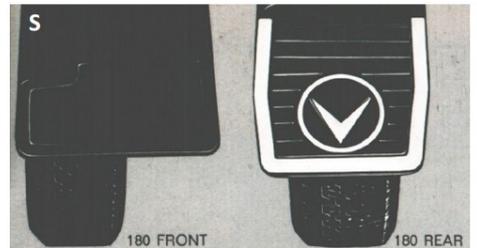
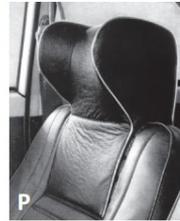
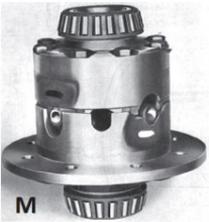
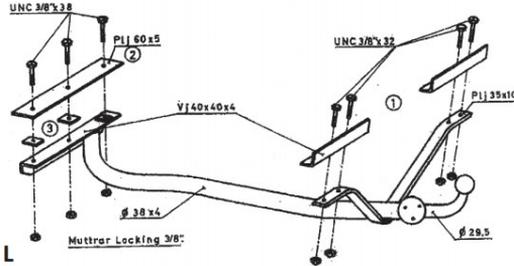
**F:** Vanteiden kromirenkaat 1965–69 (samat kuin kartano-Amazonissa). 5,5” peltivanteet olivat saatavilla samaan aikaan 1965–69.

**G:** Ja tietysti Minilitet, jos halusi ajaa samanlaisilla kuin itse The Saint, Simon Templar. (kuva: Markku Jylhäsalu)

**H:** Kromattu tavarateline coupe-mallien takaluukun päälle vuodesta 1964. (kuva: Jarmo Oksa)

**I:** ES-mallin kattoteline, johon voi kiinnittää vaikkapa sukset. (kuva: Matti Kauppila)





**J:** 8-raita stereosoitin (malleihin E ja ES).

**K:** Alkuperäinen Volvo-radio kaiuttimilla oli saatavana hieman eri versioina vuodesta 1961 Yhdysvalloissa ja 1967 Ruotsissa. Amerikan malleista puuttui yleensä FM-vastaanotin. (kuva: S. Schickedanz)

**L:** Vetokoukku, vaikkakin on olemassa useita tarinoita siitä, kuinka sopimaton P1800 on hinaajana – heikko runko, murtumia sivupalkeissa, vääntyneet lokasuojat jne.

**M:** Tasauspyörästäön jarru – varmistaa, että molemmat takapyörät vetävät liukkaalla pinnalla.

**N, O:** Ilmastointi, vain vientiautoissa, pääasiassa Yhdysvaltoihin.

**P:** Jälkiasennettava päntuki varhaisiin malleihin, joista ne puuttuivat.

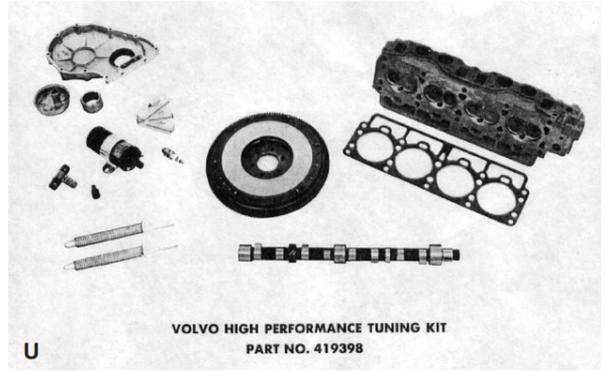
**Q:** Vuosimalleihin 1964–71 tuli saataville etuistuimien näyttävät kromatut taittosaranat, jotka mahdollistivat selkänojiin kääntämisen kokonaan taakse. (kuva: Jarmo Oksa)

**R:** On ehkä yllättävää, että Volvo P1800:ssa ei ole malliin suunniteltua alkuperäistä varakanisteria. Volvosta oli ostettavissa kuitenkin useita erilaisia malleja, kuten pyöreä varapyörän sisään sopiva, pitkänomainen versio ja ”salkkumalli”.

**S:** Kuraläpät. Takaläpät asennettiin tehtaalla jo vakiona (kuvasa oikealla), mutta etuläpät piti ruksia tilaukseen erikseen.



T



U

VOLVO HIGH PERFORMANCE TUNING KIT  
PART NO. 419398

V



**T:** 70-luvulla kaikkien autojen piti näyttää ralliautoilta! Teipatut ralliraidat oli saatavana myös ES-malliin.

**U:** Volvo R Sportin B18-virityssarja tarjosi 135 DIN-hevosvoimaa vuonna 1965.

**V:** B20-moottoriin oli saatavilla virityssarja neljänä vaihtoehtona: 140 hv, 160 hv, 170 hv ja 180 hv. Sarjan sai nyt myös Weber-kaasuttimilla.

Volvo tuning kits, which are developed and tested by Volvo Competition Service, are available in two versions:

Stage I — 103 kw DIN (140 hk) for sporty family driving and competition events.

Stage II — 125 kw DIN (170 hk) is a more extreme tuning kit suitable for competition driving.

Above tuning kits fulfil the European exhaust regulations (applying from 1971 year model). Volvo Competition Service is also marketing complete engines in Stages I, II, III 129 kw DIN (175 hk) and IV 132 kw DIN (180 hk).

**X:** Erillinen radiokonsoli vuosimalleihin 1970–73 (eli niihin, joissa on kardaanitunnelin päällä keskikonsoli).



X

**Y:** Muovinen säilytyskaukalo etuistuimien väliin vuosimalleihin 1964–66 (vakiovarusteena vuodesta 1967 alkaen). Kaukaloa ei sittemmin tarvittu, kun keskikonsoli tuli vakioksi 1800E-malliin. (kuva: Jarmo Oksa)



Y

Volvo P1800 -autoihin oli saatavilla vielä paljon lisäksi varusteita, joilla auton sai tuunattua haluamakseen. Sisälokasuojat, alumiiniset venttiilikopat, erilaiset taustapeilit lokasuojiin ja oviin, kaasuttimien suojalevyt, konepellin äänieristeet, lisäjarrunestesäiliöt, lisävalot ja heijastimet, erilaiset rekisterikilven kiinnikkeet, ruostumattomasta teräksestä valmistetut pakoputkistot, sporttiset jouset, -iskunvaimentimet ja alustanosat...



*Alkuperäinen artikkeli julkaistu Ruotsin Volvo 1800 -klubbenin lehdessä P1800 Magazinet 4/2006.*

*Käännös: Pekka Kouhia, vapaasti alkuperäistä mukaillen. Kiitokset alkuperäisen jutun laatijalle FB!*

*Kuvat (uudistettu):*

*Karl Eric Målberg / Volvo 1800 Picture Gallery*

*Vanhat Volvon lisävaruste-esitteet*

*Internetin eri myyntipalstat (autot, ebay, Tradera)*

*Kerhon jäsenet: Jarmo Oksa, Matti Kauppila ja Markku Jylhäsalu*



# Suomalainen liikenne



Teksti: Jaakko Saransalmi

## REKISTERILAATAT JA VAROITUSKOLMIO

Vuoden 1971 maaliskuun alusta, eli 51 vuotta siten, liikenneministeriö antoi uudet ohjeet moottoriajoneuvojen tunnuskilvistä eli rekisterilaatoista. Silloin uusien ohjeiden mukaisiin tunnuksiin tuli valkoinen pohjaväri ja niihin mustat numerot. Uusia tunnuksia annettiin autoihin sitä mukaa, kun vanhat mustapohjaiset ja valkoisilla kirjaimilla/numeroilla olevat jäivät pois. Maaliskuun alusta 1972 tulivat varoituskolmiot pakollisiksi autoissa sekä autojen perävaunuissa. *Tietolähde: Helsingin Sanomat 7.9.1971 ja 27.2.1972.*

## AJOVALOJEN KÄYTTÖ

Liikenneministeriön päätös lähivalojen käytöstä myös valoisaan aikaan taajaan asutun alueen ulkopuolella tuli voimaan 1.10.1970. Päätös oli aluksi kokeilumielinen ja voimassa 1.10.1970 - 31.3.1971. Päätös oli suositusluontoinen, eikä sen noudattamatta jättämisestä seurannut mitään rangaistusta. Myöskin taaja-asutusta ei oltu päätöksessä tarkasti määritelty. Ajovalojen käyttäminen talviaikana taajaan asutun alueen ulkopuolella tuli pakolliseksi Suomessa vuonna 1972. Vuonna 1982 ajovalojen käyttö määrättiin pakolliseksi myös kesäaikana. Ajovalojen käyttöpakko laajeni taajama-alueille 1997. 1970-1980 -luvun autoissa käytettiin usein "huomiovaloja" ajovalojen asemasta. Nykyiset huomiovalot eli päivääajovalot tulivat pakollisiksi helmikuussa 2011.

## NOPEUSRAJOITUKSET

Tiestön kehittyessä ja ajonopeuksien kasvaessa alettiin kiinnittää enenemässä määrin huomiota autojen turvallisuuteen tai silloin pikemminkin turvallisuuteen. 50 vuotta sitten liikennekuolemaa pidettiin luonnollisena osana liikennettä ja ajamista. Ennen nopeusrajoitusten voimaantumista nopeusrajoituksia ja turvavöitä pidettiin jopa aivan turhina ja liikennekuolemia kohtalona.

Kun uusi automerkki ja -malli esiteltiin, tärkeimpänä pidettiin sitä, kuinka kovaa se kulkee, ei niinkään kuinka turvallinen se on. Täytyy kuitenkin muistaa, että Volvo on panostanut autoilun ja auton turvallisuuteen jo paljon ennen, kuin suomessa tulivat edes nopeusrajoitukset voimaan.

Kun nopeusrajoituksia ei ollut, autoilla ja moottoripyörillä ajettiin niin lujaa, kuin ne kulkivat tai uskallettiin ajaa. Siihen aikaan ei onnettomuuksia myöskään pahemmin tutkittu. Virkamiehet heräsivät vasta, kun **Kekkonen jyrähti**.

Tiet olivat huonoja ja samoin valtaosa autoista vanhoja ja huonokuntoisia, mutta osalla niistä kuitenkin pääsi kovaa. Jo silloin oli monilla tavoitteena ajaa esim. Turusta Helsinkiin alle puolen tunnin. Ja jos oli pienikin pätkä moottoritietä, niin se osuus vedettiin "urku auki."

### "Nopeusrajoitukset ovat täysin turhia"

Suomessa 60-luvun loppupuolella oli kyllä keskustelua siitä, pitäisikö nopeuksia maanteillä rajoittaa, mutta nopeusrajoitusten vastustajia oli vielä kauan sen jälkeenkin, kun rajoituksiin päädyttiin ryhtyä vuonna 1973. Väliällä poliisin ja asiakkaan (ylinopeutta ajaneen) väliällä syntyi jopa väittelyä, kun kuskit pitivät nopeusrajoituksia aivan tarpeettomina ja jopa tyhminä.

Nopeusrajoituksia vastustettiin vielä vuosia. Sitten tulivat turvavyöt, mutta niitäkään kansa ei alkanut käyttää silloin, kun siitä tuli pakollista, vaan vasta, kun turvavyön käyttämättä jättämisestä oli mahdollista saada rangaistus. Vuoden 1971 alusta tuli kaikkiin uusiin henkilöautoihin turvavyöt pakollisiksi etuistuimille. Niiden käyttö kuitenkin säädettiin pakolliseksi vasta vuonna 1975 ja rangaistavaksi niiden käyttämättä jättäminen vasta 1983. Ks. Pyhimyslehti 1/2020, jossa artikkeli Volvo ja turvavyöt.



Uusien kuljettajien 80 km/h nopeusrajoitus aloitettiin vuonna 1972 ja siitä luovuttiin 80-lätkän kera vuonna 1996. 1970 -luvulla toteutettuja henkilöautoja koskevia määräyksiä olivat mm. sekarengasruksen - rakenteeltaan tai mitoiltaan erilaisten renkaiden samanaikaisen käytön kieltäminen vuonna 1970. Tiekohtaiset kattonopeudet asetettiin 80 kilometriin tunnissa vuonna 1972 ja tätä seurasi tiekohtaisten nopeusrajoitusten kokeilu seuraavana vuonna. Käytäntö vakiinutettiin 1978. Samana vuonna alettiin vaatia myös talvirenkaiden käyttöä. Talvinopeusrajoitukset taas otettiin käyttöön 1987.



Vuoden 1973 lopulla autojen vauhtiin vaikutti myös energiakriisi. Maailmanlaajuisen energiakriisin syyinä oli Egyptin ja Syyrian sota Israelia vastaan. Lähi-idän öljynviejamaat rajoittivat vientiä Israelia tuke-neisiin länsimaihin ja korottivat öljyn hintaa roimasti. Neuvostoliittolaisen öljyn saanti kuitenkin lievensi Suomen energiakriisiä jonkin verran. Joulukuussa 1973 valtioneuvosto julkisti kuitenkin laajan energi-säästöohjelman.

Energiakriisin aikaan yleiseksi kattonopeudeksi määrättiin 80 kilometriä tunnissa, mainosvalot tuli sammuttaa yöksi, huonelämpötiloja laskettiin ja au-tojen lämmittämistä rajoitettiin. Asuntojen lisälämmit-timet, moottoriteiden valaistus, harrasteilmailu ja moottoriajoneuvokilpailut kiellettiin kokonaan.

## LIIKENNE JA ALKOHOLI

Suomen ensimmäisenä auto-onnettomuutena on yleisesti pidetty tapausta, jossa henkilö-auto vuonna 1907 ajoi Helsingin Rautatientorilla päin lyhty-pylvästä. Merkillä pantavaa oli, että auton kuljettaja oli alkoholin vaikutuksen alaisena ja joutu sairaalahoitoon.



Liikenteen ja alkoholinkulutuksen kasvaessa myös rangaistuksia kovennettiin vuosina 1937, 1950 ja 1957. Kun alkoholi- ja krimi-naalipolitiikka liberalisoituivat 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa, rangaistukset lievenivät ja lainsäädäntö muuttui. Rattijuopumusta koskevat säännökset siirrettiin tieliikennelakiin ja kiinteät promille-rajat otettiin käyttöön v. 1977 voimaan tulleella lailla (rattijuopumus 0,5 promillea ja törkeä rattijuopumus 1,5 promillea).

Vuoden 1994 lainuudistuksessa törkeän rattijuopu-muksen raja pudotettiin 1,2 promilleen. Tiedot ovat peräisin teoksesta Rikosoikeus / Olavi Heinonen et. al. WSOY 1999.

Suomessa rattijuopumus kiellettiin lailla jo 7. heinä-kuuta 1950, mutta rattijuopumukseen saatiin selkeitä rajoja vasta 1970-luvun lopulla. Hyväksyessään rattijuopumuksen promillelain aprillipäivänä 1977 eduskunnalla oli huoli siitä, että vähän alkoholia nauttineena ajamisesta saattaisi tulla hyväksytyt normi ja että sitä aletaan pitää ikään kuin luvallise-na. Siksi uutta tieliikennelakia käsitellessään 1981 eduskunta totesi ponnessaan, ettei moottoriajoneu-voa tulisi ryhtyä kuljettamaan vähääkään alkoholia nauttineena.

## Liikenteen valvonta ja poliisin kalusto 60-70 lu- vuilla

Helsingin Sanomissa vuonna 1971 kerrotaan poliis-in suorittamasta ratsiasta seuraavaa:

Yksitoista rattijuoppoa, 22 ajokortitonta, 50 rekiste-riotteetonta sekä 12 katsastamatonta ja 40 viallista autoa oli poliisin saaliina kaikenlaisten pikku-huomautusten lisäksi torstai-iltana Helsingin tulo- ja menoteillä sekä muilla vilkkaammilla pääteillä pide-tyssä ratsiassa. Komisario Toivo Ruuhonen Helsingin poliisin liikennetoimistosta kertoi, että autoja pysäytettiin tarkastusta varten noin 3 300, mikä oli vain osa klo 21.30 ja 02.00 välisenä aikana tutkittuilla teillä liikkuneista autoista. *Em. ratsiasta kertova ar-tikkeli on lainaus Risto Näätäsen kirjasta Maantie-kuolema.*

Kaikki varmaan muistavat, kuinka poliiseilla oli 70-luvulla käytössään laadukasta kalustoa, kuten Volvo Amazoneja ja 99 Saabeja. Kuitenkin vielä 60-luvun lopulla ja 70-luvun alussa poikkeuksiakin oli kuten voidaan lukea Risto Näätäsen vuonna 1972 ilmesty-neestä kirjasta Maantiekuolema.

### **Nurmijärven poliisin ainoa auto hajosi**

*Nurmijärven ainoa poliisiauto kuljetettiin tiistaina käyttökelvottomana varikolle. Volga hajosi maananta-ina tasaiselle asfalttitielle kesken virkamatkan. Autoa on korjattu keskimäärin kaksi kertaa viikossa poliisien varikolla ja pienempiä vikoja on korjailtu paikallisella huoltoasemalla. Pitkän aikaa ei poliisin tarvinnut olla autoa vailla: poliisit kertoivat saaneensa vaihtoautoksi edellistä vielä huonokuntoisemman Volgan. Autoa viimeisellä matkalla ohjannut kons-  
taapeli Risto Suomi kertoo, että poliisiauto on ollut kuntalaisten yhteinen ilonaihe koko kahden vuoden ajan, minkä se on Nurmijärvellä ollut. Uutena auto oli kaksi kuukautta kunnossa, sitten tuli ensimmäinen korjaamomatka. Kuukauden sisään siihen on vaihdettu moottori ja kolme kertaa käynnistysmoottori. Perä on myös vaihdettu ainakin kolmasti. Autosta on putoillut osia ja ruuveja. "Jos lähdetään takaa-ajoon, niin ei sillä ketään tavoita", sanoi kons-  
taapeli Armas Kostiainen. Konstaapeli Suomi arveli, että loivassa myötämäessä auton huippunopeudeksi saattoi kohota 110 km/h.*

Kun osa tiestöstä ja yksityisautoilijoiden autoista oli siihen aikaan huonokuntoista, niin samaa voi siis sanoa myös poliisien sen aikaisesta kalustosta. Tämä oli tietysti osaltaan vaikeuttamassa myös silloista liikennevalvontaa. Poliisin kalustoon tuli suurta helpotusta ja parannusta oikeastaan vasta vuonna 1967, jolloin juontajalegenda Niilo Tarvajärvi tarttui 1960-luvun poliisien resurssipulaan erikoisella tavalla. Hän järjesti kansalaiskeräyksen, jonka tuotolla poliisille lahjoitettiin 58 erimerkkistä poliisiautoa toukokuussa 1967. Tarva-autot luovutettiin poliisille näyttävästi Helsingin Senaatintorilla 14.5.1967. Autojen joukossahan oli Volvo Amazoneja, 144 -sarjan Volvoja, VW kupla 1500:sia, Opel Rekordeja, Moskvitsh Elitejä, Dodge Dartea ja Plymouth Valianteja.

Yleinen luulo on, että myös ainoa Suomen Liikku-  
van Poliisin käytössä ollut Pyhimysvolvo olisi Niilo  
Tarvajärven keräyksen satoa. Näin ei kuitenkaan  
ole, vaan 1800S on Oy Volvo Ab:n Liikkuvalle  
poliisille Tarvan keräyksen jälkeen lahjoittama  
20.6.1967. ks. Pyhimyslehti 2/1994 ja 1/2010.  
BNK-90 Poliisipyhimyshän oli virkakautensa jäl-  
keen pitkään kerhomme jo edesmenneen jäse-  
nen Kai Rainesalon ja sen jälkeen hänen poikan-  
sa omistuksessa. Nykyinen omistaja on kerhom-  
me hallituksessa vaikuttava Pekka Kouhia.

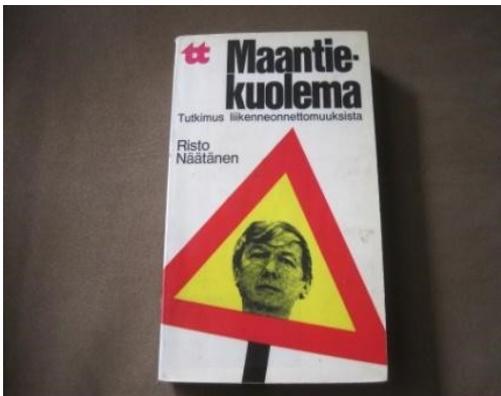
## SITTEN JYRÄHTI KEKKONEN



Presidentti Urho Kek-  
konen otti vakavasti  
kantaa liikennekuole-  
miin uuden vuoden  
puheessaan  
1.1.1973. "Toivon  
todella, että vuoden  
1973 aikana ryhdy-  
tään ennakkoluulotto-  
masti toimenpiteisiin  
liikenneturvallisuuden  
lisäämiseksi maas-  
samme", Kekkonen  
sanoi tuolloin. Se  
tuntui sen ajan aika-  
laisista Kekkonen  
sanomana käskyltä.

Kun Kekkonen käskee, niin tapahtuu. Jo saman  
vuoden elokuussa Suomeen tuli tiekohtaiset no-  
peusrajoitukset (120, 100, 80 ja 60 km/h).

Ne ulotettiin 5 250 tiekilometrille. Heinäkuussa  
1974 nopeusrajoituksia oli jo koko maassa yh-  
teensä 15 470 tiekilometrillä. Presidentti Kekkostä  
oli innoittanut puuttumaan vakavaan aiheeseen  
Risto Näätäsen kirja Maantiekuolema, kirja joka  
oli tutkimus liikenneonnettomuuksista.



Vuonna 1972 Suomen tieliikenteessä kuoli 1 156  
ihmistä. Onnettomuuksissa loukkaantuneiden

määrä oli suurimmillaan vuonna 1970, jolloin  
eriateisia vammoja sai tieliikenteessä peräti 16  
028 henkilöä. Silloin autoja oli liikenteessä noin  
miljoona. Vertailun vuoksi; Liikenneturvan tilaston  
mukaan liikenteessä kuolleita oli vuonna 2020  
223 henkilöä ja viime vuonna 2021 219 henkilöä.  
Tilastokeskuksen mukaan ajoneuvorekisterissä  
oli vuoden 2020 päättyessä 6 926 137 ajoneuvoa,  
joista liikennekäytössä oli 5 172 173 ajoneuvoa.  
Kun nämä liikennemäärät ja liikenteessä kuolleiden  
määrät suhteutetaan, niin huomataan, että  
turvatoimilla, autojen turvallisuudella, lainsäädän-  
nöllä mm. promillerajat ja nopeusrajoituksilla on  
ollut suuri vaikutus liikennekuolemien vähenemi-  
seen. Täytyy muistaa, että vuonna 1972 turvavoi-  
den käyttö oli vapaaehtoista ja eihän kaikissa  
autoissa sellaisia edes ollutkaan, poikkeuksena  
tietysti Volvot. "Viime aikoina on onneksi alkanut  
näkyä enemmän myös sellaisia automainoksia,  
joissa turvallisuusnäkökohtiin on kiinnitetty pää-  
huomio (esim. Saabin ja Volvon mainokset v.  
1971). Lainaus Risto Näätäsen kirjasta Maantie-  
kuolema. Vuosi 1972 on siis Suomen tiehistorian  
synkin vuosi. Kun ottaa huomioon, että teillä oli  
liikennettä yli kaksi kertaa vähemmän, kuin nykyi-  
sin, niin ei ole ihme että silloinen presidentti Urho  
Kekkonenkin puuttui asiaan.

Urho Kekkonen lisäksi myös presidentti Mauno  
Koivisto ilmaisi vuoden 1987 uudenvuodenpu-  
heessaan huolestumisensa piittaamattomuuden li-  
sääntymisestä tieliikenteessä ja vaa-  
ti kovempia toimia rattijuoppoutta vas-  
taan. Hannu Karpo käsitteli ohjel-  
massaan Karpolla on asiaa, juopu-  
neen kuorma-  
autonkuljettajan  
aiheuttamaa traagista kolaria 4-tiellä vuonna 1986. Onnettomuu-  
dessa haastateltavana ollut perheenisä menetti  
perheensä ja joutui itse loppuiäkseen pyörätuo-  
liin. Ks. Rattijuoppouden tuhoamat elämät / Kar-  
polla on asiaa - You Tube.



Lähteet: Wikipedia, Google. Helsingin Sanomat,  
Maantiekuolema Risto Näätäsen. WSOY 1972,  
Rikosoikeus / Olavi Heinonen et.al. WSOY 1999

# TALVIPÄIVÄ 2022

## Talvipäivä Kangasalla -tuopimeään vuodenajan V-vitamiinipilleri.

Teksti ja kuvat: Vesa Koskinen

Ennätyspitkältätuntuneen välivuoden jälkeen tapahtumakalenteriamme piristi taas yhteistapahtuma Volvokerhon kanssa, paikkana tutusti Kangasalan Mobilia. Tammikuun loppuun ajoitettava tapahtuma häiritsee kivasti harrastajien talviunta.

Kerhojen jäsenille jaettiin tuttuun tapaan kahvi ja pullakupongit Mobilian sisätilamahdollisuudella. Juonikas kuuluu molempiin kerhoihin ja kuittaa kahdet sumpit.

Itse seurasin sääennusteita ahkerasti edeltävällä viikolla, sää kun määrittelee osallistumisvaunua. Aamulla oli sen verran kuiva keli, että päätettiin pojan kanssa lähteä Duettilla, vaikka ennusteen mukaan keli ehkä kostuisikin iltaa kohden. Valtteri-nimistä lumimyräkkääkin lupailivat. Ehkä ehditään alta pois ennen kuin paha alkaa, kuten kävikin. Tarkistukset: öljyä on, hihna sopivan kireällä, pahvinpala nokalla, nestepinnat ok, nastapyörät alla ja kännyttäladattu. Auton akkukin oli muistettu latailla ja talvikoeajo suorittaa jo viikolla.

Vaikka kuinka oltiin olevinamme ajoissa, paikalla oli jo runsaasti vielä virkeämpiä kerholaisia kääntäessämme Mobilian parkkialueelle. Osa oli viran puolesta ohjaamassa ja lippuja jakamassa, mistä heille kiitokset!

Autokuntia paikalla kävi joitakin kymmeniä, kuuskytluvulta oli Duettini lisäksi Markun P1800 ja ainakin kaksi Amazonia. Pääpaino tuntui olevan 80-90 -lukulaisissa. Pyhimyskerholaisia nähtiin virallisesti kahdeksan. Klassikko-lehden toimittajakin käväisi vaunuja kuvaamassa.

Tuuli saa pienenkin pakkasen tuntumaan kylmemmältä, eikä pirkanmaalainen tuuli ole poikkeus. Huppu täyden pyhimyspipaa. Urheasti porukka viihtyy pihalla, vaihdetaan kuulumisia ja vähän tavaraakin. Tilausta kohtaamiselle on. Todetaan mm. että talvitapahtumassa kuuluukin vähän palella. Ja Mobilian näyttelypuolellahan voi aina lämmitellä.



# KESÄRETKI AHVENANMAALLE MATKAPÄIVÄKIRJA

Teksti: Vesa Koskinen, Kuvat: Retkeläiset



**K**oronan takia matka siirtyi vuodella, mutta pääasia että toteutui. Kymmenen auto-kuntaa kaarteli pitkän viikonlopun saaristoa ja Ahvenanmaata vailla huolen häivää.

## 9.6.2021

Porukka kokoontui keskiviikkoiltana Nauvoon hotelli Strandbohon, josta varsinainen letka-ajelu aloitettiin.

## 10.6.2021

Nauvosta lähdettiin aamiaisen jälkeen Korppooseen ja sieltä lautalla kohti Kökaria, joka onkin jo Ahvenanmaata. Kökarissa majoituimme idylliseen hotelli Brudhälliin.

Majoittumisen jälkeen halukkailla oli mahdollisuus osallistua retkeen mystiselle Källskärin saarelle. Hotellin omistava merikapteeni johdatti meidät paitsi saaren, osin myös Ahvenanmaan ja jopa Pyhimysvolvon historiaan. Pirunpellot, puutarha, kivet, joku ruotsalainen aatelinen ja myös Tove Jansson jäivät mieleen.

Ilta päättyi yhteispäivälliseen hotellin ravintolassa.

## 11.6.2021

Aamuun herättiin tosi-tosi varhain saaristo-laivan tiukan aikataulun motivoimana.

Hotelliaamiaisen jälkeen käynnisteltiin vaunut ja lähdettiin lyhyelle siirtymälle satamaan. Paikallinen meri-ilmastosta näytti kostean puolensa; vilpoisten autojen lasit huurustuivat jännästi niin sisältä kuin ulkoakin. Välillä piti pysähtyä pyyhkimään kosteutta kuka mihinkin kankaaseen. Onnek-

si matka oli lyhyt ja aamupyöräilijöitä harvassa.

Aamuysiltä saavuttiin Långnäsin satamaan ja kurvailtiin sieltä komeassa letkassa Bomarsundin raunioille. Punainen asfaltti loi oman tunnelmansa.

Bomarsundissa oli jo enemmänkin säpinää. Åland-lehden toimitus tuli tekemään meistä juttua ja palomiesparkkiin lyöty seurue herätti muutoinkin mielenkiintoa. Lounastettiin. Arvokkaana lisämausteena paikalle tuli myös paikallinen mies, joka olisi mielellään jutellut pitempäänkin. Hän oli nuorna miehenä paitsi paiskinut moukaria Ruotsin mestaruuskisoissa, myös koonnut Volvoja Torslandiassa. Valitettavasti aikataulupaineemme esti kuulemasta lisää hänestä ja hänen harrastuksistaan.



Letka-ajo on kivaa, seuraavaksi mentiinkin jo Maarianhaminaan. Hannu viitoitti tien ja kertasi myös moottorimarssin perusasioita. Markku ja Pirjo tulivat letkan viimeisinä ja jäisivät tukemaan mahdollisista teknisistä murheista kärsiviä muiden jatkaessa matkaa.





*Hotelliparkissa, Park Åland*

Maarianhaminassa olikin hyvä palvelu parkkeerauksen suhteen. Hotelli Park Ålandian johto soi meille spesiaaliparkin hotellin sisäpihalta. Täydellistä, vaikka lokit tekivät autoille temppejujan.

Autot saivat levätä ja ihmiset tutustua tienoosien haluamalla tavalla. Terassillakin käytiin.

Illtasella pikkubussi haki meidät ns. viikinkikylään illalliselle. Luvassa oli syömisestä ohjelmaa. Pukeuduttiin patakakkostyyliin ja saimme ainakin syödäksemme.

### 12.6.2021

Ajeltiin Kastelholman linnalle. Satoi, mutta eihän se haittaa koska meillä oli umpiautot. Nilkat märkinä tutustuimme hyvän oppaan avustuksella linnaan ja sen lähiympäristöön.



*Sateen tuoksua taustapeilissä*

Sateen myötä nähtiin irronneita, katkenneita ja myös käsin väänneitä korjailtuja pyyhkimä.

Letka-ajona jatkettiin ylös Geta-vuorelle, josta löysimme upeat näköalat ja karppialtaan. Retkeemme herätti kiinnostusta parkkipaikalla. Lou-nasteltiin. Sadekin siirtyi pois jonnekin merelle.

Sitten ajeltiin Nostalgia- ja moottorimuseoon, jossa olisi viihtynyt pitkäänkin. Meille esiteltiin alkuperäisessä asussaan oleva tarvikemyymälä, mieletön halliosakekompleksi vanhoine tavaroineen ja kellarin miesluolineen. Koittivatpa kunniamme käynnistää maamoottoriakin, tällä

kertaa jäi paukahdus kuitenkin kuulematta. Pisteenä iin päällä saimme kuistilla kiikkustelevan vanhemman herrasmiehen kerhon jäseneksi, hänellä kuulemma oli punainen P1800.



*Nostalgia- ja moottorimuseolla*

Ajelimme vähän pitempää nautintoreittiä takaisin hotelliparkkiin valmistautumaan illalliseen Indigo-ravintolassa.

Illallisella viihdyttiin ja kuultiinpa pari mukavaa puhuttakin. Tämän illallisen tarjosi kerho. Jalkapalloa (DEN-FIN) seurattiin vain salaa.

### 13.6.2021

Kotimatkapäivänä ei ollut erityistä ohjelmaa, aamupäivä meni mukavasti kaupunkia kävellessä ja huoneiden luovutuksen jälkeen ajeltiin sääntillisessä muodostelmassa satamaan.

No, sitä laivaa ei jostain syystä ollutkaan Maarianhaminaan tulossa, joten luvassa oli lisäajelua. Saatiin uusi aikataulu ja satamakin vaihtui Maarianhaminasta Långnäsiin. Matkalla käytiin vallan ostarikahveilla.

Långnäsissä odoteltiin laivaa. Iloksemme myös Bomarsundissa tavattu Volvon tehtaalla työskennellyt mies odotteli samassa jonossa; päästiin kuulemaan vähän lisää. Torslandiaan asti ei vielä keskusteluissa edetty.

Pyhimykset ohjattiin yhteiseen paikkaan autokannelle, mistä noustiin viipyilemättä buffettilounaalle. Turussa oltiin vähän aikataulusta jäljessä. Rantauduttuamme heiteltiin heipat autokannella ja suuntasimme suuntiimme. Teknisiltä murheilta säästyttiin täysin.

Kiitos mahtavasta matkaseurasta ja erityisesti Salosen Hannulle järjestelyistä!





Teksti: Vesa Koskinen

Kuvat: Pekka Kouhia, Harri Helin, Jaakko Saransalmi, Vesa Koskinen

**K**ahden väli vuoden jälkeen päästiin taas esille kaltaistemme kanssa.

Hallituksen järjestelytoimikunta aloitteli suunnittelun esittelyautojen kartoittamisella ja osastosuunnitelmalla. Messukokemusta omaava Pekka Kouhia johti alueen suunnittelun ja toteutuksen materiaaleineen päivineen. Lopputulos oli tyrmäävän onnistunut. Panostimme mm. valaistukseen, alueen matotukseen ja isoon julisteseinään näyttöineen.

Jo edelliseltä kerralta tuttu kolmen mallin setti oli hyväksi todettu ja sillä taas lähdettiin.

Yhteydenottokierroksen jälkeen lopputulos näytti tältä:

- P1800, Jari ja Risto Hyvärinen
- 1800S, Seppo Pohjonen
- 1800ES, Matti Kauppila

### VÄHÄN JÄNNITYSTÄKIN

Matin ES aiheutti lisälyöntejä; B20 laukesi pari viikkoa ennen näyttelyä. Vähän kiertokankea, mäntää, runkolaakeria yms. No, kun motivaatio ja kaveripiiri on kunnossa niin taashan tuo oli tikissä jopa muutama päivä ennen perjantain sisäänajoa.



*Kustakin autosta tehtiin komea roikkojuliste, joka jäi omistajalle muistiksi. Perinteisinä julistepainoina toimivat nokka-akseli, jarrurumpu ja B18-vauhtipyörä.*



*Matti ja Jari tuomassa osastoa esille Rogerin tarkkaillessa taustalla. Matin ES täytti justinsa 50, siksin ilmapallot.*



*Seppo päivysti molempina päivinä.  
Lue Seposta ja autosta myös sivuilta 12-13.*

Osasto koottiin perjantaipäivän aikana talkoovoimin. Pykääminen meni Pekan johdolla suunnitelmien mukaan ja komea kattaushan siitä tulikin. Tietenkin.

Kahden päivän päivystys meni sekin oikein hyvässä hengessä, kerhokamaakin myytiin jonkin verran ja väkeä kävi osastolla mukavasti. Rannekeenhaltijat tulivat myös toisilleen tutuiksi. Mukavaa porukkaa.

Jonkin verran tuli kävijöiltä kyselyä että onko tämä Volvokerhon osasto. Valistimme asemaamme auton-

misena kerhona ja saatiin tilaisuus tuoda vähän toimintaamme tykö. Myös ei-kerholaisia Pyhimyksen omistajia kävi moikkaamassa. Toivottavasti saadaan jokin uusi jäsen.

Jonkinlaisena ansiona voitaneen pitää Alfa-TV:n osastovierailua ja puheenjohtajan haastattelua. Hyvin Markku veti.



*Alfa-TV kävi osastolla.*

Messujärjestäjä palkitsi myös parhaan kerho-osaston. Poika meni naapuriin Naisten Automobiiliklubille. Me oltiin varmaan sitten toiseksi paras.

Sunnuntaina purettiin osasto jopa sotilaallisen tehokkaasti. Siinä pakokaasuissa mattoja kerießämme juteltiin että toivottavasti olisi taas ensi vuonna jonkinlainen osasto. Talkootyövoimasta se tuskin olisi kiinni.

## MALLIVAALIT

Viime hetken ideana laitettiin pöydälle äänestystonkka. Kävijällä oli tilaisuus äänestää kolmesta mallista itselle mieluisinta. Äänet jakautuivat aika tasan.

- P1800 ja 1800ES saivat molemmat 36% äänistä, Jaettu ykköstitä siis.
- 1800S sai 28% äänistä ottaen komeasti pronssia.

Vastanneiden kesken arvottiin pyhimyslippis, joka lähti länsirannikolle.



*Tiskiltä sai kerhotuotteita ja mallitietoa.*



*Naisten automobiiliklubi.*



*Hyväristen P1800:n kisalunne tuotiin hyvin esille.*



*Skandinaavisen tyylikäs juliste- ja näyttöseinä.*

HARRASTEPARKKI ON NÄHTÄVYYS ITSESSÄÄN. JA OLIHAN SIELLÄ PYHIMYKSIÄKIN





Kokous aloitettiin kiittämällä Atro Jaakoa sinnikkäästä ja tuloksellisesta panoksesta hänen toimiessaan aiemmin hallituksen jäsenenä ja sihteerinä. Puheenjohtaja kiitti Atroa pienin muistoesinein ja kauniin sanoin.

Muutoinkin vuosikokous oli erittäin hyvähenkinen, hallitus saatiin valittua ja vuosimaksustakin päästiin

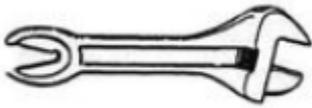
helposti yhteisymmärrykseen.

Bonusena luovutettiin lippis kauimpaa kokoukseen saapuneelle jäsenelle. Lippis meni Puuppolaan Maurille. No, Vuokilan Mika tuli kyllä kauempaa, mutta hallituksen jäseniä ei nyt laskettu.



**Kerhomme jäsen Timo Peräkylä lähetti autonsa katsastuskuvat. 1800E Automatic**





# Teknik: Laturin kannake Volvoon

Teksti ja kuvat: Aarne Heikkilä

Kevät tuli ja lohi nousi Tornionjokeen. Pakkasin Duetin täyteen kalastusvälineitä ja otin matkaan retkievää. Tätä hetkeä oli vuosi odotettu. Oleskelu jokivarressa on minulle keskimääräistä helpompaa, koska voin oleskella mökilläni aika ajoin. Siitä laiturin edustalta menee nousulohia ylöspäin kovaa vauhtia.

Kaikki näytti olevan täydellistä, mutta Volvon starttimoottori hajosi. Se piti tietenkin korjata ennen kuin pystyin jatkamaan matkaa jokivartta ylöspäin. Kerroin ongelmastani naapurille. Hän sanoi, ettei se ole mikään ylitsepäsemätön este. Mene Keminmaahan Laurilan romuliikkeeseen – sieltä niitä löytyy.

Ruotsin armeija oli tehnyt sopimuksen kyseisen hajoittamon kanssa 1000 sotilasajoneuvon purkamisesta. Ajoneuvot olivat olleet kallioluolissa varastoituina ja niillä oli ajettu muutama tuhat kilometriä.

Menin Laurilaan starttia ostamaan. Todellakin koko alue oli maastonväristen ajoneuvojen peitossa. Vierieressä oli Volvo Laplandereita ja Bandvagn telaajoneuvoja. Niissä kaikissa oli Volvo Amazonin tekniikka. Käytännössä vasta sisäänajettuja moottoreita oli tuhat kappaletta. Valitettavasti kaupalliseen sopimukseen sisältyi ehto, ettei niitä saanut myydä, vaan ne piti sulattaa.

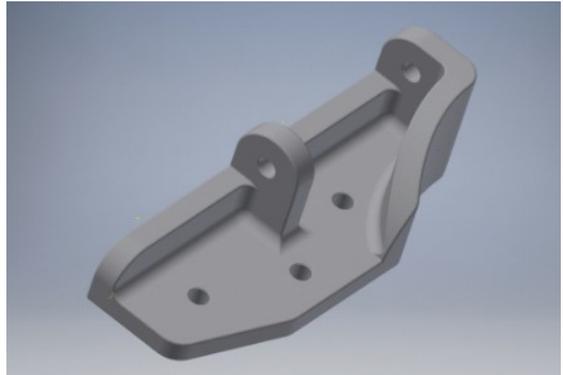
No, viikkohan siinä vierähti romupihalla ruuvalassa osia irti. Mukaan lähti starttimoottoreita, latureita, jarrutehostimia, pissapojan moottoreita, kaasuttimia imusarjoineen (SU, Weber). Unohdin tyystin, että lohi nousee parasta aikaan jokeen. Asioilla on tietty tärkeysjärjestys. Tämä oli mielestäni paras lohikesä ikinä! Tämä saalis ei härskiinny pakkasesa.

Asensin Duettiin uuden startin ja matka jatkui. Syksyn tullen päivitin myös laiturin Volvon vaihtovirtalaturiin. Kannatinkorvake oli myös sotilasajoneuvosta peräisin – se oli rakenteeltaan sellainen, jota en aikaisemmin ollut nähnyt.

Ongelmaksi tuli korvakkeen luotettavuus. Siinä ei ollut mitään kumisia prikoja, jotka olisivat vaimentaneet tärinää. Muutaman vuoden ajettuani korvake murtui ja matka katkesi. Hitsautin korvakkeen kuntoon ja taas matka jatkui.

Mitä enemmän korvakkeita korjasi, sitä lyhyemmäksi elinkaari muodostui. Olin tulossa Duetilla Lapista Hämeeseen, niin Pihtiputaan kohdalla korvake hajosi. Tällä kertaa pääsin nilkuttamaan paikalliselle korjaamolle. Perjantai iltapäivä kello 14 ja korjaamon mies hitsasi korvakkeen kasaan. Hän antoi vinkin, että tee korvake alumiinista, niin et jää koskaan tien päälle ainakaan laiturin takia.

Aloin suunnittelemaan korvaketta ja käytin alkuperäistä metallista korvaketta mitoituksen perustana. Nykyään mallintaminen ja prototyypin valmistaminen on helpompaa kuin ennen. Loin 3D-mallin tietokoneella ja tulostin sen 3D-tulostimella. Kuva on tietokoneen ruudulta.



Nyt muovisen mallin voi ruuvata moottorin kylkeen ja tarkistaa, että mitoitus on kohdallaan ja hihnapyörät ovat linjassa toisiinsa nähden.



Kuvassa on 3D-tuloste, jota voi tutkia kaikin puolin – alavesiletkukin mahtuu paikalleen. Pientä säätöä tehtiin mitoituksen suhteen ja malli oli valmis koneistettavaksi alumiiniin.

Uusi korvake olisi ollut vielä vahvempi, jos kulmiin olisi jätetty pyöristykset. Ei tule teräviä kulmia, josta kappale voi murtua. Tappiterä löytyi, mutta ei seläistä, jossa olisi ollut terän reunassa sopiva pyöristys.



Tällä kertaa Pyhimyksellä Torniojokivarressa Kihlangin kohdalla. Kuva: Onni Heikkilä

Kuvassa on alku-  
peräinen metalli-  
nen ja alumiininen  
korvake rinnak-  
kain. Alumiinisen  
korvakkeen voi  
hioa ja kiillottaa,  
niin se näyttää  
kauniimmalta.



Duettilla olen ajanut n. 60 000 km alumiinisen korvakeen vaihdon jälkeen. Näitä korvakkeita on tällä hetkellä kiinni viidessä Volvossa, eikä yhdessäkään ole ollut ongelmia. Yläpuolinen kiinnityskorvake hajosi myös, koska siihen tuli ylimääräistä rasitusta alapuoleisen metallikorvakkeen rikkouduttua. Mallinsin osan ja vesileikkasin sen 6 mm paksuiseen metallilevyyn.



Nyt tuntuu siltä, että uskaltaa lähteä reissuun ja voi keskittyä kalastamiseen, kun auton laturissa on kiinni tukevat korvakkeet. Ehkä saan sen kalankin joskus.



Vanhojen Volvojen  
omistajille ja entisöijille



## Pirkanmaan V-Palvelu

V-Palvelu on vanhojen Volvojen omistajille ja entisöijil-  
le 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

**Pyhimys  
suosittelee!**



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



Edullisempi hinta - Ei ruostu - Saatavilla myös USA-mallisia



**Legendaarisiin 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)



# VOLVO RECHARGE JYVÄSKYLÄ



Teksti: Kari Joronen, Kuvat: Miikka Tikka

*Kerhomme jäsenen Hannu Salosen UFU-1 oli näyttävästi esillä marraskuussa 2021.*

Volvo Car Finland järjesti Jyväskylän Paviljongissa valtakunnallisen **Volvo Recharge** -tuotekoulutustilaisuuden, jossa koulutettiin neljän

Kiinnostuneita riitti ja Hannun autosta otettiin runsaasti kuvia, eikä ihme, kyseessä täytyy olla yksi Suomen hienoimmista ”Pyhimysvolvoista”. kertoo **Volvo Car Finlandin** kaupallisista toiminnoista vastaava Markkinointipäällikkö **Kari Joronen**.

Hannun **1800S** oli näyttävästi esillä koko tapahtuman ajan vierellään **Volvon** uusi täyssähköauto **C40**.

Kuvissa Hannun **1800S** ja uusi C40, jota valmistetaan Belgiassa Volvon Gentin tehtaalla rinnakkain XC40:n kanssa. C40 mallin suunnittelussa on huomioitu 60 vuotta täyttäneen P1800 -mallin muoto-kieli.

Ehkä enemmän yhteneväisyyksiä on kuitenkin nähtävissä Pyhimyksessä ja Volvon Polestar mallissa, ”toimittajan kommentti”.

päivän aikana kaksi 150 henkilön ryhmää. Koulutukseen osallistui Volvo-jälleenmyyjien edustajia, joihin kuului sekä myynnin- että huollon parissa työskenteleviä. Päiviin kuului teoriarasteja ja koeajo, jossa osallistujat saivat läpileikkauksen täyssähköautojen tämänhetkisestä tarjonnasta.

Halusimme Pyhimyksen avulla muistuttaa Volvon pitkäaikaisesta vahvasta osaamisesta muotoilun saralla ja siitä kuinka ikonisia malleja Volvo on vuosien varrella tuonut asiakkaille. Oli hienoa päästä laittamaan Pyhimys ja C40 vierekkäin Paviljongin aulaan.





## PÄÄKAUPUNKISEUDUN KOKOONTUMISET

Pääkaupunkiseudun Pyhimysharrastajat ovat aktivoituneet ja päättäneet järjestää tulevana kesänä vuosien tauon jälkeeseen yhteisiä tapaamisia.

Vuonna 2022 kokoonnutaan jälleen Bembölen kahvituvalla os. Bellinmäki 1, 02740 Espoo.

Tervetuloa myös kauempaa joka kuukauden toinen tiistai klo 17.00. 10.5. (eka tapaaminen, meni jo), 14.6., 12.7., 9.8. ja 13.9.



## PIRKANMAAN KOKOONTUMISET

Pirkanmaan alueella on mahdollisuus poiketa Pyhimyspäivillä Vehoniemen automuseolla joustavasti alkaen klo 17.

Ti 14.6., Ti 9.8. ja Ti 3.9.

Vehoniemenharju 92, 36570 Kaivanto (Kangasala)

## MUUT KOKOONTUMISET ?

Jäsenet voivat vapaamuotoisesti sopia alueellisista Pyhimystapaamisista.

Vinkkaa tapaamisista hallitukselle, niin saadaan pullakahvit tms. sovittua ja vaikka viestittyä kotisivuillamme.



V O L V O

# Kaikkialla kanssasi. Uudistunut Volvo XC40.



Koko Volvo XC40 -suosikkimallisto on uudistunut ulkoa ja sisältä. Se tarjoaa mallivuonna 2023 kolme kevyt- ja kaksi lataushybridiä sekä kaksi täyssähköautoa, etuvedolla tai AWD-nelivedolla.

Kaikissa on kattava vakiovarustelu: mm. Google Automotive Services (Maps, Assistant, Play Store)\*, induktiolataus puhelimelle ja sähkötoimiset lapsilukot. Uusi etusäleikkö, LED-ajovalot, uudet elegantit ulkovärit, vanteet ja verhoilut. Uudet varustetasot: Core, Plus tai Ultimate.

Tilaa nyt uudistunut XC40 hybridi tai täyssähköauto.

**Volvo XC40 -mallisto alkaen (XC40 B3 MHEV Core DCT aut):** autoveroton hinta 36 100 €, autovero 7 433,56 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 44 133,56 €. EU-yhd. 0-7,1 l/100 km, CO<sub>2</sub> 0-162 g/km (WLTP). Kuvan auto lisävarustein.

\* Google ja Google Maps ovat Google LLC:n tavaramerkkejä. Ei koske T4 ja T5 -malleja.