

HYRYSY

– MENOLAINEN

60

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 2 / 2025



RANE
MUISTELEE
osa 85





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
In memoriam Harri Gröhn	4
Toimittajalta	6
Keskusliiton kuulumisia	7
Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2024	8
Autojen historiaa — luentosarja	12
Museomatkalla Englannissa, osa 1	16
Merkkinurkka	22
Apinoita ja moottoripyöriä Mobiliassa	23
Rane muistelee, osa 85	24
Retkeilyajojen hiilijalanjälki	30
Hottentotti, Kotimaan matkailu	31
Vappuajelun 50 vuotta	32
Lahden Classic Motor Show	33
Aurinko pelasti	34
Rompepäivät Amerikassa	35
Kesäkukkakruising, Hyrysystyn kauppapaikka	36
Kevätkokouksen pöytäkirja	37
Ohje tammob-sivuille	38
Syyskokouskutsu	39
Tuukan valkometallilaakereiden kunnostus	40
Tabe Sliorin hopeinen Corvette Sting Ray	44
Tammobin 2025 tapahtumat	46

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
Lehden osoite: martti.piltz@gmail.com
Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
Painosmäärä: 750 kpl
ISSN 0789-094X (painettu) ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



4041 0704
Painotuote

Hyrysysty on Tampereen Seudun Mobilistit ry:n jäsenjulkaisu, jonka tarkoituksena on painotuotteen muodossa tallentaa ajoneuvojen historiaa sekä kerhon toimintaa. Julkaisu toteuttaa seuran ulkoista viestintää kotisivujen ja facebookin ohella ja on yksi kerhon sisäisen tiedottamisen kanavista. Julkaisu postitetaan seuran henkilö- ja kannatusjäsenille sekä yhteistyökumppaneille.

Vuoden 2025 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2025	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2025
2/2025	ennen juhannusta	aineistopäivä 24.04.2025
3/2025	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2025
4/2025	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2025

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: [www.tammob.com/hyrysysty/mediakortti 2021.pdf](http://www.tammob.com/hyrysysty/mediakortti%2021.pdf)

ARTIKKELIT

Lehden toimituksellista sisältöä tuotetaan talkoohengessä. Toimituskunta ottaa mielellään vastaan teksti- ja kuva-aineistoa julkaistavaksi sekä vinkkejä sisällön kehittämiseksi.

HYRYSYSY 2/2025 TOIMITUS: Martti Piltz, Leila Suutarinen, Petri Kata, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Asko Nieminen, Tuukka Perkola, Pasi Myllymäki, Jouni Jokinen, Mikko Heimo, Meelis Niin, Torsti Vienola

Kannen kuva: Lahden Classic Motorshow:ssa Tammobin osastolla oli museoajoneuvotarkastajan ja hallituksen jäsen Pasi Myllymäen Ford Sierra

Puheenjohtajalta

Hyvät harrastajatoverit,

Kesän tapahtumat etenevät hyvää vauhtia, ja jokaiseen viikonvaihteeseen osuu useampiakin tapahtumia ympäri maan. Välillä on vaikeaa päättää, mihin suuntaa autonsa ja minkä jättää väliin. Jokainen tietysti toivoo omalle tapahtumalleen runsasta osallistujamäärää ja menestystä. Suomessa kesä on lyhyt, ja ulkoilmatapahtumia järjestetään kelien armoilla. Kun vielä päällekkäisiä tapahtumia on paljon, saa olla onnellinen, jos oman tapahtuman tavoitteet täyttyvät ja osallistujilta tulee positiivista palautetta.

★ ★ ★

Paineen alla siis tapahtumia järjestetään, mutta kun on hyvä porukka ja positiivisella mielellä tekemässä, onnistumisen mahdollisuudet paranevat. Kiitollisena olen huomannut, että talkoojoukkoomme on ilmestynyt uusia kasvoja mahdollistamaan järjestämistä ja antamaan veteraaneille mahdollisuuden vetäytyä ansaittuun kannustajan rooliin isomman tekemisen sijaan. Toivotaan, että ilmiö kasvaa ja uusien talkoolaisten joukko vain kasvaa, jolloin toiminnan jatko mahdollistuu ja kehittyy.

★ ★ ★

Kehittymisestä puheenollen, olemme hallituksessa hyvin avoimia ideoille toimintamme muokkaamiseksi yhä useampia kiinnostavaksi. Kertokaa meille, mitä toiminnalta haluatte, ja mikä parasta, tulkaa mukaan toteuttamaan asioita. Ilman palautetta emme voi tietää, teemmekö samoja kuvioita toistaen asioita, jotka eivät enää tänä päivänä jäsenkuntaa kiinnosta, vai onko perinteisten tapahtumien toistaminen sitä, mitä halutaan. Rompetorit ovat meille välttämättömiä taloutemme



kannalta, mutta kun näyttää, että niiden loiste alkaa selkeästi hiipumaan, olisi löydettävä muita keinoja pitämään taloutemme kunnossa. Ensi kesän 2026 "A Summer Tour Round Two Lakes" FIVA-ralli on yksi sellainen kokeilu, jolla toivomme saavamme tuottoa uudennaisella tavalla. Sen järjestäminen on jo vaatinut paljon työtä ja tulee sitä vielä paljon vaatimaan. FIVA-ralli on kuitenkin mahdollisuus näyttää, että Suomessa ja Pirkkanmaalla pystytään järjestämään hieno kansainvälinen tapahtuma.

Ystävällisin terveisin,
Petri

Kannattajajäsenemme:

ProMart



O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE

Mesi M Auto oy



Rannikon Aarre

KIRPPUTORI
Oskarin Olohuone

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

Plus Katsastus
Pirkkala - Mustimäenkuja 1

In memoriam



Harri Gröhn

8.5.1950 Nokia 30.3.2025 Tampere

Harri Gröhn oli Tampereen Seudun Mobilisteissa tunnettu hienokuntoisesta punaisesta Mercedes Benz 220 Sb vm. 1963-autostaan. Se oli Jorma Kosken rakentama. Puolisonsa Kaijan kanssa hän osallistui sillä mobilistitapahtumiin ahkerasti. Hänet nähtiin Tammobin ajoissa, mutta myös SAHK:n Retkeilyajoissa, MB-Klubin tapahtumissa ja Saimaan ympäriajoissa. Mopo oli toinen hänen harrastuksistaan. Helkaman Vasama-mopollaan hän kävi usein Mustassalahdessa.

Kerhomme toimintaan ja tapahtumiin Harri osallistui uskollisesti, ehkä vielä useammin Kaijan menehtymisen jälkeen elokuussa 2023. Harri palkittiin SAHK:n hopeisella ansiomerkillä syksyllä 2024, nimenomaan tapahtumien puuhamiehenä. Hallinnosta hän ei ollut kiinnostunut. Mercedes-Benz Klubissa hän toimi W116-tyyppivastaavana. Yhteisöllistä vastuuta hän toteutti taloyhtiönsä hallituksessa.

Harri piti ajoneuvonsa aina virheettömässä



kunnossa. Hän usein kertoi siitä, että hän oli ollut jonkun ralliharrastajaystävnsä huoltoporukassa. Harri ajoi menestyksellä rallia pikkukoppa-Escortilla. Vuonna 1971 hän liittyi Tampereen Urheiluautoilijoihin. Ensimmäisen rallinsa hän ajoi vuonna 1973 Nokia-rallissa kakkosryhmän VW 1500 Kuplalla. Vuonna 1975 hän hankki ykkösryhmän Opel Ralley Kadettin. Vuonna 1978 Harri sai itse kakkosryhmään rakentamansa Ford Escort 2000 RS:n valmiiksi. Escortilla hän menestyi junior-luokassa 1979- ja 1980-lukujen vaihteessa jopa voittoihin asti. Ralliuransa jälkeen Harri jatkoi TamUA:n rallijaostossa.

Hän on kertonut, että rakennustyö oli nykyaikaan verrattuna erittäin hankalaa. Aloittelijana piti ensin selvittää, mitkä olivat huippuluokan osia, myyjä piti löytää Saksasta, USA:sta ja Englannista ja kaikki yhteydet ennen kännykkäaikaa piti hoitaa kirjeitse. Hienosti rakennetun Escortin muistaa vielä moni ikätoveri rallin harrastaja.

Työuransa Harri teki Postin palveluksessa. Liikuntaa hän harrasti nuorempana hiihtämällä, pyöräilemällä ja sulkapalloa pelaamalla.

Hiljainen hetki Harrin muistoksi pidettiin Vappu-ajoissa. Hautajaistilaisuuteen Lamminpään kappelissa 2.5.2025 osallistuivat kerhomme edustajina Ari-Pekka Lällä ja Jorma Palonen sekä yksityishenkilöinä Reska ja Pirkko Heino. Mersu-harrasteryhmää "Huru-ukot" edusti Lauri Koistinen.

Kerhomme menetti Harrissa paitsi tyylikkään ja miellyttävän keskustelukumppanin ja harrastusystävän, myös luotettavan puuhamiehen. Osallistumme Harrin lasten ja lastenlasten suruun.



Harri menestyi itse rakentamallaan kakkosryhmän "Pikkukoppa-Escortilla" ralleissa hyvin. Kuva ja kilpailutiedot: Suomen moottoriurheilu 3. Muut kuvat Harrin perhealbumista paitsi mopokuva mpz ja Retkeilyajon maali Sami Saunajoki.



mpz



Askel kohti nykyaikaa

Kerholehti on tutkitusti harrastekerhojen koossa pitävä tekijä. Ja vieläpä tärkein. Asiassa on se hankala puoli, että meidän ihmisten lukutaito on rappeutunut ja kaikki ennusmerkit viittaavat siihen, ettei se ainakaan parane. Me hankimme viihteemme ja tietomme sähköisistä medioista. Sitä ei kannata miettiä onko se oikein tai väärin tai hyvin tai huonosti. Näin me vain valitsemme ja olemme valinneet. Koti kerrostalooni ei ilmeisesti tule yhtään sanomalehteä. Jätepaperiastia on pienintä mallia ja sekin on aina melkein tyhjä.

Loppujen lopuksi on aika kätevää, että kaikki tietomme, jota tarvitsemme tai jota haluamme viestiä eteenpäin, kulkevat taskussa mukana aina ja jatkuvasti. Luen jatkuvasti ehkä 15-20 lehteä. Monissa niissä ei ole yhtä ainutta mainosta. Lehti ei pitkään pärjää ilman mainostuloja.

Tammobin hallitus on päättänyt kokeilla Hyrsyn muuttamista digitaalisiksi. Keskeinen tekijä on postituskulujen jatkuva nousu. Postituskustannus on

Hyrsyn ylivoimaisesti suurin kuluerä ja ainut joka nousee kaksi kertaa vuodessa. Toisaalta meidän sähköpostiosoiteisto on varmasti Suomen surkein. Yhdistyksen muut jäsenet maksavat siitä, että kolmasosa jäsenistä haluaa käyttää etanapostia.

Kaikilla on sähköinen osoite. Se on sikäli tärkeä yhdistyksessikin, että sitä kautta voidaan pitää yhteyttä jokaiseen jäseneseen varmasti, suhteellisen nopeasti ja luotettavasti, ainakin verrattuna etanapostiin. Lehden loppupuolella on tiedot siitä, mihin sähköosoitteen voi lähettää.

Digitaalinen lehti tulee kaikille niille, joilla on sähköpostiosoite. Sääntömme sanovat, että varsinaisiin kokoukseen sähköpostikutsu riittää. Seuraava Hyrsyn numero 3/2025 on siis digitaalinen. Sitä saa ja pitää sitten kritisoida, seuraavassa Syyskokouksessa siitä voidaan ehkä päättää jotain.

Vaihtoehtoja digitaaliselle jäsenlehdelle on jäsenmaksun huomattava ja kustannustason



nousun mukainen jatkuva korottaminen tai jäsenmaksun ja paperilehden tilausmaksun erottaminen. Aina voi ehdottaa lehden mainostilan myyntiä, jos vaan joku osaa esittää myyntityön tekijän. Ilmestymiskertoja tuskin voi neljästä vähentää? Paperin laatua on kevennetty jo niin usein, että seuraava ohennus onkin jo digitaalinen lehti. Sivumäärän alentamisella on kustannuksiin tuskin mitään merkitystä. Jos halutaan ylläpitää lehden ulkonaista laatua, sitä tuskin saa mistään muualta kuin käyttämästämme kirjapainosta. Sitä paitsi painolaskun pienentyminen ei käytännössä ratkaise postituskulujen jatkuvaa nousua mitenkään.

Kun hetken miettii, digitaalinen

lehti tarjoaa paljon etuja: se säilyy, se ei vie tilaa, se löytyy niin kauan, kun vielä löytää puhelimen tai tietokoneen, se ei ole tulenarka, se ei haalistu, koira eikä lapsi voi sitä syödä, voileipä ei pudota siihen ja siihen voi liittää liikkuvaa kuvaa. Sitä paitsi kaikki lehdet tehdään, siis valmistetaan, digitaalisesti ja näin on tehty jo vuosikymmeniä.

Museo- ja historia-alan ihmisenä osaan arvostaa historiaa ja perinteitä, siksi voin sanoa, että olen puun ja kuoren välissä, mutta aina tärkeintä on ja historian valossa on aina ollut, tarttua tulevaisuuden mahdollisuuksiin!

Hyvää kesää,
yst. mpz



Kuva: SAHK:n tiedote

Keskusliiton kuulumisia ja vähän Vehoniemeltäkin

Tällä kertaa kuulumiset kirjaan sähkösanomatyylisiin.

SAHK ry on tehnyt kirjelmiä, lausuntoja ja ollut kuultavana mm Liikenne- ja viestintävaliokunnassa koskien ELV -asetusta (End of Life Vehicles). Lausunnoissamme esitetyt ehdotukset on pääosin huomioitu valmistelussa, mutta pyrimme edelleen vaikuttamaan päättäjiin niin EU:ssa kuin myös Suomen lopullisen virallisen kannan ja EU-asetuksen suhteen. Tavoitteenamme on varmistaa, että ajoneuvoharrastaminen ja yksityishenkilöiden välinen varaosakauppa voivat jatkua nykyiseen tapaan.

Harrastustamme kohdanneet uhkakuvat ovat saaneet harrastajayhteisön tiiviimpään yhteistyöhön

SAHK:n kanssa yhdessä Autoliitto, Veteraanimoottoripyöräklubi, AKK, FHRA, Suomen Moottoriliitto, ja Smoto ovat yli 200 000 jäsenen voimin allekirjoittaneet yhdessä esityksiä.

Retkeilyajot ajetaan tällä kertaa Pietarsaareissa

Lähtöluettelon mukaan osallistujia on 155 ja meitä tamperelaisiakin on aika monta. Minulle tämä ei ole ensimmäinen kerta,

kun osallistun ajoihin Pietarsaareissa. Noin 55 vuotta sitten olin isäni, äitini ja Liisa-siskoni kanssa Pietarsaareissa Marmon Big Eight Limousinella vm 1930, jonka entisöinti valmistui vuonna 1968. Olisi ollut nostalgista mennä samalla autolla, mutta se ei ollut aikataulullisesti mahdollista. Muistan, että se oli mukava reissu ja samaa odotan tältäkin Botnia-Ajolta, koska pietarsaarelaiset ovat tottuneita tapahtumajärjestäjiä.

Ajot ovat osa liikkuvaa suomalaista kulttuuriperintöä, joka elää ja kehittyy meidän harrastajien ylläpitäessä vastuullisesti ajoneuvojen käyttökuntoa ja -taitoja. Tämäkin tapahtuma on yhteisöllisesti toteutettua kulttuurimatkausta

Pikku-Olavi 1 vee

Viimeisimpänä vaan ei vähäisimpänä: pikku-Olavi täytti jo vuoden ja mummi antoi lahjaksi pienen apupyörällisen sähköllä toimivan Vespa-skootterin. Olavi otti ensiaskeleensa helatorstaina ja kun kävely vähän rutinoituu, niin poika tulee varmaan nousemaan skoban selkään.

Autot ja moottoripyörät on tehty ajamista varten, joten pidetään harrastaminen hauskana ja vastuullisena.

Leila Suutarinen
SAHK ry, puheenjohtaja
puh 050 365 70 23

NÄSIJÄRVIAJO 2025

Ajo on tarkoitettu yli 30-vuotiaille harrasteajoneuvoille.

Näsijärviajo ajetaan lauantaina 26. heinäkuuta 2025

Tarkemmat tiedot Tammobin kotisivu.

Asu-ajoneuvoluokan kiertopalkinto on Aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos.





Volvo 164 oli vuoden 2024 entisöinti. Kuva Jouni Jokinen/Kuva 164:n entisointikertomuksesta.

Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2024

Olavi Sallinen oli suomalaisen mobilismin uranuurtajia. Hän oli kerhomme perustajajäseniä ja puheenjohtaja sekä kerhosamme että myös SAHK:ssa. Hänen 50-vuotispäivän kunniaksi 6.5.1982 kerhomme ”vanhat parrat” perustivat Olavi Sallinen entisöintipalkinnon. Sääntöjen mukaan sen päättää kerhon hallitus museoajoneuvotarkastajien esityksestä.

Palkintona on kuvanveistäjä Matti Mönkäreen teos, joka esittää Olavia ja jonka symboliikka on rakennettu tavoitteellisesta keräämisestä mehiläisen ja mehiläiskennon

avulla. Mehiläiskennon oli myös varhaisten autojen jäähdyttäjän nimitys.

Palkinto on jaettu kerhon jäsenelle vuodesta 1983 aina edellisen vuoden parhaaksi arvioidusta entisöinnistä. Tänä vuonna se jaettiin 43:n kerran. Palkinnon voitti Jouni Jokinen vuosimallin 1970 Volvo 164:lla.

Volvo 164

Volvo oli Suomessa arvostettu auto 1970-luvulla. Volvo oli perustanut ensimmäisen ulkomaisen tytäryhtiönsä Suomeen jo 1920-luvulla. Volvon

linja-autot olivat johtava merkki 1930-luvulta alkaen. Volvon henkilöautot lisäsivät markkinaosuuttaan 1940-luvun lopulta alkaen. Kaikki tunsivat poliisin ja taksin ”Emakko-Volvon”. Sittem tulivat ”Reppuselät” PV444 ja PV544. Amazon menestyi jo muuallakin kuin Ruotsissa ja Suomessa. 544 ja Amazon menestyivät aikansa autokilpailuissa. Rallin Euroopan mestaruuskin niillä ajettiin.

Vuonna 1966 Volvo esitteli 140-sarjan. Se perustui teknisesti Amazoniin, mutta oli aivan uuden näköinen. Auto oli uranuurtaja turvallisuusajatte-

lussa. Ilmeisesti myös Volvon muotoilujohtajan Jan Wilsgaardin muotoilu puhutteli ostajia. Volvon vankka rakenne, hyvät talviominaisuudet, turvallisuuskonsepti ja pitkäikäisyys osuivat silloiseen amerikkalaiseen ”mid size”-automotiin.

Ruotsissa ja maailmalla oli kuitenkin kysyntää nopeasta ja ylellisestä keskikokoisesta (mid size) ”edustusluokan” autosta. Volvo toi markkinoille vuonna 1968 mallin 164. Moottori oli kuusisylinterinen.

Moottorin sovittaminen 140-koriin vaati akselivälin pidennystä (2720 mm vs 2520

mm). Nokka piteni ja se muotoiltiin uudestaan. Muotoilun esikuvaa on haettu Volvon omasta 1950-luvun ”Ison Volvon” 358-projektista ja urheiluautokokeilusta (P1900 Sport) tai Jaguar XJ:stä tai Wolseleystä. Oli mistä hyvänsä, se muuttaa 140-korin arvokkaan vanhoillisen näköiseksi, Auto on nopea ja kuutoskonen äänimaailma hieno. Varustus oli aikoinaan ylellinen nahkapenkkeineen ja sitä parannettiin ”Volvon lippulaivana” joka vuosi ennen 140-sarjaa. Ainut moite kai oli, että kuljetuskyky oli rajoittunut, kun 140-korin takapenkki muotoiltiin vain kahden istuttavaksi. Ne tosin olivat lähes etupenkin tasoiset, joilla oli leveä kyynärnoja välissään. 164-mallia valmistettiin 146 003 kappaletta, mitä voi pitää suurena määränä. Vastaavasti 140-sarja oli volyy-

mituote 1 251 371 kappaleella. Suomessa jo Volvo 140 edusti ”johtajatasen” autoa, tylsästi ilmaistuna ylemmän keskiluokan autoa. Se oli kalliimpi kuin silloiset englantilaiset tai manner-eurooppalaiset kilpailijansa, ehkä Mersua lukuunottamatta. Kuitenkin se oli myyntilistojen kärkipäässä. Suomessa Volvo 164 oli harvinainen, korkean statuksen auto, kaukana tavallisten auton ostajien ulottumattomissa. Osittain sitä selittää hintakin: 164:n hintaluokka oli noin 55 000 markkaa, 140:n noin 33 000 markkaa.

Tämä 164-yksilö on tuttu meille vuoden 2024 Retkeilyajasta, johon se osallistui ja selvitti sen ilman ongelmia. Auto osallistui myös Entisöinnin laatukilpailuun.

OLAVI SALLINEN –PALKINNON SAANEET:

1982	Esa Nieminen, Chevrolet Sport Coupe	vm. 1932
1983	Alpo Ojaniemi, Pontiac Sedan	vm. 1929
1984	Pauli Haippo, Ford A Roadster	vm. 1930
1985	Kari Halinen, Excelsior ”S”	vm. 1920
1986	Ismo Salo, Chevrolet Tour, vm. 1926 ja Ford A Sedan	vm. 1929
1987	Veikko Hoppula, Ford AA	vm. 1929
1988	Juha Lehtonen, Saab 96 Sedan Sport.....	vm. 1963
1989	Kimmo Kalela, Chevrolet 4D Master	vm. 1933
1990	Tauno Kauppila, International D-30 kuorma-auto	vm. 1939
1991	Timo Virtanen, Austin Mini Cooper 1275 S	vm. 1965
1992	Arto Rantala, Volvo linja-auto.....	vm. 1936
1993	Mikko Eerilä, Opel Blitz kuorma-auto	vm. 1940
1994	Antti Prusi, Ford Thunderbird.....	vm. 1962
1995	Heikki Majara, VW Cabriolet	vm. 1956
1996	Reino Saarinen, Tatrplan T-600	vm. 1952
1997	Tarja Hippeläinen, Morris Mini 850	vm. 1967
1998	Helge Hakala, Mercedes-Benz 170 Db.....	vm. 1952
1999	Ari ja Hemmo Louhivuori, Citroen 2 CV.....	vm. 1962
2000	Pentti Hakkarainen, Ford A Tudor	vm. 1929
2001	Kari Hirvonen, Chevrolet Superior 4 D Sedan.....	vm. 1923
2002	Matti Silvola, Oldsmobile	vm. 1939
2003	Sami Silvola, Chevrolet Super DeLuxe.....	vm. 1939
2004	Outi ja Risto Jaakola, Buick 115 Touring	vm. 1927
2005	Juha-Matti Jokinen, Austin Cooper 998.....	vm. 1967
2006	Jarmo Lönnqvist, Dodge	vm. 1969
2007	Jouko Puhakka, Cadillac Fleetwood Special	vm. 1960
2008	Markku Johansson, Alfa-Romeo Giulietta	vm. 1961
2009	Antti Karjala, Renault Dauphine	vm. 1963
2010	Satu Eskola, Cadillac Coupe De Ville.....	vm. 1966
2011	Risto Salminen, Austin A 40 Somerset	vm. 1952
2012	Reijo Pirinen, Mercedes-Benz 220	vm. 1952
2013	Timo Alho, Wartburg 311	vm. 1963
2014	Veikko Tuominen, Chevrolet Convertible.....	vm. 1927
2015	Pertti Korhonen, Alfa-Romeo Alfetta GTV Coupe.....	vm. 1980
2016	Kari Rantanen, Ford Escort 1300 GT.....	vm. 1968
2017	Teemu Hartus, Morris J4 Van Diesel	vm. 1966
2018	Pekka Kuisma, Volvo-Ajokki-ambulanssi.....	vm. 1949
2019	Tuukka Perkola, Opel Kapitän.....	vm. 1952
2020	Kari Kettunen, Citroen 7C.....	vm. 1937
2021	Seppo Peräinen, Austin Mini 850 Mk II	vm. 1969
2022	Leo Myllymäki, Volvo 1800S	vm. 1963
2023	Jouni Nääppä, Ford Taunus G37A Deutsch Cabriolet.....	vm. 1951
2024	Jouni Jokinen, Volvo 164	vm. 1970



Jouni Jokiselle luovutettiin OS-kiertopalkinto Olavi Sallisen syntymäpäivänä 6. toukokuuta. Kiertopalkinnon ojensi kerhomme hallituksen jäsen ja museoajoneuvotarkastaja Pasi Myllymäki ja Leila Suutarinen ehti ensimmäiseksi onnittelijaksi. Kuva mpz

Palkintoraati sanoi: (Museoautotarkastaja Pasi Myllymäki)

Vuosittain tämänkaltaisia täysin entisöityjä autoja tarjotaan museoajoneuvotarkastukseen muutamia kappaleita, suurin osa on juuri museoajoneuvoiän saavuttaneita osittain kunnostettuja tai siistittyjä. Tällä kertaa museoajoneuvotarkastajat päätyivät ehdottamaan OS-entisöintipalkintoa Jouni Jokiselle hänen täysin entisöimänsä Volvo164:n johdosta. Auto on huolellisesti kun-

nostettu kauttaaltaan ja entisöity alkuperäistä vastaavaksi niin päältä, sisältä kuin altakin ja muun muassa kaikki alustan osat ovat saaneet uuden pintakäsittelyn ja sisällä on verhoilut uusittu laadukkaasti.

Autolla on myös hieno historia Jokisen ensimmäisenä auton vuosien takaa ja se on nyt saatettu uutta vastaavaan kuntoon kuluttavien vuosien jälkeen.



Tässä kunnossa 164 lähti minulta vuonna 1997. Kuva 164:n entisointikertomuksesta.

Auton omistaja kertoo:
Onnellinen autotarina

Ensimmäinen kunnostus

Vahva muistikuva on, että olin 13-vuotias noin vuonna 1989, kun ostin tämän auton ensimmäisen kerran tutun tutulta yhdessä toisen varaosa-164:n kanssa. Intoa oli enemmän kuin osaamista, joten veljeni Timon avustuksella autoa alettiin kunnostaa. Aihio oli hyvä, mutta ruostevauriota oli jo sen verran, että se purettiin rullaavaksi ja tuttu korjaamoyrittäjä sai sen hitsattavakseen. Työ eteni riva-kasti ja seuraavaksi maalarille Turenkiin. Tällä välin mootto-rin koneistus ja muut vaaditut kunnostukset. Auto valmistui hieman ennen kuin lähdin vuo-deksi vaihto-oppilaaksi vuonna



Auto oli melko lohduttomassa kunnossa, kun se siirrettiin kotitalliin. Toisaalta tunnistin sen ehdottomasti vanhaksi autokseni. Kullanväriset vanteet olivat vielä etuakselilla. Kuva 164:n entisointikertomuksesta



Auton aihio kiinnitettiin grilliin, jossa sitä oli erittäin miellyttävä työstää. Korissa on vielä 264:n takapaneeli takavaloiheen. Kuva 164:n entisointikertomuksesta



Auto tuli maalarilta vuosi suunniteltua myöhemmin. Kuva 164:n entisointikertomuksesta

1991. Sitten alkoi pitkä odotus siihen päivään, kun sillä saisi tielle lähteä. Odotusta pahensi Amerikasta mukana tullut ajokortti, joka nyt ei tietenkään sel-laisenaan kelvannut Suomessa. Autoa varustettiin Rallye-mittaristolla, ylivaihde-laatikolla ja Alpinen stereo-setillä. Peltivanteet vaihtuivat kullanvärisiksi maalattuihin uudemman Volvon alumiini-vanteisiin. Hitsausvaiheessa varapyöräkotelot poistettiin. Olisikohan ollut vuonna 1995, kun tuli kuningasidea nuoren-taa autoa ja vaihtaa takapaneeli 264-Volvosta valoiheen. Asia, joka sittemmin jäi harmitta-maan.

Hevosvoimat ja uudemmat Volvo-mallit vetivät niin paljon puoleensa, että 1997 vaihdoin 164:n loimaalaisessa autoliik-keessä 740 Turboon. Alkoi 22 vuoden jakso, jolloin 164 katosi kartaltani. Toki vuosien saa-tossa oli monta kertaa käynyt mielessä, että mitähän autolle oikein tapahtui.

Entinen auto löytyy

Vasta vuonna 2019 tein asialle jotain. Trafin tiedoista selvisi, että viimeisin rekisteriin merkit-ty omistaja oli ollut konkurssiin mennyt yritys. Piti siis rahaa vastaan tilata YTJ:stä tilinpää-töstiedot siltä ajalta, kun firma vielä toimi. Niistä löytyi nimi

ja nimelle numero. Yllätys oli melkoinen, kun puhelimeen vastannut mies kertoi, että hánhän soitti minulle juuri muutamia kuukausia sitten ja tarjosi kahta varaosa-164:ää mi-nulle purkuun. Asia oli tuolloin jäänyt siihen, että pyysin niistä valokuvia, joita ei sitten koskaan tullut.

Toinen näistä autoista oli vanha autoni. Siinä kohtaa ei enää kuvia tarvinnut lähettää vaan autoja lähdettiin hake-maan. Melko lohduttoman näköiseksi auto oli päätynt. 20 vuotta ulkona oli tuottanut pintaan sammal- ja jäkäläpin-noitteen. Myyjä tiesi kertoa taustasta sen verran, että alle kaksi vuotta Loimaalle myynti-ni jälkeen uusi omistaja oli rik-konut autosta ylivaihdelaatikon ja moottorin. Jotenkin se sitten oli päätynt tämän romuliik-keen haltuun, josta sitä nyt olin noutamassa.

Melkoinen työmaa

Tekniikkaa siinä ei enää ollut eikä nahkasisusta houkutelut istumaan. Rallye-mittaristo oli myyty ensimmäisenä eikä ohjaustehostintakaan ollut. Sen sijaan omatekemä keskikonsoli ja kaksi kappaletta kullanväri-siä Siriuksia edelleen oli autossa kiinni. Jo kaukaa ne kertoivat auton olleen juuri se sama yk-silö. Romuliikkeen pihamaa oli



Autoon palautettiin Volvon lisävarusteena Rally-mittaristo, jollaisen olin asentanut siihen noin neljännes vuosisata sitten. Kuva 164:n entisointikertomuksesta

ollut otollinen auton säilymisel-le, vaikka taivasalla se oli nämä vuodet ollut. Pihalla ei kasvanut mitään ja lattiastaan se olikin yllättävän ehjä. Projekti alkoi loppujenkin osien purkamisella ja grilliin kiinnittämisellä. Alustamassojen poiston jälkeen hiekkapuhallus ja hitsaushommiin. Ensimmäi-nen talvi riitti peltihommien val-mistumiseen. Aivan pakottavaa tarvetta koko kynnyskoteloiden vaihtoon ei ollut, mutta pro-jektin edetessä oli tullut ajatus tehdä tämä kunnolla. Siksi-pä myös takapyöränpesät vaihdoin

kokonaisena pihamaalta löyty-neestä 144-purkuautosta. Siinä kun oli virheettömät ja tässä jo kertaalleen hitsatut. Varapyörä-kotelot tulivat takaisin samoin kuin nuoruuden synnit korjattiin vaihtamalla alkuperäismallinen takavalopelti 264:n tilalle. Mas-kikappale ja konepelti säilyivät alkuperäisenä mutta lähes ruos-teettomat ovet ja takaluukku vaihtuivat alkuperäisten tilalle. Maalaukseen kori ja luu-kut lähti loppuvuodesta 2021. Oletus oli, että se ei siellä ole kuin 6 kuukautta korkeintaan, mutta niin vain aika riensi.

Kori palautui vajaan vuoden ja luukut lopulta puolen toista vuoden kuluttua maalaukseen lähdöstä. Nekin toisen maalarin maalaamina. Samalla maalie-rällä maalattuna sentään. Koria odotellessa oli hyvää aikaa kunnostaa tekniikka ja kaikki muut osat. B30 moot-toreita oli hyllyssä runsaasti, jo-ten sieltä valikoitui yksilö, jolle riitti rengastus ja laakerointi. Kanteen laitatettiin seetit, jot-ta lisäaineita ei tarvitse miettiä tankkauksessa. Kaasuttimet kävivät tehdaskunnostuksessa. M410 laatikko löytyi Tornioista. Alkuperäinen taka-akseli kävi osajalla laakeroinnissa. Kaikki alustanosat hiekkapuhallettiin ja keltapassivoitiin. Nahka-penkit päätin lopulta kunnos-taa myös. Uudet nahat tilasin Ruotsista. Ainoa ongelmaosa sisustuksessa oli lattiamatto. Niitä kun ei VP Autoparts vie-lä uustuotantona tehnyt. Itseltä löytyi kolmen eri purkuauton punaiset matot, mutta ei niistä yhdistämälläkään saanut riittä-vän siistiä kokonaisuutta. Siispä alkoi toista vuotta kestänyt lob-baus VP:n suuntaan. Lopulta toukokuussa 2024 ensimmäinen asiakkaalle toimitettu mattosar-ja saapui täydentämään muuten hienoksi saadun sisustan.

Vanteiksi löysin tutun har-rastajan kautta lisävaruste Dunlop-vanteet, mutta omaan silmään ne vaativat jotain pa-rannusta. Siispä päätin kääntää keskiöt, jotta saatiin hieman li-sää ”huulta” ja pyörät ulommas. Tämä edellytti oikeanlaisten niittien löytämistä tilalle ja vannekehien uudelleenkro-mausta. Kromausta tapahtui lo-pulta Latviassa asti. Valitettavasti kromauksessa oli käynyt jokin virhe, sillä jo kuukauden jälkeen kromi alkoi ”kuoriutumaan”irti. Siispä ainakin toistaiseksi alle päätyi alkuperäiset ATS-lisäva-rustevanteet. Toukokuun 2024 lopussa alkoi jo kiire painaa päälle, kun oli sovittu, että autolla osallis-tutaan SAHK:n Retkeilyajoihin kesäkuun alussa. Edellisellä vii-kolla Ville Koskeniemi ja Pasi Myllymäki tekivät museotarkas-tuksen ja mustat kilvetkin au-toon saatiin ennen tapahtumaa. Harmillisesti auton ensimmäi-nen rekisterikilpi EIV-1 oli käy-tössä ja autoon liittyvät kaikki muut rekisterinumerot olivat jo 6-merkkisiä. Siispä päädyin hakemaan autoon ”museokilvet”, jotka ovat lähtökohtaisesti ny-kyään 5-merkkisiä. Sattumalta Nokian konttorilta löytyi myös nelimerkkisiä ja MEO-1 oli itsestään selvä valinta.



Loppuposeeraus, Jouni Jokinen OS-muistomitali kädessään autonsa vieressä Vehoniemellä. Muistuu mieleen Volvon värikartta 1960- ja 1970-lukujen taitteesta. Värit säilyttivät silloin jotenkin. Ne sopivat vanhoillisen arvokkaaseen Volvo 164:een hienosti, mutta ainakin kaksi muun merkistä autoa kaveripiiristäni saivat Volvon värit. Kuva mpz

Autojen historiaa – luentosarja

Tampereen mobilistit aloitti autojen historiaa käsittelevän luentosarjan yhteistyössä Kangasalan kirjaston kanssa. Luentosarjassa edetään nykypäivästä kohti auton ilmestymistä markkinoille. Tavallaan siis edetään historiaa ”väärinpäin”.

Luennot on tarkoitus toteuttaa oman kerhon voimin, eli että kerholaiset itse pääsevät esitelmöimään itseä kiinnostavasta aikakaudesta. Ensimmäinen luento oli 11.3.2025 Kangasalan pääkirjaston Harjula-salissa. Luentosarjan puuhamies Mikko Heimo aloitti kertomalla sähköautoista. Väkeä tapahtumassa oli noin parikymmentä henkilöä, jotka olivat mobilisteja sekä ilmeisesti nimenomaan sähköautoista kiinnostunutta kylän väkeä. Mikä parasta, luento sai aikaan mukavasti keskustelua ja



Kangasalan kirjaston Harjula-sali on hyvä paikka luentosarjalle. Keskellä kylää ja parkkipaikkoja on paljon. Parikymmentä osallistujaa on käytännössä paljon, mutta lisääkin keskustelijoita mahtuisi saliin. Kuva Petri Kata

mielipiteitä luennon aiheesta.

Luentosarja jatkuu syksyllä. Luentopaika on Kangasalan kirjaston Harjula-sali. Katso Hyrjysyn tapahtumasivulta

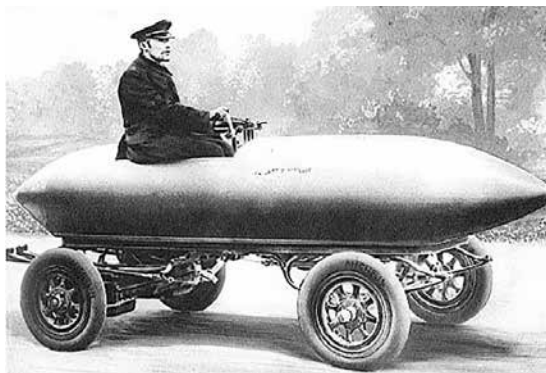
ja Tammobin kotisivulta. Tapahtumat näkyvät Kangasalan kunnan tapahtumalistalla. Jos haluat itse esitellä jotain ajoneuvohistorian vaihetta, ota yh-

teyttä Mikko Heimoon. Hänen yhteystietonsa ovat Tampereen seudun mobilistit ry:n hallituksen yhteystiedoissa sivulla 46.

Osa 1. Mikko Heimo Nykyaika, sähköautojen uusi tuleminen

Sähkö

Säkenöivä ja kipinöivä ilmiö on aina kiinnostanut, mutta myös pelottanut ihmisiä. Kun sähköverkkoja alettiin vetää kaupunkeihin ja syrjäisiinpiinkin maailmankolkkiin, se herätti ihmisissä paljon pelkoja. 1800-luvun lopulla ihmisiä peloteltiin sähkön vaarallisuudella päivälehdissä ja tämänkaltaisia kuvia julkaistiin laajalti. Elektrofobia eli sähkön pelko oli jopa melko yleistä tuolloin. Tänä päivänä samanlaisia reaktioita on aiheuttanut muun muassa 5G verkot.



Sähköauto ei ole uusi keksintö

Michael Faraday keksi sähkömoottorin toimintaperiaatteen jo 1820-luvulla ja hyvin nopeasti valmistettiin myös ensimmäiset sähköautot tai -vaunut, kuten niitä tuohon aikaan kutsuttiin. Ne olivat käytännössä hyvin hitaita hevosettomia vaunuja, mutta kyllähän meitä propellipäitä ja Pelle Pelotomia on ollut jo tuona aikana ja 1800-luvun lopulla ajettiin näilläkin kovaa. Vuonna 1899 belgialainen Camille Jenatzy saavutti sähkösukkulallaan 106 km/h:n nopeuden. Mielenkiintoista tuossa Jenatzyn kulkupelissä on se, että siinä oli tuplamoottorit taka-akselilla aivan kuin uusimmassa Tesla S Plaid:ssa. Toinen hauska seikka on, että ranskalainen rengasvalmistaja Michelin toimitti tuolloin jo renkaita näihin vekottimiin.



Detroit Electric

Yksi tunnetuimmista sähköautoista on Detroit Electric, jota valmistettiin vuosina 1907-1939. Se oli siis tuotannossa varsin pitkään. Tämä auto on tuttu monille Aku Ankan lukijoille Mummo Ankan autonä. Detroit Electric:ejä rullasi tehtaalta

ulos kaiken kaikkiaan 13 000 kappaletta, mitä voi pitää varsin suurena määränä. Auton toimintamatka oli melko rajallinen johtuen alkeellisesta tekniikasta. Silti 130 kilometrin toimintamatkaa voi pitää ihan kelvollisena ja testeissä autolla päästiin jo samoihin yli 300 kilometrin lukemiin kuin nykyautoillakin.



Nykyaajan sähköauton kehitys

Sähköautojen kehitys oli erityisen nopeaa 2010-luvulla. Tesla dominoi kehitystä vuodesta 2008 alkaen, jolloin Tesla Roadsterin ensimmäinen sukupolvi tuli tuotantoon. Nissan toi vuonna 2010 markkinoille edullisen, mutta toimin-

matkaltaan rajallisen Leafin ja VW ID-sukupolvensa ja sen liitännäiset vajaa vuosikymmen myöhemmin. Mercedes ja Volvo/Polestar liittyivät mukaan kilpailuun toisinaan 2019. Kiinalaiset merkit, kuten BYD tai MG ovat mielenkiintoisia uutuuksia ja ovat edesauttaneet hintojen laskua ja tuoneet sähkövatkaimet siten monen ulottuville. Mielenkiintoisena yksityiskohtana Tesla Roadsterin sisustan muoviosia valmistettiin Kangasalla jo lähes 20 vuotta sitten, kun Asoma toimi alihankijana.

Polttomoottorit valtaavat tiet

Sähköautot katosivat markkinoilta vain parin-kolmenkymmenen vuoden jälkeen. Miksi näin kävi? Polttomoottoriauton käyttö alkuaikoina vaati asian- tunteen, paneutumista ja voimaa. Käynnistys kammella oli hankalaa ja kuumenemisen- gelmat vaivasivat monia autoja. Cadillac toi jo vuonna 1913 markkinoille starttimoottorin, jolloin käynnistys muuttui suorastaan naurettavan helpoksi.

Jäähdyttimen käyttöönotto poisti monet lämpöongelmat. Viimeiset kuoliniskut kalliille ylellisyyksineille kuten sähköautot, oli Fordin käynnistämä T-Fordin liukuhihnatuotanto, mikä laski autojen hintoja roimasti. Se toi tavallisille ihmisille mahdollisuuden hankkia automobiili. Lisäksi Yhdysvalloissa siirryttiin sähköverkoissa tasavirrasta vaihtovirtaan, jolloin sähköautojen lataamisesta tuli- kin yhtäkkiä haastavaa. Uutta tulemistä saikin odotella lähes 100 vuotta.



Sähköauton uusi tuleminen

Se uusi tuleminen tuli mas- satuotannon muodossa vasta vuonna 1996, kun General Motors toi markkinoille EV1:n. Niitä tehtiin 1 117 autoa ja kaik-

ki toimitettiin Kalifornian ja Arizonan markkinoille. Nämä olivat saatavana vain leasing- autoina ja GM lunasti ne takaisin vuonna 2003. Lähes kaikki autot romutettiin tuon jälkeen, mutta 40 autoa lahjoitettiin eri museoihin.



Superautoja

Aivan kuten polttomoottori- autoissa on superautoja, myös sähköautojen joukkoon mahtuu todellisia tehopesiä. Oikeastaan vielä enemmän kuin perinteisillä polttoaineilla. Mielenkiintoiseksi tämän tekee se, että sähköautoissa jopa perhemalleissa on todella tehokkaita yksilöitä.

Muun muassa Tesla S Plaid on neliovien iso perheauto, joka saavuttaa 320 kilometrin tuntinopeuden, kiihtyy nollasta sataan 2,3 sekunnissa ja tehoa on yli tuhannen hevosvoimaa. Hintaa tällä kapistuksella on silti ”vain” reilu 120 000 euroa, kun perinteisten superautojen hinnat saa kertoa viidellä, jopa kymmenellä.



Raskas liikenne

Myös raskas kalusto sähköistyy vauhdilla. Käytännössä isoimmat merkit ovat tuoneet sähkökuorma-autonsa jo ainakin jakeluajoon, mutta monella



valmistajalla on raskaampia autoja esimerkiksi rahtiliikenteeseen. Tällä hetkellä raskaimmat sähköiset yhdistelmät yltyvät 74 tonnin kokonaispainoon ja toimintamatkat ovat 600-800 kilometriä yhdellä latauksella.

Kertakäyttöautoja?

Monesti kuullaan sanottavan, että sähköautot ovat kertakäyttöautoja eikä niillä päästä pitkään elinkaareen. Totta toinen puoli. Moni edullinen sähköauto on rakennettu "halvalla"

ja niiden ei olekaan tarkoitus kestää miljoonaa kilometriä, kuten vanha Mersun 200 Daniel kesti. Toisaalta maailmassa on sähköautoja, joilla on ajettu jopa 2 miljoonaa kilometriä. Suomessakin on taksina Tesla, jolla on ajettu yli 750 000 kilometriä.



Kierratys ja uudelleen käyttö?

Kun sähköauton elämä on päätynyt, suurin osa autosta kierrätetään samalla tavalla kuin polttomoottoriauto. Muovit, metallit ja lasi kerätään talteen ja kierrätetään. Akustoista osa kerätään talteen kokonaisena

ja esimerkiksi Kokkolan autohuollon kaltaiset EV-spesialistit hankkivat näitä akkuja korjattavaksi ja sen myötä vaihdettavaksi rikkiinäisen tilalle. Akkujen materiaaleista voidaan kierrättää noin puolet. Loppuosa menee polttoon ja senkin jälkeen tuhasta pystytään erottelemaan tiettyjä materiaaleja tai aineita.



Mikko Heimo avaa keskustelun 2000-luvun autoista Kangasalan kirjastossa. Kuva Petri Kata

Rakentelu?

Sähköautoja tuunataan ja rakennellaan siinä missä polttomoottoriautojakin. Toki kalliimpi hankintahinta ja uusi kalusto asettavat varsinkin nuoremmalle väelle rajoitteita rakentelulle. Uskoisin, että näyttelykauden avautuessa ja tulevaisuudessa tapahtumissa tullaan näkemään myös paljonkin rakenneltuja sähkövatkaimia. Allekirjoittanutkin saattaa ajella Teller-vollaan vaikka Mustaanlahteen joku keskiviikko. Jos ei muuta, niin ihan keskustelua herätteläkseen... Oma koulukuntansa ovat "nörtit", jotka kehittävät ohjelmistoja, joilla päästään

valmistajan järjestelmiin ja pystytään muokkaamaan tai aktivoimaan auton softassa jo olevia ominaisuuksia. Esimerkiksi Teslaan on saatavana CAN-väylään liitettävä Commander, jolla voidaan poistaa kaikki ajoavustimet ja luistonestot, jolloin autosta muotoutuu melko mielenkiintoinen reilun 400 hevosvoiman takavetoinen kapistus, joka kaikki tehot ovat käytettävissä heti kaasupolkimen hipaisulla. Ja myös varsin konservatiivinen ja perinteinen Shelby on julkaissut Mustang Mach-E sähköautosta oman versionsa perinteisillä Shelby-raidoilla ja muilla herkuilla.



Restomod

Polttomoottoriautojen rakentelussa niin sanottu Restomod-tyyli, jossa vanhoihin kuoriin ympätään nykyaikainen tekniikka, on ollut jo jonkin aikaa suuressa suosiossa varsinkin rapakon takana. Samankaltainen ajatusmalli on se, että klassikkoautoon asennetaan sähkötekniikka.

Sitä ovat tehneet niin yksityiset harrastajat kuin yrityksetkin ja maailmalla on useita tähän erikoistuneita pajoja. Suomessakin on tehty useita

erittäin tyylikkäitä sähkökonversioita ja tälläkin hetkellä on työn alla lukuisia mielenkiintoisia projekteja. Kannattaa siis tutkailla internetin ihmeellistä maailmaa tai Instagramin saloja, sillä projekteja löytyy helposti.

Jos sähköautot kiinnostavat, allekirjoittaneelta saa tulla kysymään asiasta ja kyytiinkin pääsee. Mikko Heimo



Luentosarja jatkuu

Yllä oli Tammobin auton historian luentosarjan ensimmäisen osan sisältö. Luentosarjan toinen osa – autojen 2000-luku - oli tiistaina 13.5. Kangasalan pääkirjaston Harjula-salissa. Tämänkin luennon aineiston esitteli Mikko Heimo. Aineiston kehittelyyn

osallistui hallituksen jäseniä. Sarja jatkuu loppukesällä, 5.8. Silloin käsitellään 1980-1990-lukujen autoja. Esitelmän pitää Matti Pitkänen. Paikka on entinen: Kangasalan kirjaston Harjula-sali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30. Tervetuloa!

TULOSSA

27.-30.7.2026



Matkalle osallistujien yhteiskuva Hendon Royal Air Force museon Spitfire Mk XVI edessä. Vasemmalta: Jaakko Rissanen, Satu Lehto, Markku Välimäki, Keijo Lehto, Antti Pulliainen, Pasi Korhonen, Kalevi Hatavara, Markku Vuorela, Asko Nieminen, Heikki Saarela, Esko Pohjola, Kari Simonen, Hannu Humalisto, Kalevi Huuskonen, Pertti Halme, Deici Halme, Tapani Mäntyniemi, Tarja Vilhula, Jouni Viitamäki, Henrik Tuppi, Mika Lehtilä, Seppo Seilo, Seppo Kekola, Matti Vilhula, Per-Olof Granqvist, Jouko Myllymäki, Jorma Palonen, Tuomo Väliaho.

Museomatkalla Englannissa parkanolaisten mukana

OSA 1

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Parkanon seudun Mobilistit ry järjesti museomatkan Englantiin 22-29.4.2025. Matka onnistui myös säiden puolesta täydellisesti. Ei satanut ja lämpö oli koko ajan 20–25 astetta – outoa Englannissa. Pääteemana oli automuseot, joista kävimme kymmenessä. Tässä lehdessä on viisi kohdetta ja seuraavassa lehdessä on loput.

Pääosin matkaan lähti viime vuoden parkanolaisten järjestämissä Itämeren ympäriajossa mukana olleet. Sillä matkalla oli puhetta, että seuraava matka voisi olla vaikka Englantiin, jossa on paljon automuseoita. Niinpä matka toteutui ja mukaan lähti 28 osallistujaa, joista 24 oli mukana myös viime kevään Itämeren ympäriajossa. Parkanosta ja lähiympäristöstä lähti 10 henkilöä, loput muualta

Suomesta, joista viisi henkilöä Tampereen seudun mobilisteista. Jorma Palonen, Esko Pohjola, Asko Nieminen sekä Keijo ja Satu Lehto. Keski-ikä oli 68 vuotta. Matkanjohtajana ja suunnittelijana toimi Tuomo Väliaho Parkanosta ja matkan vastuullisena järjestäjänä oli matkatoimisto.

Britanniaan matkustavat suomalaiset tarvitsevat sähköisen ETA-matkustuslupan 2.4.2025 alkaen. Matkustuslupa on yhdistetty passiin, jolla sitä haetaan. Luvan haku älykännykän kautta osoittautui todella vaikeaksi, varsinkin kun huomioi lähtijöiden keski-ään. Suurin osa tarvitsi ulkopuolista apua. Tämä prosessi osoittautui reissun vaikeimmaksi asiaksi.

Suunnitelma oli lentää Helsingistä Manchesteriin ja palata Lontoosta takaisin. Englannissa kaikki kuljetukset hoidettiin

paikallisten tilausajoyrittäjien avulla ja he myös aikatauluttivat siirtymiset vierailukohtien välillä. Jokaiselle päivälle varattiin 1–3 museokäyntiä. Kaikki hotellit sekä vierailut varattiin ja maksettiin etukäteen. Kaikille osallistujille jaettiin ohjelma, mistä löytyi aamiaisesta alkaen kellonajat päivän tapahtumiin. Näillä eväillä lähdettiin matkaan.

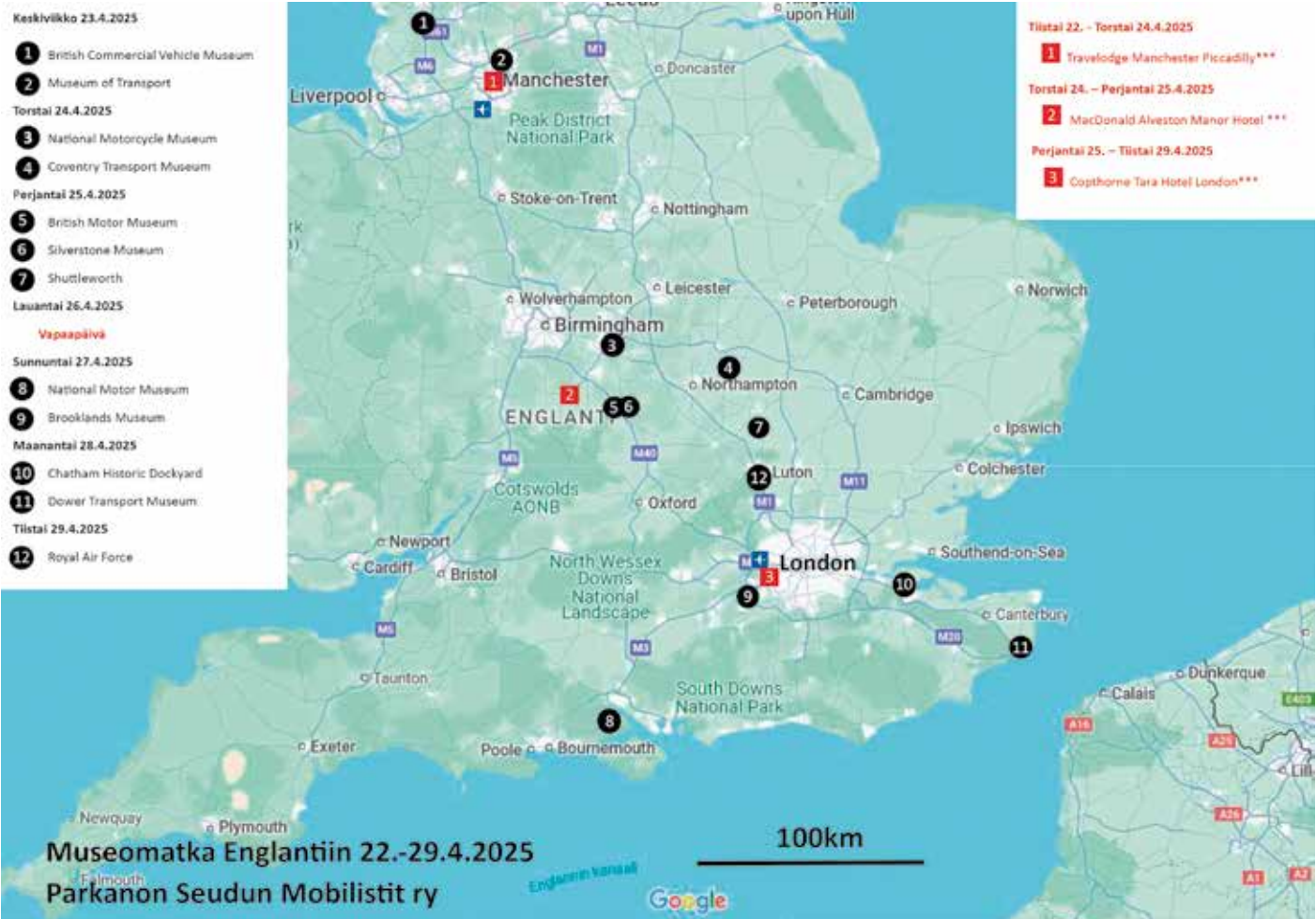
Juuri kun olimme saapumassa Helsinki-Vantaan lentokentälle, Finnair ilmoitti lennon Manchesteriin peruuntuneen lentäjien lakon takia. Korvaava lento lähti vasta seuraavana päivänä 16:05 Pariisiin ja sieltä illalla Air Francen lennolla Manchesteriin. Finnair oli järjestänyt yöpymisen ja illallisen Helsingin lentoaseman terminaalien vieressä olevaan Clarion **** lentokenttähotelliin. Matkalla ei ollut ainoatakaan valit-

tajaa tai sopeutumaton. Tämä pikku kierto Pariisin kautta oli vain mauste hienolla matkalla.

Korvaavaa lentoa odotellessa meillä oli aamupäivällä hyvää aikaa tutustua lähellä lentokenttää, Aviapoliksen ytimessä sijaitsevaan Suomen Ilmailumuseoon.

Manchesterissa kaksi museoita jäi pois, mutta ei haitannut, kun jäljellä oli vielä kymmenen. Museoiden esittely on käyntijärjestyksessä kuvissa. Englannin auto- ja ilmailumuseot ovat suuria rakennuksiltaan ja maa-alueiltaan. Suurin maa-alue oli 12 hehtaaria.

Museovierailut on esitetty kuvina. Esittely alkaa 3. museosta, koska kartan 1. ja 2. Manchesterin museot jäivät käymättä Finnairin uudelleen reitityksen vuoksi.



Kartta museoista ja hotelleista

Coventry Transport -museo

Museo on liikennemuseo Coventryn keskustassa Englannissa. Siinä on suurin julkisessa omistuksessa oleva kokoelma brittiläisiä tieliikennevälineitä.

Kaupunki oli aiemmin Britannian autoteollisuuden keskus. Museossa on yli 240 autoa ja hyötyajoneuvoa, 100 moottoripyörää ja 200 polkupyörää.



1959 Ferguson R 5/2 prototype



Polkupyörien kehitys.



Queen Mary's Daimler. Tämän auton voi adoptoida.

National Motorcycle-museo

Kansallinen moottoripyörä-museo sijaitsee 8 hehtaarin alueella Bickenhillissä, Solihullissa, Englannissa, ja siellä on maailman suurin brittiläisten moottoripyörien kokoelma, yli 1000 upeasti entisöityä moottoripyörää 5 hallissa. Näkymä tyrmäsi täysin, ei parissa tunnissa pystynyt kuin ihmettelemään näkemäänsä.



1. hallissa oli vanhimmat pyörät merkijärjestyksessä kuten muissakin halleissa.



2. halli



3. halli



4. halli



5. halli

British Motor Museum

British Motor Museumissa Gaydonissa, Warwickshires-

sä, Englannissa, on maailman suurin kokoelma historiallisia



Kuvassa "the Flying Finn" Timo Mäkisen Monte Carlon vuoden 1965 voittaja-auto. Toinen Mini on Rauno Aaltosen.



"Myrskylinnut" elokuva auto

brittiläisiä autoja, ja esillä on yli 300 autoa British Motor Industry Heritage- ja Jaguar

Heritage-säätiöltä. Rakennus on puolikaaren muotoinen iso halli



Kesellä Niki Laudan 1973 BRM P160E



Formula-luokkien autot olivat ennenvanhaan aikailla turvattoman oloisia.

Museoon menimme "autotaliin." Oven kulmassa oli sekuntikello ja ovivahti. Kun kello tuli nollaan, ovi aukesi ja kävelimme sisään. Sitten sivuille aukesi isot radan näytöt molemmiin puolin ja kilpa-autojen moottorin äänet. Samassa kuva alkoi liikkua ja autoja lähti ikäjärjestyksessä vauhdilla lähtöruuduista taaksepäin. Esityksen jälkeen aukesi ovi varsinaiseen näyttelytilaan.

Silverstone museum

Museo sijaitsee brittiläisen moottoriurheilun sydämessä, ikonisella Silverstone Circuitilla. Siellä tutustuimme erilaisiin näyttelyihin, legendaarisiin autoihin ja kilpasaankareiden tarinoihin, jotka muovasivat historiaa.



Isossa hallissa on mm. David Couldhartin McLaren



Land Rover Defender 110 James Bondin 'Skyfall'-filmin auto



Shuttleworth Collection on toimiva ilmailu-, auto- ja maatalouskokoelma

Lentäjä Richard Ormonde Shuttleworth perusti kokoelman vuonna 1928. Lentäessään Fairey Battle -lentokoneella yöllä 2. elokuuta 1940 Shuttleworth menehtyi.

Hänen äitinsä perusti vuonna 1944 Richard Ormonde Shuttleworth Remembrance säätiön "ilmailun, metsityksen ja maatalouden tieteen ja käytännön opettamiseksi".

Lentokoneiden lisäksi kokoelmassa on useita vintage- ja veteraaniautoja. Tapahtumiin kuuluvat pienoismallien lentonäytökset, lentotanssit ja maatalouden tieteiden ja käytännön opettamiseksi.

Alueella on 6 lentokonehallia ja 1 toimisto/kahviohalli.



Lentokonehallit ovat kiinni toisissaan ja kulkemaan pääsee sisäkautta.



Autohallissa on hienosti entisöityjä autoja.



"Kangaspuukoneet" ovat 1900 luvun alusta ja lentokuntoisia. Edessä Voisin-Farman I



Kaksikerrosbusseissa oli aikoinaan tyyliä.

Jatkuu seuraavassa numerossa.

KANTTIAUTO- KRUIRING

Ajoneuvoille valmistusvuosi 1933 tai aikaisemmin

Lauantaina 9.8.2025

Tampereen Seudun Mobilistit ry kutsuu kanttiauto-kesäseen tapahtumaan Tampereen seudulle. Ajoreitin pituus on noin 35 kilometriä.

LÄHTÖ, REITTI JA KOHTEET

10.00 Kokoon-tuminen Tampereen Hämeenpuistoon
11.30 Lähtö kohti Kangasalaa
12.30 Näyttely ja viihdetauko Kangasalan kirkonkylässä
13.30 Näyttely, lounas ja palkintojen jako Mobiliassa
15.00 Päätöskahvit Vehoniemessä

Mahdollisuus edulliseen yöpymiseen ennen ja jälkeen ajon Kangasalla. Suunnitteilla on yhdessä T-Ford ja A-Ford-kerhojen kanssa yhteinen ja omakustanteinen illanvietto la 9.8.

ILMOITTAUTUMINEN JA LISÄTIEDOT

Ilmoittautuminen ennakoon viimeistään 29.7.2025
martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111. Vain 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta autoa voidaan ottaa ajoon. Tarkemmat ohjeet tulevat seuraavassa Hyrysissä kesäkuussa.



Vanhojen autojen kanssa puuhailu on yhteisöllistä ja hauskaa, varsinkin kun aurinko (melkein) aina paistaa. Kuva mpz

OSALLISTUMISMAKSU

Auto ja kuski 35 €. Matkustajat 25 € ja lapset 15 €. Hinta sisältää lounaan Mobiliassa, kahvit Vehoniemessä, ajokilven, tiekirjan ja kunniakirjan ja tapahtuman luvituksen.

Toistaiseksi muutokset mahdollisia. Suunnitteilla on mahdollisuus trailerin siirtokuljetuksiin ja iltajuhla, Majoitus on alustavasti varattu Hyvinvointikeskus Apilasta, joka sijaitsee Vesijärven rannalla.

Tampereen Seudun Mobilistit ry

TERVETULOA VIETTÄMÄÄN KESÄPÄIVÄÄ KESÄPÄIVÄN PITÄJÄÄN!



VIIMEISIÄ
PAIKKOJA
VIEDÄÄN



SYYSKUUSSA FALUNIN MARKKINOILLE!

Perinteinen Falunin reissu oli tauolla viime vuonna. Nyt sinne pääsee. Hinta on tingitty niin alas kuin sen hyvillä palveluilla voi saada.

Lähtö Kangasalta torstaina 4.9.2025 klo 12.30. Helsingin kautta Tukholmaan ja sieltä Avestan kautta Faluniin. Paluu Kangasalle sunnuntaina 7.9. noin klo 13.

Matkan hinta on vain 270 euroa per henkilö. Hintaan sisältyy:

- Laivamatkat Vikingillä Hki-Tukholma ja Tukholma-Turku.
- Bussi-kuljetukset Mäntylän bussilla Kangasala-Helsinki, Tukholma-Falun Lugnet ja Falun-Tukholma, Turku-Kangasala. Bussi on käytössä Falunissa kenttäkuljetuksiin.
- Yöpyminen 2-henkilön huoneissa Scandic Falun Lugnetissa.

Ilmoittaudu heti: prusiantti1@gmail.com. Ilmoittautumisen yhteydessä anna myös syntymäaikasi ja paikka, mistä nousemme linja-autoon sekä osoite, mihin lähetämme laskun. Lisätiedot: prusiantti1@gmail.com

TERVETULOA MUKAAN FALUNIIN!

Tampereen Seudun Mobilistit ry



Dunsmore

Iso-Britannia on rakennussarja-autojen (kit cars) luvattu maa. Jo 1950-luvun alkupuolella valmistettiin useita erilaisia lasikuitukoreja ja kokonaisia muutossarjoja lähinnä Austin 7 ja Ford Popular autoihin. Näitä oli runsaasti saatavilla ja ne olivat varsin halpoja käytettyinä.

1970-luvun alussa tehdyt verotukselliset muutokset isivät rakennussarjojen valmistajiin rankasti. Vuosikymmenen lop-

pupuolella ala elpyi uudelleen ja merkikiri oli melkoinen. Eräs laadukkaimmista ja kalleimmista oli Dunsmore Motor Tractionin valmistama Dunsmore.

Auto muistutti perinteistä 1930-luvun urheiluautoa olematta kuitenkaan minkään auton kopio. Kaikki valmistetut autot erosivat toisistaan enemmän tai vähemmän. Autoja valmistettiin paikkakunnalla Stretton-on-Dunsmore,



Warwickshiressa. Herra auton takana oli Bill Hines taustavoimanaan 70-vuotias veteraani 'Bunny'.

Auto perustui vahvasti Jaguarin osiin, joskin prototyyppissä oli moottorina Vauxhall Ventoran suora 3-litrainen kuutoskone. Austin Westminsterin taka-akseli, lehtijouset ja tehos-

tamattomat rumpujarrut. Kori

oli pääosin peltikori; nokkaosa oli lasikuitua. Rintapelti oli vaneria teräsvahvistuksin. Erikoisten Jaguarin moottorien ohella käytettiin myös Roverin V8 ja Rolls-Roycen 4-litraista suoraa kuutoskonetta Van den Plas Princessistä.

Autoja valmistui vuosien 1984 ja 1996 välillä noin 15 yksilöä.



Dunsmore Jaguars.



Griffon

Griffon oli varsin tyypillinen esimerkki 1980-luvun rakennussarja-autosta. Autossa oli paljon vaikutteita Morganista, joskin se oli aivan omaa muotoilua.

Hucknallissa, Nottinghamshiressa sijainnutta Griffon Motorsia ylläpitivät herrat Barrie Comery ja John Todkill. Barrie Comery oli työskennellyt toisen kit car -valmistajan Spartanin palveluksessa viitisen vuotta ennen oman projektinsa aloitusta. John Todkillin aiempi työpaikka oli Raleighin pyörätehdas, jossa hän suunnitteli potkupyöriä!



Griffon käytti perustana Vauxhall Vivaa; ilmeisesti viimeisenä rakennussarja-auton valmistajana. Moottorina oli Vivan 1300 cc neloskone. Brittiläiset käyttävät perustana käytetystä autosta nimitystä 'donor car' eli auto, joka lahjoitetaan osansa projektiin.



Griffon 110

Griffoneita valmistui vuosien 1985 ja 1989 välillä noin 120 kappaletta. Huomaa, että Iso-Britanniassa rakennussar-

ja-autot rekisteröidään usein perusauton vuosimallia käyttäen; myytävänä saattaa olla esim. 1973 -mallin Griffon.

Apinoita ja moottoripyöriä Mobiliassa

Ehkä kaikki, minä mukaanluetuna, eivät ole äkänneet, että Monkkihonda on monkey eli apina. Pojalleni ostin Suzuki PV:n, kun sen aika oli. Olisihan se ollut paljon hienompaa, että olisi ollut apina kotona, kun kummisedälläniikin oli elävä apina, Maurice.

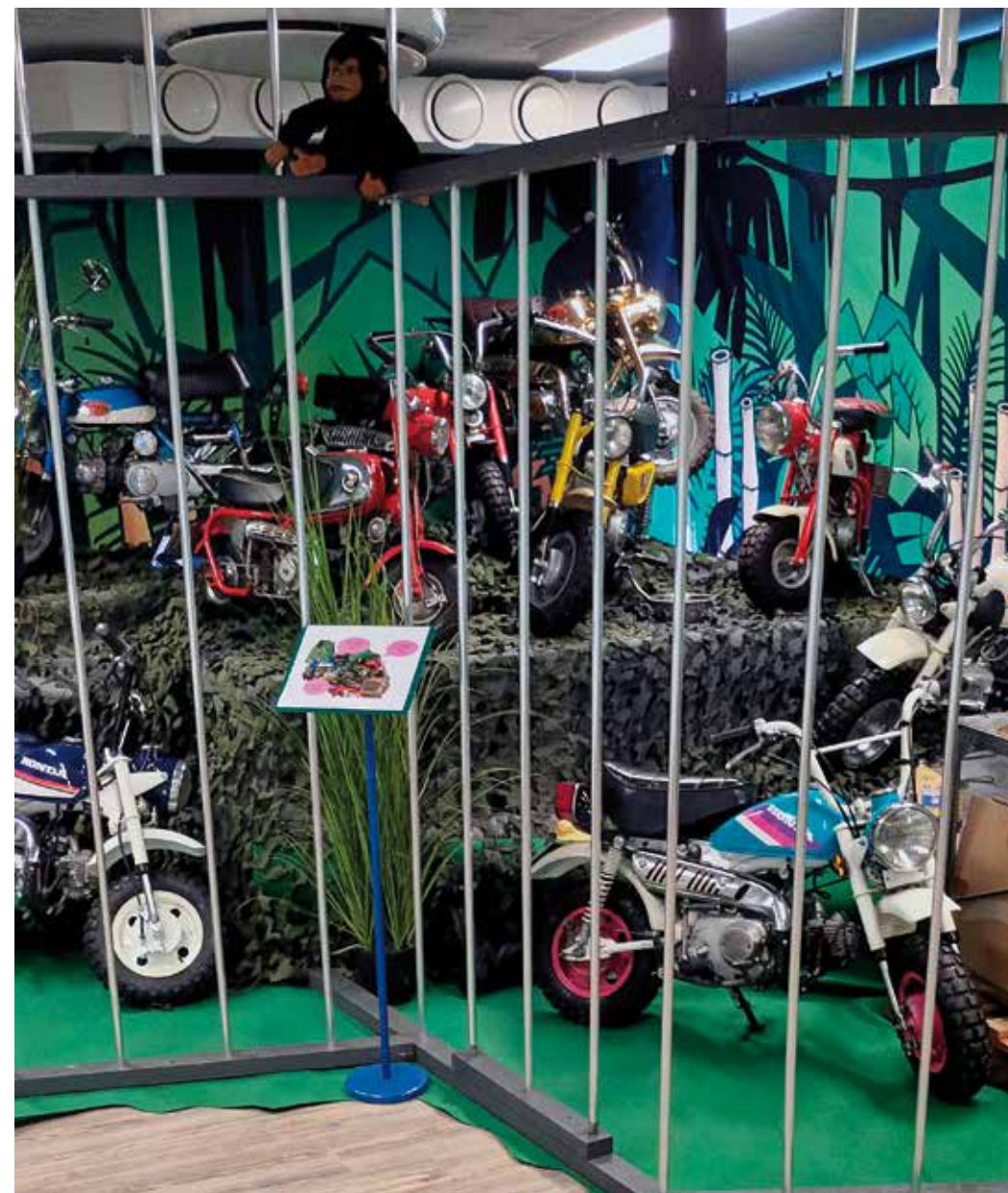
Honda Monkey sopeutui Suomen mopoasetukseen takkuisesti, mutta maahantuoja Oy Otto Brandt Ab osasi taitella Monkkihondan mopoksi vuonna 1975 Hondan tuotannon vaihtokelpoisilla osilla ja vähän pielavetisillä virityksillä.

Suomessa on tapana (paitsi kummisedälläni) laittaa apinat häkkiin ja näin on tehty Mobiliassakin. Apinatarha-näyttelyssä pääsee havainnoimaan Suomeen sopeutettuja Monkey Hondia. Näytteille on saatu mielenkiintoinen kirjo. Harvoin on nähty missään näytteillä kaikkia Suomessa markkinoituja Honda Monkey-tyyppejä. Ne ovat "malli Finland" eli vain meille suomalaisille tehty.

Honda Monkey oli suuri ja pitkäaikainen menestys, jota sitten Suzuki PV tuli jakamaan, mutta jatkuvasti niitä näkee liikenteessä. Parkkivahdin silmiin osui Restaurantpäivien 18.5. onnellisimmalta näyttäneet mies, joka retuutti suosionsoitusten saattelemana "pikkutankki-Monkeyn" autoonsa ja entisöintiin. Tietävästi nämä pienipyöräiset paristimet elävät retroaaltoa ja apinathan ovat aina suosittuja.

Pauke - VMPK 50 vuotta

Rainer Mäkipää, perimmiltään moottoripyörämies, kirjoitti muistelmasarjansa osassa 70 (Hyrysyys 3/2021, lehti löytyy Tammobin sivuilta) Veteraanimoottoripyöräklubin perustamisesta 17 kaverinsa kanssa Tampereen Salhojankadun pubissa 25.11.1975. Tämä pyörädealistien joukko oli huolestunut vanhojen moottoripyörien arvostuksen marginalisoitumisesta. Valtakunnalliseksi järjestöksi VMPK rekisteröityi Helsingissä vuonna 1980. Pauke juhlistaa Veteraanimoottoripyöräklubin



Harvoin museossa alkaa naurattaa, mutta Apinatarha on mainio idea ja toteutus vielä parempi. Mobilian uutuuksinäyttely esittelee kaikki Suomessa tavatut Honda Monkey-tyypit. Kuva: Martti Piltz



(VMPK) 50-vuotista taivalta.

Kaikki näyttelyn pyörät ovat vanhempia kuin klubi itse.

Pauke – Veteraanimoottoripyöräklubi 50 vuotta sekä Apinatarha esillä Auton ja tien museo Mobiliassa Kangasalla 10.5.–19.12.2025.

Norton vuodelta 1935. Pauke-näyttely kertoo kuvitteellisesta matkasta ajan halki, mutta on siellä moottoripyöriäkin. Kuva: Martti Piltz



RANE MUISTELEE

osa 85

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

- Talon maalausta
- Myin Moto Guzzin
- Takuukorjauksia
- Ruostetta kotiin

Heinäkuu 1980

Oli sovittu, että kun lomani alkaa, aloitamme Lamminpään talon maalauksen. Talon vaa-lea lateksimaali alkaa rapistua ja entinen ruskea väri alkaa näkyä. Olin käynyt ostamassa Kyröskoskelta – ”Värikkäästä” maalin. Väriksi on valittu punainen talossa asuvan tätini toivomuksesta. Maalikaupan omistaja Lähtenmäki on valinnut laadun. Maalin pitää soveltua lateksin päälle maalattavaksi.

Kauniita ilmojakin oli, mutta ukkoskuurot välillä häätivät yllättäen tikkailta. Silloin oli pian tultava sateensuojaan salaman rästähtäessä. Jos säätiedot kertoivat sadetta päivälle, pidettiin taukoa. Silloin oli mahdollisuus käydä tallissa autoja kunnostamassa. Aika homma se maalaus oli, kun vielä peltikatonkin maalasimme samalla. Tonilla jäi saunan maalaus hiukan kesken.

Hämeenkyrössä salamoi

Laitilassa, Linnainmaan talon lähellä olevan kesämökin pihalla, oli salama iskenyt naisihmiseen kuolettavasti. Kerroimme asiasta lapsille ja sanottiin, etteivät mene ulos, jos ukkonen on ”päällä”. Opeteltiin laskemaan sekunteja jyrähdyksestä. Mitä vähemmän ehtii laskea, sitä lä-

hempänä ukonilma on.

Meidän perheen ”näyttelijänalku” Susanna kertoi salamoinnin haitanneen myös Myllykolussa esitettävää ”Juhannusvieraita”-esitystä. Se oli keskeytynyt. Kun sähköt katkesivat ja Taatan ääni lakkasi nauhurilta, ”Juhannusmuistojen” kertominen keskeytyi. Ikävä tapaus ja vielä näytelmän ensiesityksessä. Sannan lisäksi myös Kallion Minna ja ”Jysky” ovat näytelmässä mukana. Elokuussa on kuulemma vielä yksi näytös.

Heinäkuussa me isän ja Tonin kanssa tehtiin Lamminpään talossa rakenteellisia korjauksia. Sokkelin ja seinän alaosan laudoituksen lahot osat uusittiin. Talo on muuten tukeva rakenteeltaan ja näyttää nyt uudessa värissä ihan hyvältä. Sauna piti myös kunnostaa sisältä. Se on vedenlämmityspatoineen miltei täysin 1920-luvun lopulta! Tämä remontti on nyt siirrettävä tuonnemmaksi ”taloudellisista syistä”.

Loma jatkuu. Katselen Autonovosta tullutta Fiat-Uutiset-lehteä. Kevään ”Fiat-viikon” arvonnän on voittanut 58-vuotias Esko Pakama. Hän on varmaan jo käynytkin ”viikon lomalla Roomassa” vaimonsa kanssa. Pojat siellä Hankkijalla tekevät kuulemma kovasti kauppvoja.



Lamminpään mökki näyttää nyt uudessa värissä hyvältä.

Kesävieraita kävi

Seijan äiti ja Hovivuoren Marjatta, Seijan siskon tytär, ovat olleet meillä. Marjatta kertoi olevansa lähdössä Eurooppaa kiertämään Interrail-matkalle. Nuorilla alkaa olla jo monella kielitaitoa. Kun 1970-luvulla tuli mahdollisuus lähteä näille edullisille ”reissuille”, moni onkin tehnyt niin.

Repakin poikkesi. Kertoi ajelleensa jo BSA:llaan Härmälän puiston ympäri. Rekisteröi pyörän. Kertoi ottavansa koottavaksi nyt sen laatikossa olevan, ”joka on jo rekisterissä”. Erkko siirsi traktorimyyjänä olleen Järvisen Karin auto-osastolle pakettiautomyyjäksi. Saatiin nuorta voimaa sillekin puolelle. Näytti heti taitonsa ja myi yhden käytetyn pakettiauton.

Kesälomani loppui – Moskovan kisat alkoivat

Otsikko tuntuu lukijasta siltä, että olisin niistä kisoista kiinnostunut. ”Vahingossa” ne olivat joskus kuultava. Urheilu on monen sydäntä niin lähellä, että radiossa se oli elokuun alkuun vahvasti esillä. Olihan minunkin jotain laitettava muistiin. Ensinnäkin kisat olivat kuihtuneet Afganistanin sodan takia. Neuvostoliitto oli hyökännyt sinne. USA ja 60 sen liittolaista jäivät pois kisoista. Suomesta Moskovaan meni ”satakunta kisaajaa” ja toivat ainakin kolme kultamitalia.

Järjestäjillä oli kisojen aikana muutakin harmia. Suuri joukko katsojista poistui yhtenä päivänä ja meni jättämään jäähyväisiä laulaja Vladimir Vysotskille. Hän kuoli Olympialaisten aikana 42-vuotiaana. Suomessa hänet muistetaan ”Ystävän laulusta”. Näin paljon kisat kiinnostivat muistiin merkitsemään. Kisat alkoivat 19.7.1980 ja loppuivat 3.8.1980.

Lomalta töihin

Tuntui kauppa piristyneen. Pojatkin olivat sen jo todenneet. Olisivatko nyt kesälomansa aloittaneet ajatelleet ajoneuvon vaihtoa tai ostoa? Asiakkaita kävi paljon. Minun oli kuitenkin ensin hoidettava lomalla sovitut asiat. Myin Hämeenkyröön Norokorven Heikille kolaroidun auton tilalle hyvän käytetyn (kuten asiakas oli toivonut). Annoin hänelle Fiat 131:n koeajoon pariiksi päiväksi ja se kelpasi. Teivaalan suvulle olin tehnyt lomalla sopimuksen Fiat 127- ja 1287-autoista. Nyt luovutin ne. Äikkään Taunon pojalle myin hyväkuntoisen Ritmon. Aurinkoisilla ja lämpimillä säillä luontokin toivotti minut taas työhön.

Heidin nimipäivät 27.7.1980

Jo edellisenä päivänä lähdimme Seijan autolla Kyröskosken torille mansikoita kakkuun ostamas-

sa. Seija tekee mansikkakakun ja torilla on tarjolla monilla myyjillä juuri kypsyneitä eri laatuksina. Seija meni tutkimaan tarjontaa ja minä kuljeskelin tuttuja morjenstellen. Sama porukka oli taas torikahviossa juttuja kertomassa ”röhönauruja” äänekkäästi päästellen.

Sitten tapasin tutun miehen. Jaakko Kulmala oli myös ajellut vaimonsa kanssa torille. Jaakko kertoi autossaan olevan käynnistysvaikeuksia. Auto oli myynäni Fiat 128 Z. Jaska kertoi, että auto on nyt torin reunalla eikä käynnisty. Kävin vian toteamassa – virtalukossa vika. Sanoin tulevani korjaamaan, kun on viety ostokset kotiin.

Seija oli ostanut kolme litraa meheviä mansikoita – viisi markkaa litra. Veimme ne kotiin. Otin pihalla olevasta Hankkijan esittelyautosta virtalukon pohjan. (Sattumalta tulin eilen työstä ”Zastavalla”).

Takuukorjaus

Asensin torilla osan Jaskan autoon. Vika oli siinä. Auto käynnistyi heti. Jaska oli tyytyväinen ja sanoin: ”Takuu pelaa!” Olen varma, mihin hän tulee taas autoa vaihtamaan. Kotiin tullessi näin Seijan jo kakunteko puuhissa. Otin vähän työkaluja ja jatkoin ajelua Alfa Spiderillä, jonka olin ottanut tallista torille mennessä. Menin viimeistelemään Lamminpään talon remonttia.

Seija huuteli – ”tuo päänsärkylääkettä tullessasi”. Ajelin suoraan apteekkiin Tampereelle sitä ostamaan. Tuli mieleen Pispalan läpi ajaessa, miten siellä oli ennen lähin apteekki. Hain usein sieltä 1950-luvulla moottoripyörällä mummulleni ”Migren-päänsärkypulveria”. Oli ne aikoja.

27.7.1980 sunnuntaina vietettiin sitten Heidin päiviä. Kakku oli hyvää ja siitä nautittiin. Kahville oli kutsuttu naapurit ja tutut. Heidi nautti olostaan päivän keskipisteenä. Viikolla, töistä tultuani, jatkoin lomalla aloittamiani hommia. Oli talon yläkerran, etupäässä varastona olevan, vinttitilan järjestelyä. Tein sinne hyllyjä päätyseinille. Pidin kuitenkin huolen, etteivät hyllyille laitettavien varaosien tai autolehtien paino rasita kevyesti tekemääni lattian laudo-



Heidi sai Susannalta ”nimipäivähalit”.

tusta. Hyllyt tulivat alakerran hirsiseiniin kohdalle.

Olin lomalla aloittanut vintin päätyikkunoiden ”pokien” kunnostuksen. Isot ikkunat olivat vuosien aikana hapertuneet ja tuin nyt rimoilla lasit. Lomalla olin muuttanut alakerrasta vinttiin menon. Ennen sinne meni raput alakerrasta. Ne veivät alakerran pikkuhuoneesta ison tilan. Poistin raput ja tukin niiden aukon yläkerrasta. Ostin sellaiset ”kokoonmenevät” raput ja tein uuden aukon talon päätyhuoneeseen. Sekin on pieni huone. Ollut varmaan eteinen, kun taloon on kuljettu tien puoleisen verannan ja pariovien kautta. Nyt sekin huone tulee harrastearkistoksi.

Sallisten tarjous oli hyväksytty

Kun tieto Sallisten Vehoniemikaupasta tuli julki, alkoi ihmisten mielisissä liikkua monenlaisia asioita, mitä nyt tulee tapahtumaan Vehoniemen kauniille harjulle? Olikin paikallaan, että Salliset antavat julki, mitä ovat suunnitelleet Vehoniemelle rakentaa. Huhtikuussa 1980 Salliset olivat tehneet kaupan Vehoniemestä. Kaupassa tuli 7 000 neliömetrin alue, jolla sijaitsee kaksi huonokuntoista ja purettavaa rakennusta. Ne

olivat toimineet ravintolana ja matkailumajana.

Matkailumaja lopetti toimintansa elokuussa, kuten ravintolakin. Salliset muuttivat mökiltä tyhjiillään olevaan matkailumajaan. Nyt oli huoneissa valinnanvaraa. Leilakin sai oman huoneen. Ravintolaa alettiin purkaa. Tilalle rakennetaan perheelle uusi asunto, kun luvat saadaan ja piirustukset hyväksytään. Vehoniemelle hyväksytään vain maastoon sopivat. Tilanne on nyt tämä. Sen onnistuminen on paljolti kiinni, miten rakennusprojektille myönnetään lupa. Luvan tultua ja asunnon valmistuttua puretaan matkailumaja. Sitten

Museon pitäisi olla sellainen, jossa olisi tilaa myös hyötyajoneuvoille ja henkilöautojen lisäksi myös erikoisajoneuvoille. Nämä kun on yleensä automuseoissa unohdettu. Ne ovat kuitenkin

alkaa museon rakentaminen. Piirustukset ovat jo valmiina odottamassa, perhetutun Hans Danielssonin tekemät.

Kunnan asukkaissa on ollut kahta mieltä. Paikallislehdessä on käyty kiivastakin keskustelua ”Sallisten projektista”. Kangasalan kunta puoltaa museon rakentamista. Toisilla ei tunnu olevan minkäänlaista tietoa, mikä ”Automuseo” on. He kirjoittelevat lehteen omia aavistuksiaan ”miten Salliset kärräivät kauniille Vehoniemenharjulle öljyä vuotavia autonromuja ja kuljettavat sen soran pois”. On tosin toisenlaisiakin näkemyksiä tulevasta museosta. ”Moni on kaivannut kuntaan jotain matkailua piristävää kohdetta. Automuseo voisi olla sellainen”, kirjoittelee. Meidän perhekin sai myöhemmin kutsun kahville Sallisille. Koti oli heillä silloin Vehoniemellä, vielä purkamattomassa matkailumajassa. Olavi auttoi perille osaamista kertomalla perheen asuvan huoneessa nro xx. En muista enää numeroa.

Olavi kertoo lehdistölle millainen Vehoniemen Automuseo olisi

Olavi oli jo parisen vuotta katsellut mahdollista paikkaa haaveilemalleen automuseolle. Kotona oli entiselle verstaalle tehty ”kotimuseo” ja siinä kymmenkunta entisöityä ja tallennettua ajoneuvoa.

Museon pitäisi olla sellainen, jossa olisi tilaa myös hyötyajoneuvoille ja henkilöautojen lisäksi myös erikoisajoneuvoille. Nämä kun on yleensä automuseoissa unohdettu. Ne ovat kuitenkin



Olavilla on jo verstaalla ”automuseo”.

kin olleet kehitykselle tärkeitä. Mikäli tämä haave nyt toteutuu, museossa tulisi olemaan 30–40 ajoneuvoa. Osan muodostaisivat Olavin jo kunnostetut henkilö- ja kuorma-autot.

Vuotuiseksi kävijä määräksi on arvioitu 30 000 – 40 000 henkilöä. Museo suunnitellaan sopeutuvaksi paikalleen Vehoniemen harjulle siten, ettei se häiritse harjumaisemaa. Museo ei häittäisi muuta liikku mista harjun poluilla, rannassa tai harjun näkötorissa. Näkötorni on nyt käyttökiellossa ”lahonneiden rappusten ja ylätasanteen vuoksi”. Se ei kuulu Sallisten ostamaan tonttiin. Se sijaitsee Metsähallituksen maal la, kuten muukin harju Sallisten ostamaa 7 000 neliön määräalaa lukuunottamatta. Olavi on lu vannut kunnostaa tornin omista varoistaan museon kävijöidenkin käytettäväksi. Kangasalan kun nan kaavoitusinsinööri Markku Teräsmäa kertoi, että kunta ei vielä ole muodostanut kantaansa. Uudisrakentaminen vaatii poikkeusluvan, mikä onkin jo parhaillaan lausuntokierroksella.

Alkuviikosta taas kaupanteko jatkuu

Minulle tuli Teiskon tuntio vaimonsa kanssa vaihtamaan 128:nsa uuteen. Muistan heidänkin aloittaneen Fiat 850-autosta tämän asiakkuuden. Sirénit taisivat tulla kirkkoherra Paanasen kehotuksesta minun asiakkaiksi.

Mukavia hetkiä ovat nämä vanhojen tuttujen tapaamiset. Nytkin mentiin yläkerran baariin ”kauppakaffeille”. Niin, tämän kirkkoherra Paanasen kanssa meillä meni autokauppa hyvin. Hän osti juuri Vuoden Autoksi 1967 valitun Fiat 124:n, mutta hän ei tottunut uuteen ostokseensa. Automiehenä tuntemani kirkonmies valitti vioista huoltokorjaamolla. En tiedä, miten siellä hänen valituksensa ensin otettiin, mutta autoa ei saatu mieleiseksi. Lopulta pyysin Paanasta soittamaan Autonovon Metsäkonkolalle. Ei autanut. Alle vuoden vanha ”Vuoden Auto” oli pian Datsun-liikkeen vaihtautoluettelossa Aamulehdessä. Vaihdoissahan minulle oli tullut Datsun ”Luupää”.

Paananen muutti sitten vuosien jälkeen Suonenjoen kirkkoherraksi. Me hänen kanssaan



Taunolle taulu.

soiteltiin silloin tällöin. Kerran hän auttoi minua vaikeiden alumiiniosien hitsaria etsiessäni. Suonenjoelta löytyi sellainen. Vielä jatkaakseni (2025) Paananen on jo menehtynyt, mutta hänen poikansa on hyvä ystäväni. Hankin oli kirkkoherra, mutta nyt eläkkeellä. On Volvo-harrastaja ja museotarkastaja siellä Suonenjoki-Rautalampi-suunnalla. Kertoi tässä soittelessamme, että ”kyllä sillä isällä vielä Fiatkin oli - Fiat 125”.

Ilmat alkavat viiletä, syksy on ovella

Alettiin lämmittää öljykaminala taloa. Kyllä sen heti huomasi paitsi lämpötilasta, myös ”kosteakoleus” häipyi. Päivällä käytiin Orivedellä onnittelukäynnillä.

28.8.1980 Tampereen konttori onnitteli

Tauno Äikäs täytti 50 vuotta ja johtaja Malmivaara keräsi meitä hänen tuttujaan onnittelemaan Orivedelle. Äikäs oli varmaan vuosien aikana asioinut miltei kaikilla Hankkijan osastoilla, mutta sellaista porukkaa ei johtaja käynnille halunnut. Mukaan lähti johtaja ja rouva Malmivaara, huoltopäällikkö Pekka Haapala, koneosastolta Eero Heino ja minä auto-osastolta. Toiset taisivat antaa ison kimpun ruusuja ja tekstaamani onnittelukortin. Minä muistin

uskollista asiakasta kehystyttämälläni Fiat-taululla.

Kannatti tallentaa Volkkar

Olin jo vuosia sitten hinannut vuoden 1952-mallisen ajokuntoisen, mutta ”koliseva moottorisen”, Kuplan kotipihaan. Sen verran olen tutkinut autoa, että olen todennut tarvitsevani sen kunnostuksessa ainakin alumiinisia koristelijoita. Asiantuntija - ”Majaran Hessu” - on ihmetellyt, kun autossani on vielä oikeat - siis alkuperäiset - etulokasuojat. Olen huomannut, miten ”Wanhhat Kuplat” alkavat kiinnostaa harrastajia. Kannattaa varmaan kohentaa sitä puuttuvilla osilla.

Timolta vihje parista 1952-Kuplasta

VW-kaveriltani Timolta sain

kuulla hänen naapurinsa ajelleen työmatkoja Epilään Winterille. Hänellä oli nyt VW Golf. Kuplaan hän oli ehtinyt ostaa varaosa-auton Timon vihjeestä. Nyt molemmat autot ovat ladossa tallessa: ”Kaksi vanhaa Kuplaa”. Kävin tältä Suoniemen Mikolta kysymässä myisikö hän molemmat autot? Hän oli valmis saamaan tarpeettomat autot pois. Hain autot Töllinmäelle. Molemmat olivat 1952-malleja.

Olin muutama kuukausi sitten myllännyt erään hauholaisen miehen kanssa Fiat-varastoni diesel-osia. Hän oli tehnyt isojen ”bensarosvoautojen”, esimerkiksi Cherokeeiden ”tiisselöintejä”. Niissä käytetään paljon Valmet-moottoreita. Tämä Ilpo Hieto on todennut parhaiten sopivaksi moottoriksi Fiat 616-lavapakettiauton moottorin. Ainoa huoli on, kun se on niin kestävä, ettei moottoreita



Minulla oli jo VW 1200/-52.

ole tarjolla usein.

Ihmettelin, kun hänelle kelpasivat vanhan 1960-luvun alun Fiat 1100 T diesel-moottorin osat. Minulla oli siirto- ja syöttöpumppuja, suutinpitimiä, syöttöputkia ynnä muuta tähän moottoriin. Minä taas tiesin, ettei näitä autoja Suomessa myyty montaa ja nekin olivat takavetoisia alitehoisella noin 40 – 50 hevosvoimaisella koneella. Into kyllä selvisi, kun maksun aika tuli. En osille mitään arvoa ollut antanutkaan, mutta Ilpo tarjosi vaihdossa kahta ”romukuntoista” VW-autoa. Näin sitten sovittiin. Haen, kun ehdin autot. Syyskuu oli jo alkanut, kun päätin.

6.9.1980 Haen Volkkarin raadot Hauholta

Viikonvaihteessa lainasin työpaikan ”yhdistelmän” ja ajelin kohti Pälkänettä ja sieltä kohti Hämeenlinnaa. Minulle oli autoista Ilpo kertonut niiden olevan ”huonossa kunnossa” ja toiseen on rekisterikirjakin! Eikä se vielä mitään – se on rekisteröity vuonna 1949.

Kun pääsin Alvettulaan, näin Hietojen pihalla melkoisen romuläjän. Lähempää katsoen kylä niissä oli autonkorin piirteitä. Toinen oli kunnossa ”kasvanut pusikossa”, toisin sanoen sen etulokasuojaan lyödystä reiästä oli kasvanut peukalon vahvuisen puu. ”Volkkarit” mahtuivat molemmat kärryyn, toinen osin toisen päälle.

Tiesin, että Volkkarin maa-hantuonti alkoi ”virallisesti” vasta vuonna 1951. Suomeen tuli merimiesten Saksa ostamia yksilöitä jo 1940-luvun lopussa. Autoja kutsuttiin ”merimiesautoiksi” ja kun niillä oli kova kysyntä, saivat merimiehet mukavan palkanlisän. Kun kuorma oli valmis, ehdotti Ilpo käyntiä siinä lähistöllä asuvan veljensä luona. On kuulemma kerännyt talliinsa muutaman auton.

Veljen tallissa

Oli kaksi ilmeisesti ajokuntoista EMW-urheiluautoa. Toinen avomalli ja toinen Coupé. Oli vielä kolmaskin vaalea umpiauto. Tavasien sen nokalta nimen ”Hupmobile”. Auto näytti myös ajokuntoselta 1930-luvun lopu puolen mallilta. Myöhemmin

kuvasin auton Hämeenlinnasta jonkin matkaa Renkoon. Olavi tunsu auton kuvasta ja sanoi: ”Saattaa olla Viipurissa toiminneen Widingin moottorikorjaamon entinen sodasta Suomeen säästynyt.” Tiedän sen myöhemmin olleen jonkun Widing-nimisen omistuksessa.

Palasimme Ilpolle ja ennen kuin lähdin kotimatalle, huuteli rouva Hieto meitä ”kauppakahveille”. Hiukan hävetti ajaa romukuorman kanssa Tampereen läpi kotiin. Nyt vaimo olisi oikeassa, jos käyttäisi entistä kotiintulo toivotusta - ”kyllä Sinä olet hölmö”. Ajattelin jo vastauksen valmiiksi – ”nyt Sinä olet oikeassa!”

Ajoin katsomaan ovatko Repa ja isä talkoilleet Lamminpäässä talon rännit eli vesikourut paikoilleen. Homma oli tehty. Talkoolaiset olivat vielä paikalla ja esittelin ”löytöni” heille. Aili-täti oli mielissään, kun poikkesin. Oli hänellä minulle tehtävä – suruadressin tekstaus sukulaismiehen omaisille. Oli kesämökkillään hukunut omaan rantaan.

Kotiin päästyäni totesin ajaneeni reissulla 180 kilometriä. Sannaa ja Tonia ei näkynyt, mutta Heidi tuli selittämään, miten hänen päivänsä oli mennyt. Ikäväkseni Seija ei ollut juttutuulella. Minulla kun oli vastauskin mietittynä tervetuloitotukseen.

Seuraavana aamuna aloin purkaa liiterin taakse kuorman ”romuja” – kyllä ne siltä näyttivät! Se 1949-malli näytti auttamattoman laholta. Alustalla ja korilla ei tee mitään muuta kuin valmistenumero talteen. Siinä 1952-mallissa näytti pohjalevy melko ehjältä, mutta kori oli ruhjottu ja ruosteinen.

Minun alkuperäiseen kansanautooni ei taida näistä saada mitään – ei ainakaan niitä listoja. Samalla katselin Mikolta ostamiani ”autoja”. Kyllä hänen lapsensa ovat niitä rusikoineet, mutta niistä saan niitä listoja. Järjellä ajatellen, mitä hyötyä oli käydä Hauholla? Varmaan myyn romut 1949-mallin rekisterikirjan hinnalla.

20.9.1980 vantaalainen Suvanto poikkiesi. Oli menossa Pohjanmaalle harrasteauton oston. Auto on Fiat 508 C/-38. Samanlainen kuin minulla on. Halusi tutustua autooni, ettei



Kerholta postikortteja.

osta mitään ”muuteltua” aihiota. Kertoi soittelevansa, miten kävi. Päivällä tulivat isä ja velipoika. Järjestettiin tuomani VW-osat ja ”autot” hallin päätyyn valmiiksi tasaamalla sora-alueelle. Myöhemmin päivällä tuli Kivelän Ilkka vaimonsa kanssa. Hänen oma Fiat 124-autonsa tarvitsi ”jotain pientä”. Menimme talon vintiltä niitä etsimään. Vaimo jäi Seijan kanssa keskustelemaan. Löytyihän sieltä Ilkan autoon jotain uutta osaa. Kerroin taas ”takuun toimivan” ja menimme rouvien luo kahvipöytään.

Tonin kanssa talkoitiin

Iltapäivällä ehdin vielä talkoil la hallin sisäkaton villoituksen kanssa. Laitoin nitojalla muovit kattotuolien väliin. Toni oli ”hallin vintissä” huivi suun edessä villoittamassa. Näin tuli kunnostettua alas pudonnut villoitus kahden kattotuolin välitä. Varmaan pojalle oli hankalaa taskulampun valossa touhuta pimeässä tilassa, mutta ei valitellut. Pitää alkaa miettiä, mistä teen rahaa sisäkaton pelteihin. Minulla on neljä Volkkarin raatoa, saisikohan niistä alkuun jotain rahoitukseen?

Seija vapautti pihan häkissä olleet kaniinit. Hetken ne hypelivät pihassa, kunnes totesivat olevansa vapaana. Häipyivät heti lähimetsikköön. No, ei siellä taida syötävää olla kaneille? (muille kai niissä?)

Kerho säästää postikuluissa

Kerholta tuli postikortti, jossa teksti puheenjohtajalta. ”MUIS-

TA! Ruskaretki 21.9.1980. Läh-tö linja-autoasemalta 10.30. Pian sitten tuli toinenkin: ”Moi Mobilistit! Tule Kesoilille keskiviikkona 1.10.-80 klo 18.30, Sorinkadun puolelta sisään. Jos sinulla on kalustossa muutoksia ilmoita niistä viipymättä. t. Puheenjohtaja.

Tuntuu, että kerholle ollaan tekemässä uutta jäsen/kalustoluetteloa 1980.

Suvanto soitti. Auto oli samanlainen 508 C kuin minulla. Oli kunnoltaan huonompi kuin minulla. Pyynti 3 000 markkaa oli kuulemma liikaa. Auto jäi Pohjanmaalle.

Ruskaretkeläiset

21.9.1980 Tampereen Mobilistit poikkesivat sitten Ruskaretkelään meilläkin. Näytin hallin ja siellä olevan autokaluston nykytilanteen. Kerholaiset kyselivät heitä kiinnostavista asioista ja minä vastasin. Joku kysyi, miksi paikkaa sanotaan ”Töllinmäeksi”. Sanoin luulevani nimityksen tulleen F.E. Sillanpään vanhempien mökistä tuolla kallion takana. Kerroin ”Fransun” vanhempien asuneen siellä, kun poika palasi ”opiskelumatkalta” Helsingistä. Piti tulla maisterina, mutta tuli muita kokemuksia rikkaampana vuonna 1913 takaisin kotiin.

Alkoi kirjoittaa ja saikin kirjoitettua kustantajalle kelvanneen ensimmäisen kirjan sa ”Elämä ja aurinko” vuonna 1916. Kerroin, että minun jo täällä asuessa tuhopolttaja poltti mökkiä pahoin. Sillanpää Seura kunnosti mökin ja se toimii kesäisin museona.

Honda SL 125 Enduro

Laiton minulla jo kuukausia olleeseen siisti- ja hyväkun-toiseen pyörään uudet ketjut. Olen keskustellut yhden ka-verin kanssa pyörästä ja hän on kiinnostunut ostamaan sen.

Gruppo Fiat Finlandia perustettiin

Olli Uosukaisen kanssa Hel-singissä. Sinne oli kutsuttu "500-omistajia" lähinnä Ete-lä-Suomesta perustamaan omaa kerhoa. Monelle on tullut jo Fiat-Uutiset-lehti. Siinä oli kokoonkutsuja, Jukka Helenius, jo esitellyt asiaa ja kuvan kera esitellyt omaa viissatastaan. Mukaan oli tullut harrastajia, joilla oli harrastuskohteena muita Fiat-malleja.

Kutsujalla, Seleniuksen Ju-kalla, oli nimikin jo valmiiksi mietittynä: "Gruppo Fiat Fin-landia". Nimeä pidettiin hyvänä ja kansainvälisesti ymmärret-tävänä. Esitin kuitenkin eri Fiat-mallien omistajana oman ajatukseni ja kerroin esitetyn nimenkin olevan sopivan: "Perustetaan kerho kaikille Fiat-harrastajille."

Vaikka kokoon oli kutsuttu Fiat 500:n omistajia, tuntui heistäkin ehdotus hyvältä. Saataisiin isompi kerho ja toi-mintakin olisi sen mukaista. Asiaa aletaan nyt viedä eteen-päin "Fiat-kerhona". Valittiin sitä varten henkilö - sihteeri. Perästä kuuluu, ottiko asia tuul-ta purjeisiinsa. (Nyt tiedämme, että näin kävi.)

30.9.1980 Ajoin kilpurilla

Meillä on ollut jo jonkin aikaa Autonovosta Alénin käyttämä 131 Abarth näytteillä. Nyt sitä tarvittaisi ja rekka on tu-lossa hakemaan. Autonovosta hakiessa oli auton käynnistä-minen ehdottomasti kielletty. Olin kuitenkin tarkkana asen-tajan käynnistämistä tarkkaillut, kun hän sen jälkeen ajoi auton ”kärryyn”. Nyt oli auto vietävä korjaamolle noutoa odottamaan.

Automyymälä on huoltokor-jaamon alakerrassa ja sieltä oli pihatasolle nousua. Ajattelin, ettei me nyt hinaamalla viedä autoa pihaan tai oikeasti kor-jaamolle. Päräytin Abarthin



Gruppo Fiat Finlandia

käymään. ”Luulin korjaamon sortuvan päälle” – niin suuri on pakoääni kilpurissa.

Pesupoika katseli vieressä käynnistystä. Pyysin hänet mukaan ja lähdettiin pikku ”koeajolle”. Melkoisen pau-hun saattelmana ajoin auton ylös automyymälästä. Ajoimme kohti korjaamoa. Tuntui, että autossa ei ole jousia, niin kovalta alusta tuntui. Pienillä kierrok-silla vääntö oli kuin ”kylmä-koneisella Fiat-kuussatasella”. Pari polkaisua kaasua ja johan lähti. En ajanut korjaamon ove-le, vaan suuntasin puistokujan yli Hankkijan varastoalueelle, kohti perävarastoja.

Moottori alkoi lämmetä. En onneksi aikonutkaan polkaista kaasua pohjaan, ei sitä paljon tarvinnut painaa, kun ”maisema alkoi vaihtua”. Meno oli hurjaa sen verran kun se kesti – alue al-koi loppua ja oli hellättävä. Kyllä harmitti, kun juuri oli päästy alkuun. Palasimme korjaamon pihalle ja ajoimme rauhallisesti ”pedon” korjaamohalliin odot-tamaan noutajaa. Mitään sano-matta poistuimme alakerran automyymälään.

Kun sitten naamat mahtavas-sa hymyssä laskeuduimme rap-puja myymälään, tuli mieleen, olisiko pitänyt sanoa - ”autoa ei saa käynnistää”. Kai se rek-kakuski kuitenkin niin tekee. Myymälässä jouduin kertomaan koeajon kokemukset ”kollegoil-le”. Kiva muistella tottelematto-muuttani näin vuosien jälkeen.

Ailin 70-vuotispäiville Ryttylään 16.10.

Lauantaina lähdimme Seijan 127:lla syntymäpäiville lähelle Riihimäkeä. Mukaan lähtivät Seija äitinsä kanssa ja Heidi myös. Ilmat olivat olleet sa-teisia ja nytkin sade alkoi taas Hämeenlinnan paikkeilla. Synt-

täreille tulivat myös isä, äiti ja Repa.

Tätini oli saanut lomaa syöpähoidoista. Sairaudesta huolimatta hän esiintyi hy-myilevänä päivänsankarina. Otti osaa keskusteluihin, mutta vältti puheet vakavasta sairaudesta. Lääkärit olivat antaneet huonon ennusteen tulevaisuudesta. Suoraan oli-vat tädin kyselyyn vastanneet syövän etenevän hoidosta huolimatta. Sädehoito on al-kamassa. Illan jo hämartyessä palasimme vesisateessa kotiin.

Nyt minä olin kiinnostunut ostamaan ”kokoelmiini” Fiat 130-loistomallin. Niitä alkaa tulla vaihtoon jo inhimilli-siin hintoihin. Koskisen Jussi Ylöjärveltä kuului ystäviini ja myös asiakkaisiini. Olin vaihtanut Jussilta Opel Kapi-tän-auton Lancia Beta 1800-au-ton vaihdossa. Olimme myös VMPK:n innokkaita jäseniä. Jussilla oli ollut AJS ja erikoi-sen hieno, alkuperäinen NSU 250 ”Sport-malli” 1930-luvulta. Nyt hän haluaisi ostaa minulta Moto Guzzi 850-pyörän. Olin jo hiukan miettinyt sen myyn-tiä saadakseni rahaa Fiat 130:n ostoon. Jussi kertoi halustaan saada moottoripyörämatkailuun sopiva pyörä ja Guzzini olisi juu-ri sellainen.

Olin Guzzin ostanut uute-na Sallisen Olavin yllytykses-tä. Olimme yhdessä ostamassa Olaville Autonovosta GT 850 Guzzia. En voinut alkaa kau-poille, kun ei ollut siihen rahaa.

Autonovon Guzzi-myyjä He-levuon Jukka sanoi, että onko sinulla antaa mitään vaihdossa – siitä se sitten alkoi. Annoin kun-nostamani Suzuki GT 550- ja Montesa Cota MotoCross-pyö-rät vaihdossa (pyytämäni hin-



taan)! Vielä oli helpotuksena, että oli syksy 1973 ja pyörät riittivät nyt kaupantekoon. Guzzi olisi MP-näyttelyssä 1974 Autonovon esittelyssä ja lunastan sen loppusummasta silloin omistukseeni. Tietysti olin saanut pyörästä ensin ”hen-kilökunta-alennuksen”. Olavi oli mielissään ja sanoi, että ensi kesänä ajellaan kokoontumisiin pyöriillämme. Seijalle en uskal-tanut kertoa mitään. Hoidin vaihtopyörät ”Novoon” siellä käydessäni.

Jussi osti Guzzin 15.10.1980

Kauppa oli vielä kiinni muovi-sesta Guzzi-taulustani, vaikka rahasta 16 750 markkaa oli jo sovittu. Raha kuitenkin kiin-nosti em. asioista johtuen - tein kaupat. Minulle jäi vielä haa-veilemaani entisöintiin ”Airone 1950” ja siihen varaosapyörä.

Valinnan ”vapaus”

Olihan se minullakin tiedos-sa, miten suosittuja japanilaiset autot ovat. Toisaalta olin sitä ihmetelty, varsinkin Datsun



Tästä entisöidään ”uudenveroinen”! (Moto Guzzi Airone 250 Sport vm. 1950)



On jäänyt vähiin Restaurannassa käynnit.

100 A:n suosiota. Olin sanonut, että perheelle emännät ratkai-sevat autokaupan. Ei siinä auta Fiat 127:n hyvät ajo-ominai-suudet, sisätilojen tilavuus tai kangaspäällysteiset istuimet. Emäntä kun ihastuu samaan hintaan saatavaan metalliväriin ja koristeellisiin painettuihin ”krumeluureihin” kylmissä ja kesällä hiostavissa muovisissa pikku penkeissä, isäntä on hiljaa ja ja emäntä päättää.

Tämä ei ole mainos

Myin Fiat 133-auton ja vaihdos-sa tuli Toyota Tercel. En ehtinyt sitä edes pesuun viedä, kun sitä jo himoitsi Fiat 131 Farmaria vaihdossa tarjoava asiakas, ei vakioasiakas. Kävin koeajolla Fiatilla ja tein hyväkuntoiseksi toteamastani autosta ”alihintai-sen tarjouksen”. Kaupat tuli. Seuraavana päivänä tuli asiakas. Kertoi etsivänsä farmariautoa - 131 kelpasi koeajon jälkeen ja myin käteisellä sen ”hyvään” hintaan. Mielestäni ”koko ketju meni helposti”. Miksi? Arvaa?

850 Coupén etsintää

Keskiviikkona soitteli Helevuo ”Novosta”. Kertoi meillä esitte-

lyssä oleva Autonovon Fiat 131 Super olisi kiireellä toimitettava Riihimäelle. Siellä olisi kuule-ma melko varma ostaja.

Olin halukas lähtemään sitä viemään. Olisi omaakin asiaa sinne. Automyyjä Leppänen tietää siellä myynnissä olevas-ta Fiat 850 Coupésta. Lähdin viemään sitä ajamalla. Leppä-nen lähti näyttämään minulle Lopella olevaa Coupéa.

Auto oli kyllä parempi kuin Jyväskylässä, mutta niin oli hin-takin - 4 500 markkaa. Se oli minulle liikaa. Harmitti vähän, kun vaivasin Leppästä kesken työajan. Onneksi hänkin oli sitä mieltä, että kyllä minulle löytyy hyvä ja halvemmalla. Tultiin takaisin Hankkijalle. Kysyi, millä palaan Tampe-reelle. Junalla vastasin. Tarjosi minulle ”vanhempaa” F- 600 vm. 1959-autoa ostettavaksi hintaan 100 markkaa. Hinta oli sopiva, mutta tutkittuani autoa, en uskonut sillä ”Man-seen” pääseväni. Tulin junalla.

Lähden käymään Paimioon

Sain KLB:ltä vihjeen siellä olevasta Fiat Multiplasta. Mi-nulla oli tätä mallia jo pari huo-

”laakerivikaan”. Kertoi ennen ajaneensa autolla kaikki ”työ-ajonsa”. Oli ollut Helkaman jääkaappimyyjänä.

Myyntihommissa oli rouva edelleenkin. Kun kysyin auton osto mahdollisuutta, sanoi auton olevan hänelle tarpeeton ja am-matti myyjän tavoin hän sanoi: ”Auto maksaa 2 500 markkaa ja se on nyt viikon tarjoushinta”. Arvasin autoa jo muidenkin käyneen ostelemassa. Olivat-ko pelästyneet ”ajokunnotto-muutta”? Totesin auton olevan kalliimman 6-hengen mallin. Ulkonäkökin oli ”kelvollinen”: vaalea yläosa, sininen muuten. Tarjosin heti 2 300 markka ja kaupat tuli.

Koko auton luona oloajan satoi. Sanoin tulevani muuta-man päivän päästä hakemaan. Kerroin, kuka olen ja tuntui ”jääkaappimyyjä” heti vakuut-tuneen, että olin ”tosiostaja”. Kiitin ja lähdettiin Hannun tallille. Työn alla oli se toinen Suomeen tullut ”S-Coupé”.

Fiat 2300 S Coupé

Minullahan oli Porissa Kalevi Finnbergillä korjattavana se toi-nen. Nyt näin auton ”ruosteet poistettuna” harrastajan kun-nostettavana. Erittäin ruostein-ken oli ollut, mutta näin miten ammattimaisesti Hannu koria korjasi. Hänellä oli talonsa ala-kerrassa talli ja tuntui työka-lujakin olevan riittävästi.Hän oli purkaessa ”tukenut korin” lattarautatukia hitsaten. Näin mitat pysyivät entisinä. ”Yhden ruuvin voisi vielä korista irroit-taa, muuten peltien hitsaus voi alkaa”, sanoi Hannu.

Multipla-kaupoilla

21.10.1980 lähdin töistä vähän ennen normaalia. Suuntasin kohti Turkua. Oli sovittu har-rastuskaveri – Hannun – kanssa käydä katsomassa sitä Fiat Mul-tiplaa Paimion suunnalla. Ta-pasin Hannun sovittuna aikana ja suuntasimme hänen ohjeiden mukaan Paimioon. Auto löytyi helposti, kun Hannu oli jo käy-nyt auton toteamassa; se näkyi tielle helposti. Auto oli täysin ”ehjän näköinen”, mutta se oli korjauspukeille nostettu. Kun sen luokse saavuimme, näimme öljypohjan olevan irti. Tutkim-me autoa, kun naisihminen tuli paikalle. Kertoi auton olevan hänen, mutta pari vuotta sit-ten hän oli lopettanut sillä ajon

Rane

Retkeilyajojen hiilijalanjälki

Kompensaatio

Ajattelimme vuoden 2024 Retkeilyajoa suunniteltaessa, että vanhimpana SAHK:n jäsenkerhona meillä on velvollisuus ensimmäisenä selvittää Retkeilyajon kuormitus ilmastolle. Päätimme järjestelyorganisaatiossa, että laskemme hiilijalanjäljen ja kompensoimme sen istuttamalla puita.

Laskelmien mukaan kompensointi tapahtuu noin 20 puun istuttamisella. Kokoonnuimme Restaurantaan maanantaina 2.6. istuttamaan 18 rauduskoivun taimea ja lisäksi istutimme Vehoniemen harjulle viisi koivun taimea.

Istutus oli suunniteltu yhteisölliseksi tapahtumaksi. Väkeä oli parikymmentä kerholaista. Onneksenne kerhon jäsenistöstä löytyi alan ammattimies Jukka Hirvonen. Työ sujui hienosti: Jukka istutti ja 20 henkilöä katsoi.

Retkeilyajon vastuullinen järjestäminen

Kun auton käyttöä ahdistetaan joka suunnasta, luonnollisesti se koskee myös harrastusta. Meille vastuullisen tapahtuman järjestämisen paine tuli pääyhteistyökumppanimme Tampereen kaupungin tapahtumanjärjestäjän ohjeista. Kaikilla yhteistyökumppaneilla oli ympäristösertifikaatti. Vastuullisuus autotapahtumassa on aika monimutkainen juttu. Suomen



Pienestä puu lähtee, mutta jo tämän kasvukauden lopussa se voi olla metrin korkuinen. Kuva mpz

WRC-rallin järjestelyt ja päästökompensointi olivat hyvä esimerkki autourheilun piiristä.

Vastuullisen järjestämisen voi kiteyttää kolmeksi kokonaisuudeksi: ympäristövaikutukset, turvallisuus ja häiriötekijät tapahtumaan osallistumattomille. Siitä on artikkelit Hyrys-syn numeroissa 1/2024 ja 2/2024. Harmittelimme, ettei löytynyt selkeää ja "virallista" laskukaavaa tapahtuman päästöille. Etsimme netistä opinnäytteitä tapahtumien laskelmista ja kehittelimme niistä oman laskutavan.

Hiilijalanjälki on yleinen tapa kuvata päästövaikutuksia. Retkeilyajon kaltaisessa tapahtumassa hiilijalanjäljen pääasialliset lähteet ovat ma-



Vehoniemen Automuseon pihaan istutettiin osa koivuista. Kuva A-P Lällä

joitus, tarjoilut ja ajaminen. Ajaminen jakautui kahtia: Retkeilyajon reitin ajaminen sekä tulo- ja paluumatka kotiin. Tampereen seudulla ei tapahtuman katsojien ajoneuvojen päästöjä tule merkittävästi, toisin kuin esimerkiksi WRC Rally Finlandissa.

Laskennalliset päästöt

Laskimme, että 64. Retkeilyajojen hiilijalanjälki oli 11 075 hiilidioksidiekvivalenttia. Näin monta kiloa hiilidioksidia tapahtuma tuotti ilmakehään. Suurin päästölähde oli autolla ajaminen, päästöistä noin 60 prosenttia eli 6 700 hiilidioksidiekvivalenttia. Siitä siirtymät ajopaikalle ja takaisin kotiin olivat 2/3 osaa eli

suurin osa. Itse Retkeilyajo oli siitä noin kolmannes eli 1 900 CO2ekv. Laskelmassa bensiini- ja dieselmoottoriset autot eroteltiin. Hotellimajoitukset tuottivat 13 prosenttia ja ruokatarjoilut 26 prosenttia hiilidioksidipäästöistä.

Niin, onko se paljon vai vähän. Pelastuuko maapallo? Sitä tuskin kukaan osaa sanoa vielä. Tärkeää on se, että voimme ajoneuvoharrastajina todeta ja kertoa julkisuuteen, että meillä on nyt vähän hajua siitä, kuinka yksi Suomen suurimmista vanhojen autojen tapahtumista tuottaa hiilidioksidipäästöjä. Ja kuinka helppoa päästöt on korvata luonnollisella tavalla istuttamalla tulevia hiilinieluja.

Mpz



Paikalla oli maanantain terapiasta karanneet jäsenet. Kuva A-P Lällä



Restaurannan pihalla on paljon tilaa metsitykselle, kun rantapusikkoa on raivattu ja puustoa kuolee normaalin elinkaari-kierron takia. Kuva mpz

Hottentotti

Hot Rod Rock Show on perinteisiä paikkoja näyttäytyä suurelle yleisölle. Tänä vuonna oli aika makeat autot osastolla, joka oli uusittu myös ilmeeltään. Usein osastomme autot on palkittu jollakin pinaalilla. Petri Rannikon Thunderbird vm. 55 sai "Old Classics"-luokassa 3. palkinnon ja Janne Gäsmanin International Eagle sai Special Awardin. Hieno homma.

Autoja ja muuta ajokalustoa oli Suomesta ja Ruotsista. Aika tasaväkistä näyttää taso nykyisin olevan. Joissain luokissa ruotsalaiset autot ovat ylivoimaisia. Se tavallaan on ihan selvä juttu: perinteet ja harrastuksen volyyymi on lähes tähtitieteellinen Suomeen verrattuna.

Väkeä näköjään alkaa kertyä samaan malliin kuin ennen koronaa. Hot Rodin bänditarjonta oli aika läheltä huippua, ei nyt sentään mitään Erika Vikmania, mutta perusrockin linjalta.



Petri Rannikon Tuntsa on aito ensimmäisen sukupolven Ford Thunderbird vuodelta 1955 ja toinen saman perheen Virpin auto on 11. sukupolven vuonna 2002 "Alku-Tuntsasta" tehty retro. Kuva A-P Lällä



Ford Thunderbird oli alunperin kaksipaikkainen "urheiluauto", joka tehtiin GM Corvetten kilpailijaksi. Fordilla oivallettiin, että jos autoa pitää myydä amerikkalaisille, ei kannata hehkuttaa kovin paljon (eurooppalaisen) urheiluauton ahtautta, epämuikavuutta ja ajo-ominaisuuksia. Kun Thunderbirdiin parin sukupolven jälkeen sovittiin takapenkki, myynti suorastaan räjähti. Corvetta myyntiä tuhansia, mutta Tuntsaa kymmeniä tuhansia. Hienoa, että Petrin auto palkittiin. Kuva A-P Lällä.

Kotimaan matkailu

Pirkkahallissa on perinteisesti huhtikuussa kotimaan matkailumessut. Sekin on suuri yleisötapahtuma. Se tavallaan avaa huhtikuussa kolmen messujen kauden. Kotimaan matkailu huhtikuun alussa, Hottentotti huhtikuun lopussa ja Lahti toukokuun alussa. Vanhat autot ovat olleet siellä usein houkutuslintuina.

Tuttuja autoja messuasiakkaiden ihmeteltävänä. Kuva A-P Lällä



Vappuajelun 50 vuotta

Hämeenpuistoon kokoontui toukokuun 1. päivänä perinteiseen Vappuajoon runsaat 20 autoa. Perinne on jatkunut vuosikausia. Ensimmäinen maininta on vuoden 1975 Vapusta maailman vanhimman Hyrrys-sy Menolaisen 1/1975 sivulla 5 (Sihteerin palsta). Tampereen Mobilistien Vappuajo vietti siis 50-vuotispäiväänsä. Perinne on pysynyt hengissä.

Tampereen kaupunki suhtautuu ajotapahtumaan ja sen lähtöpaikkaan Hämeenpuistoon myönteisesti. Myönteisyyttä tarvitaan, koska rakennustöiden takia runsaat muutokset Tampereen liikenteessä ehtivät alkaa ennen Vappua. Tänä vuonna perinteinen ajoreitti Hämeenpuistosta Ratinan kautta kohti Kangasalaa oli mahdoton. Yhteistyössä kaupungin vastuullisten kanssa saimme sopivan reittisuunnitelman.

Hämeenpuistosta poistuimme itäreunasta kohti Mustaalaa, Tampellan aluetta ja Kangasalaa. Tämä muutos tulee koskemaan myös Kanttikruisinkia elokuussa.

Vuosi vuodelta järjestäminen ja lupien saanti tuntuu vaikeutuvan. Lupia vaaditaan enemmän ja niiden hinta nousee. Voi kuulostaa vähän tylsältä, mutta jonkun nämä luvat pitää maksaa. Toisaalta aina voi ja ehkä pitääkin ajatella, että ne lisäävät tapahtumien turvallisuutta ja ehkäisevät ennakoita erilaisia uhkia, kun niitä joutuu suunnittelemaan.

Osa lähtijöistä meni Mobiliaan syömään, osa katosi matkalle ja osa jatkoi Vehoniemeen. Mobiliassa autot jättivät vielä pehmeät nurmet rauhaan. Vapubrunssista jäi hyvä maku!

Teksti mpz, kuvat Petri Kata



Suunnilleen yhtä harvinaiset autot Suomessa Packard Patrician ja Chrysler-Maserati. Kuva Petri Kata

Vappuajelu vuonna 1980

Sattui silmään Hyrrys-sy – Menolaisen numero 2/1980. Silloin elettiin Arto Rantalan puheenjohtajakautta. Erkki Sassi oli sihteeri. Ajan tavan mukaan Hyrrys-syn teko siirtyi joka numerossa uudelle tekijälle. Tämän numero Kakkosen oli koonnut Lasse Suhonen ja edellisen Leila Sallinen. Oli Hyrrys-syn kuudes vuosikerta ja mainittiin sen olevan maan vanhin harrastajalehti. Sisällöstä ehkä mielenkiintoisin oli Helge Hakalan tarina harrastuksen aloittamisesta vuonna 1973, kun lehti-ilmoituksesta löytyi ”hy-

väkuntainen” MB 170 Va -51. Vappuajelulle lähdettiin Tampereen linja-autoasemalta vanhan Tekun kautta Kangasalle ja Vehoniemelle, jossa ei vielä ollut automuseota, mutta Salliset olivat jo jättäneet tarjouksen vanhan hotelliravintolan tontista. (Tämä käy selville Ranen muistelmista tässä lehdessä.)

Matka jatkui Pälkäneelle, josta löytyi Tervapirtti. Se on nykyisen Aapiskukon tontin viessä oleva hirsirakennus. Vappuajelussa oli niihin paljon väkeä, että lounaalle piti hankkia lisäkalustusta, jotta kaikki olisivat



Vappuna näyttää sataneen lunta, koska kävelijällä on pää valkoisena. Tuttuja autoja Mustastalahdesta. Kuva Petri Kata



Väkeä on kuin ketunnenää Hämeenpuistossa ja hienoja autoja. Kuva Petri Kata



Vappuajelu -80. Vappuajelun päämääränä oli ravintola Tervapirtti Pälkäneellä.

mahtuneet syömään. No, kuinka suuri oli joukko. Valokuvat todistavat, että 11 autoa, josta tosin yksi oli Timo. Artikkelipäättö

lauseeseen: ”Varmaan olimme kaikki iloisia, että löytyy aina lähtijöitä, koska yksin ei ole aina mukavaa!”

Melkein ennätys

Viime vuonna olimme Lahden Classic Motor Show:ssa tekemässä uutta kävijämäärän ennätystä. Tänä vuonna oli LCMS:n historian toiseksi suurin kävijämäärä, joksi ilmoitettiin 20 284 kävijää. Olemme olleet mukana 16 kertaa, alusta alkaen, vuodesta 2008.

Ennen ensimmäistä Classicia Laineen Ripa, tapahtuman isä, perusteli näyttelyn tarvetta:

”(Mobilisti)Tapahtumiakin on paljon, mutta ne ovat alueellisia. Nyt haluamme tarjota niin yksittäisille harrastajille, kerhoille kuin alan ammattilaisillekin tilaisuuden kohdata vuosittain valtakunnallisella tasolla. Classic Motorshow tulee joka vuosi keskittymään eri teemaan.... Tarkoituksena on loihkia näkymä koko kotimaisen motorisoidun liikenteen historiaan.”

Silloin me näyttelille asettajat jupisimme, että mistä löytyy seuraavaksi vuodeksi uusia kiinnostavia autoja, eikä niitä ainakaan sitä seuraavaksi vuodeksi voi löytyä. Nyt taas löytyi 15. kerran sen jälkeen.

Tänä vuonna Lahdessa käytiin tärkeä keskustelu EU:n romutusasetusluonnoksen nykyvaiheista europarlamentaarikko Katri Kulmunin johdolla, johon osallistui SAHK:n puheenjohtajana Leila Suutarinen. Kulmuni on antanut roskapönttöautojen näkökulmasta vauhtia

SAHK:n aloitteelle tarkastella EU:n asetusluonnosta uudesta näkökulmasta.

Aiheena 1980-luku

Ripa Laineen perusajatuksen toteuttamiseen osallistuvat lähes kaikki näytteliasettajat. 1980-luku näkyi sekä Pin Up Petrolsin muotinäytöksissä että ajopeleissä. Tammobin osastolla tai oikeastaan osastoilla oli esillä pari 80-luvun klassikkoo. Fordin Sierra oli supervanhoillisten laatikon näköisten Taunuksen ja Cortinan virtaviivainen perillinen, kuitenkin vielä takavetoinen. Toyota Corollan ensimmäinen etuvetoinen malli nosti sen Suomen myyntitilastoissa ykköseksi. Vuonna 1986 se oli lähestymässä jo seuraavaa sukupolvea. Molemmat olivat 1980-luvun suosikkiautoja Suomesa ja laajemmin Euroopassakin.

Omistajien helmi

Classiciissa on valittu useina vuosina ”Omistajien helmi”. Kisaan osallistutaan ilmoittautumisella, josta sitten verkkoäänestyksellä valitaan kymmenen ajoneuvoa, joista Classicin yleisö sitten äänestää suosikkinsa. Tänä vuonna 1875 annetusta äänestä 375



Matti Pitkäsen Toyota Corolla SE vm. 1986:n tarina on hieno: Ensin Toyota Tammer-auton esittelyauto vuosina 1986-87 ja 34 vuotta vain yksi omistaja vuoteen 2021 mennessä, jolloin se siirtyi Matille ja museokatsastettiin. Autolla on ajettu vain 113 000 kilometriä. Vuonna 1986 oli uusi Gorilla-sukupolvi tulossa ja tässä ”saattohoitomallissa” on erkoisvarustus: parempi sisustus, kierroslukumittari ja korinväriset pölykapselit ja puskurit. Taustalla kerhomme historiaseinäkkeet. Kuva Petri Kata



Lahden Messukeskus on Classicille lauantaina ahdas, mutta sunnuntaina on aina tilaa. Kuva Pasi Myllymäki.



Omistajan helmi oli oikea jenkkiklassikko Dodge Dart Seneca. 1960-luvun futuristiset linjat ja siivekäs takaosa olivat kuulemma omistajalle unelmien töyttymyt. Kuva mpz



Mobilisti-lehden osastolla on aina ihmeveikeitä. Tämä ”oma valmiste” on rakennettu Vaajakoskella ja tyypikatsastettu ja rekisteröity vuonna 1963. Nykyiselle omistajalle se on siirtynyt vuonna 1977 ja entisöity ja museokatsastettu viime vuonna. Auton rakenne on perinteinen: moottori edessä, kardaani ja veto takana. Tekniikka perustuu vm. 53 BMW R35:n moottoriin ja vaihteistoon. Moottorissa on tietysti poljinkäynnistin. Auton voimalinjassa on Mossen laatiikko, joten välityssuhteita on neljä taaksepäin ja 12 eteenpäin. Kuva mpz

Uudet museoautot vm. 1994

Nyt nuorimmat museoautot ovat vuodelta 1994. Autotekniikka oli silloin kehittynyt jo digitalisaation kynnykselle. Monimutkaiset turvajärjestelmät ja yleistyvät monitoiminäytöt enteilivät uuden aikakauden alkua, mutta monet vuoden 1994 mallit tarjoavat vieläkin kuljettajalle aitoa ajamisen iloa.

Ehkä automarkkinoiden merkittävintä muuttanut vuonna 1994 oli Toyota RAV4. Se

avasi ovet uudelle crossover-segmentille, josta tuli myöhemmin yksi automarkkinoiden merkittävimmistä, kun meiltä vanhuksilta ei enää nivelet taivu perinteisiin henkilöautoihin.

Ja sitten ensi vuonna taas ihmettelemään, onko löytynyt yli 400 ennen näkemätöntä autoa Lahteen!

Aurinko pelasti

Maapallon energia tulee auringosta. Ei ihme, että ihmiset ovat hyvällä tuulella, kun aurinko paistaa. Restaurant-päivillä oli mukavaa ja taloudellinen tuloskin siedettävä. Kun kerhomme toiminta vaatii rahaa, päätettiin, että pidetään kolmet Restaurant-päivät. Kevätpäivät ovat uusimmat ja riskialtteimmat. Järjestämistä pohdittiin hallituksessa pitkään. Perinteisesti RR-päivät on lauantaina, mutta nyt samalle päivälle osuivat Kangasalan Yrittäjien Markkinat. Päädyttiin sitten sunnuntaihin, mitä teoriassa tuki se, että perinteinen Lahden Jokimaan Swappi oli perjantaina ja lauantaina. Toivottiin ja arvioitiin, että ”ammattikauppiaat” tulevat Jokimaalta Kangasalle. Näin tapahtuikin. Lahden seudulle sattui lauantaina rankka



Harrasteparkissa oli hieno kattaus jo aikaisin aamupäivällä. Kuva mpz

sade, mikä tarveli Jokimaan Swapin. Jo lauantai-iltana tuli kolmisen kymmentä myyjää.

Koiviston liikenteen varikko on muuttanut pois Mobbarin läpihailta, mikä tietyksi helpottaa parkkiruutujen piirtämistä ja rauhoittaa alueen bussien vaihto-



Kerhon museoajoneuvortakastajat väijyivät omassa teltassaan. On hyvää palvelua, että kävijät voivat kysellä museoajoneuvoasioita helposti. Kuvassa vasemmalta Lauri Salokangas, pylvään takana piilossa Pasi Myllymäki ja Håku Sandbacka. Taustalla Laurin hieno Audi 100 Avant. Kuva mpz



Pihalla oli tilaa, kun bussit muuttivat pois, myyjä oli sopivasti, samoin yleisöä ja aurinko paistoi. Kuva mpz



Harrasteparkkiin jäi kaksi MB 170S:sää. Herätti suurta ihmetystä, että paikalla oli kaksi jokseenkin identtistä 170S-autoa Eihän niitä tuotu 1950-luvun alussa Suomeen kuin muutamia kymmeniä. Kuva mpz

vuoroilta. Ja piha on avaramman näköinenkin. Kaikkiaan myytiin noin 82 myyntiruutua, joka oli enemmän kuin edellisenä vuotena. Ensimmäiset asiakkaat tulivat jo heti kohta seitsemän jälkeen. Parkkipaikka oli viritetty entiseen tapaan ja se alkoi täyttyä noin kello 11, niin kuin aina ennenkin. Tänä vuonna tuntui siltä, että vaihtuvuus parkissa oli aikaisempaa suurempi. Ensimmäiset poistuivat jo ennen kuin yleisöportti oli virallisesti avattu. Parkkipaikka ei kunnolla ehtinyt täyttyäkään koko tapahtuman aikana, kun väki lähti jatkamaan matkojaan. Perinteisesti saatiin kehuja parkkipaikan pysäköinnin ohjauksesta. Se tuntuu tietysti mukavalta, kun joukossa on aina ensikertalaisia parkki-vahteja, jotka voivat motivoitua ansaituista kehuista.

Tavoite lipunmyynnissä on Kevät-Restaurannassa 1 000 lipua. Se määrä ylitettiin selvästi,

mutta väkeä oli vähän vähemmän kuin viime vuonna. Toisaalta väki oli selvästi tyytyväisempää, kun myyjä oli enemmän suhteessa asiakasmäärään kuin viime vuonna. Ja, kun oli hieno ilma, kaikki olivat tyytyväisen oloisia. Tuskin kukaan kehtasi veivata rompetoriassiakkaiden ikuista virttä, ettei ole mitään ostettavaa! Auringon vaikutusta on vaikea mitata, koska sekä viime että tänä vuotena oli aurinkoinen keli.

Ilahduttavaa ja rohkaisevaa oli, että harrasteautojen määrä on kasvanut ja edelleen kasvusuuntaista. Harrasteparkissa oli 160 autoa, mikä on meidän tapahtumissa erittäin suuri määrä. Näinhän on kaikkialla Suomessa, että rompetorit kutistuvat, mutta harrasteautojen tapahtumat kasvavat. Mutta hyvä harjoitus ensi vuoden Kevät-Restaurantaan! Seuraavat RR-päivät ovat lauantaina kesäkuun 28. ja elokuun 23. päivinä.

Rompepäivät Amerikassa

Teksti Torsti Vienolan haastattelusta Asko Nieminen Kuvat Torsti Vienola

Torsti Vienola kavereineen laajensi huhtikuun lopulla kaupankäyntiä jenkkiautojen varaosahankinnoissa Amerikkaan saakka. Matka tehtiin Finnairilla Helsingistä suoralennolla Dallasiin Texasissa. Perillä otimme vuokra-auton. Letukkamiehen rukoukset oli kuultu, kun piti olla Ford, mutta olikin onneksi Chevrolet Tahoe. Ensin menimme hotellille ja sitten rompetorille. Nimi oli Patet Swap. Siellä oli jo tiistaina myyjä ja asiakkaita. Keskiviikkona tuli vielä lisää, vaikka torstaina

paikka vasta avattiin. Torstai ja perjantai olivat pääpäivät ja lauantaina myyjä jo lähti pois. Swap oli parkkipaikalla. Perjantaina ja lauantaina vierisellä radalla oli Texas Motor Speedway-tapahtuma. Radalla oli myös Good Guys-tapahtuma ja siellä oli lisää vaikka mitä. Oli driftingiä ja autocrossia. Lauantaina lähdimme radalta pois.

Liikenne Amerikassa on uskomatonta. Autoja menee joka suuntaan ja monta tietä päällekkäin. Bensiini maksaa 0,70 €. Autot olivat suuria bensamoottorisia pääasiassa, pick-up lava-autoja. Nokkapeltikin oli leuankorkeudella. Tuntui, että turha meidän on täällä säästellä.



Amerikkalainen automaku on erilainen kuin Euroopassa. Fordin pick-upit johtavat myyntitilastoja jo vuosikymmeniä. Chevrolet-miehen onneksi vuokra-autoksi osui Chevrolet Tahoe.

Ruokailut Texasissa suoritettiin pääasiassa hampurilaispaikoissa. Se näytti olevan heille pääateria. Hampurilaiset tuotiin pöytään ja syötiin veitsellä ja haarukalla. Kyllä siellä tunsin itsensä laihaksi. Yleisilme tämän alueen elämisestä tuntui aikalailla vanhanaikaiselta ja alkeelliselta. Rakennukset olivat jonkinlaisessa kunnossa, mutta suihkut ja vessat muun muassa alkeellisia. Vaikutelmaksi jäi, ettei tämä maa ole voinut käydä kuussa.

Maaseudulla näkyi karja-tiloja, mutta ne olivat pääasiassa tyhjiä. Kaupungissa oli paljon isoja korkeita kerrostaloja kuin shakkiruuduissa. Millähän sieltä omansa löytää? Tärkein ostos matkalta oli huopainen Stetson sekä muutama pienoismalli ja jääkaappimagneetti. Kotiin tulimme Dallasista Chicagon kautta, jossa koneen vaihto Finnairin isoon Airbus 350 koneeseen.



Amerikassa ovaalirata on moottoriurheilun perustyyppi. Texas Motor Speedway on mahtava viritys.

60-vuotisjuhlatarra ja Retkeilyajojen videotallenne myynnissä

Tampereen Seudun Mobilistien 60-vuotisjuhlatarroja voi tilata 5 EUR:n kappalehintaan. Tyylikäs tarra on tarkoitettu ikkunan sisäpintaan kiinnitettäväksi.

Lisäksi on julkaistu ajovideo kesällä järjestetyistä SAHK 64. Retkeilyajoista. Video toimitetaan muistitikulla postitse ja se on ostettavissa 20 EUR:n hintaan.

Tarrojen ja videoiden tilaukset voi laittaa sähköpostiosoitteeseen tammob1964@gmail.com



Kesäkukkakruising

Kangasalan Yrittäjien Markkinoiden yhteydessä on vuosi ajettu Kesäkukkakruising. Tänä vuonna päivämäärä oli 24.5. Yrittäjien Markkinat olivat Kangasalan torilla, mikä luonnollisesti sopii markkinapahtumalle. Se taitaa olla ainut kerta vuodessa, kun torilla on väkeä. Ajo oli osa markkinoiden ohjelmaa ja selvästi markkina yleisöä kiinnostava tapahtuma. Autoja oli lähes 40 ajoneuvoa, jossa oli monta tuttua ajopeliä.



Rannikon Petrin ja Virpin Tuntsat olivat autokolonnan väriäiskä. Kuva mpz



Vehoniemen Vauhtipahvi vetää letkaa. Vaikka seuraava Mersu-kuski on jättänyt ajoneuvon suhteutettuna riittävän välimatkan edellä kulkevaan ajoneuvoon, savun ja hajun sokaisemana hän näyttää kuitenkin menettäneen ajokkinsa hallinnan. Kuva mpz

Ajo starttasi K-Supermarkettin pysäköinti kentältä, kiersi torin, pysähtyi Honkasen Puutarhassa ja päättyi Vehoniemen Automuseolle.

Hyrysytyn kauppapaikka



Myy tai osta. Ilmoita Hyrysytyn kauppapaikassa!

Myydään



Chrysler TC by Maserati
MAHTAVA KESÄAUTO

Ainutlaatuinen ehjä, alkuperäinen eurooppalainen jenkki. -91, automaatti, V6, museotarkastettu ja katsastettu. Avoauto, johon talven varalta kovakatto. Auto ei ole nähtykään lunta, vaikka on ollut Suomessa vuodesta 2008.

Hinta 14 000 euroa tai tarjous. Tiedustelut 045 666 3111

Myydään



HIENO KETTUNOKKA

Myydään museorekisterissä oleva Skoda 1102 vm.1951. Sillä on ajettu noin 47 tkm. Auto on ollut Oulun automuseossa monta vuotta ja on edelleen Oulun seudulla.

Hintapyynti 10700€. Puhelinnumero 040 560 4767 (Vesa Vuortio)

Tampereen Seudun Mobilistit ry

KEVÄTKOKOUS 2025 Restaurant, Kangasala tiistaina, 22.4.2023 klo 18

Kokouksen avaus

Yhdistyksen puheenjohtaja Petri Kata avasi kokouksen klo 18:01. Aluksi kerrattiin yhdistyksen säännöt kokouksia koskien (11 § ja 12 §).

1. Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri

Kevätkokouksen puheenjohtajaksi esitettiin ja valittiin kunniapuheenjohtaja Håkan Sandbacka. Sihteeriksi esitettiin ja valittiin Matti Pitkänen.

2. Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa

Pöytäkirjantarkastajiksi esitettiin ja valittiin Raimo Mesiranta ja Pauli Wiklund. Päätettiin, että tarvittaessa pöytäkirjantarkastajat toimivat ääntenlaskijoina. Mikäli äänestykseen joudutaan, kokous keskeytetään ääntenlaskun ajaksi.

3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kokous todettiin laillisesti koollekutsutuksi Yhdistyksen sääntöjen § 11 mukaisesti (Hyrysytys 1/25 ja nettisivut). Kokouksessa osallistujina 18 jäsentä. Todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

4. Vahvistetaan asialista kokouksen työjärjestykseksi

Esitetty työjärjestys vastaa yhdistyksen sääntöjä (§ 12) ja se hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi.

5. Esitetään toimintakertomus, tilinpäätös ja tilintarkastajien lausunto

Yhdistyksen puheenjohtaja Petri Kata esitteli yhdistyksen toimintakertomuksen vuodelta 2024. Toimintakertomuksen 2024 paperikopioita on jaossa ja niihin oli mahdollisuus tutustua ennen kokousta ja kokouksen aikana. Toimintakertomukseen lisätään FIVA-ralliprojekti. Toimintakertomukseen ei tehty muita muutoksia.

Yhdistyksen rahastonhoitaja Ari-Pekka Lällä esitteli tilinpäätöksen. Esittelyn yhteydessä käytiin läpi, mistä suurimmat tuotot ja kulut ovat muodostuneet. Tukijoita on nykyisessä taloustilanteessa vaikea saada. Tilikausi 2024 oli 582,18 € alijäämäinen.

Petri Kata esitteli HT tilintarkastaja Juha Järvisalon lausunnon sekä tilin- ja toiminnantarkastaja Jyrki Laihon lausunnon. Tarkastuksissa ei ollut havaittu virheellisyyttä eikä huomautettavaa. Tarkastajat puolsivat vastuuvapauden myöntämistä.

6. Vahvistetaan tilinpäätös ja päätetään vastuuvapaudesta sekä toimintakertomuksen ehkä aiheuttamista toimenpiteistä

Toimintakertomus ja tilinpäätös vahvistettiin kaudelta 2024 ja vastuuvapaus myönnettiin vastuullisille.

7. Muut asiat

Muita asioita ei ole esitetty sääntöjen edellyttämällä tavalla. Yhdistyksen jäsenen on kevätkokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä yhdistyksen johtokunnalle kirjallinen esitys tammikuun loppuun mennessä.

Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja Håkan Sandbacka päätti kokouksen klo 18:52

Puheenjohtaja
Håkan Sandbacka

Sihteeri
Matti Pitkänen

Pöytäkirjantarkastajat
Raimo Mesiranta

Pauli Wiklund

PUUROJUHLA

Perinteiset Puurojuhlat pidetään
SASIN TOUKOLAN juhlatilassa
Sunnuntaina 30. marraskuuta 2025 klo 15

Osoite on Sasintie 20.
<http://www.sasi.fi/juhlatilo-toukola/>

Puuroa • Yhdessäoloa • Arpajaiset
Meitä viihdyttää trubaduuri Heikki Mäenpää
Etukäteisilmoittautuminen

TERVETULO!



Ohje tammob-sivujen avaamisesta

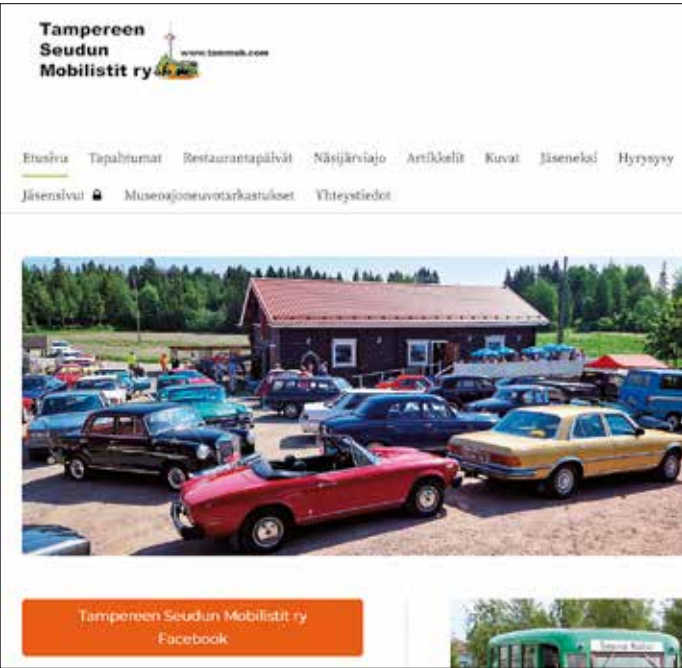
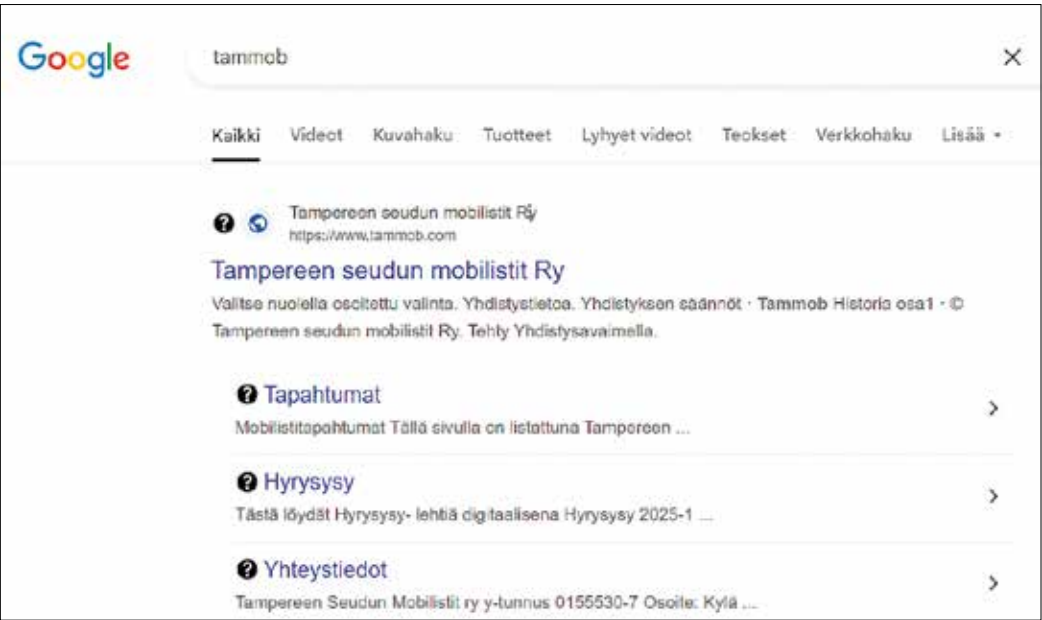
"En tiennyt, en muistanut" on aika yleinen syy olla osallistumatta. Se on varmasti aina tekosyy, mutta voihan joskus käydä niin, joku asia unohtuu.

En tiedä, kuinka hyvin on jokaisella mielessä, että tieto kaikesta kulkee aina taskussa mukana. Vaikka vierastaisikin "nettijuttuja" loppujen lopuksi

puhelimesta tai ihan samoin läppäristä löytyy kaikki tieto tosi helposti ja nopeasti. Niemi-sen Asko, joka on ilmoittanut, ettei hän ole mikään "tietoko-

nenero" tai "nörtti", on laatinut oheiset näpyttelyohjeet, miten Tampereen Seudun Mobilistien tapahtumakalenteri löytyy helposti ja aivan varmasti.

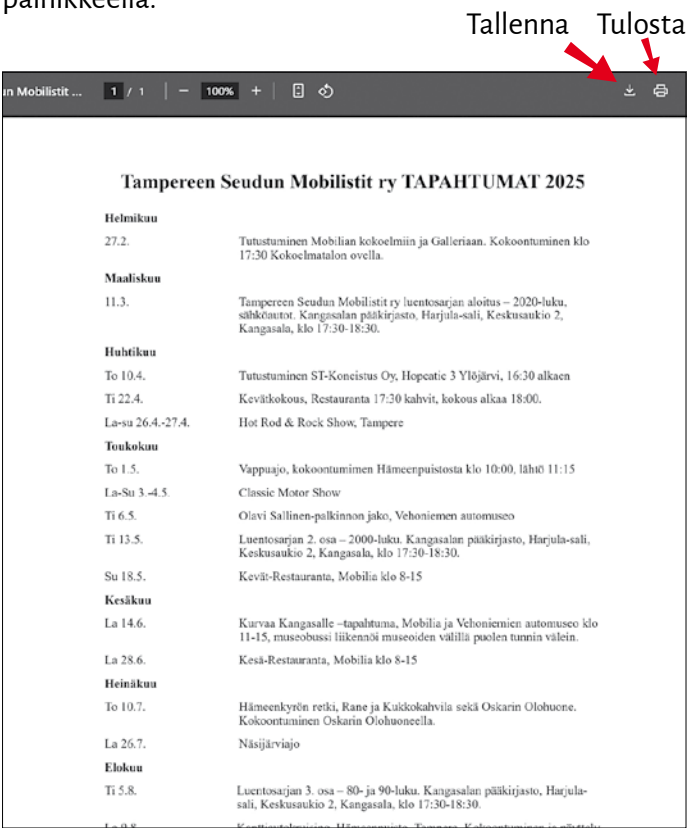
➡ Ava Google-hakusivu ja kirjoita hakukenttään tammob (käytä vain pieniä kirjaimia). Valitse ensimmäinen hakutulos (Tampereen seudun mobilistit Ry) hiiren vasemmalla painikkeella.



➡ Kun olet avannut ruskealla olevan linkin "Tapahtumakalenteri 2025", voit tallentaa tai tulostaa sen yläalaidassa oikealla olevien painikkeiden avulla.

kin viikkoa ennen etanapostin kantamaa paperilehteä ja löydät sieltä kaikkein ensimmäiset Hyrysyst ja vuodesta 2021 alkaen säännöllisesti kaikki lehdet.

➡ Sivun yläalaidassa sekä ruskealla olevat linkit saat auki hiiren vasemmalla painikkeella.



KOKOUSKUTSU Tampereen Seudun Mobilistit ry:n SYYSKOKOUS Keskiyö 26. 11.2025 klo 18.00 Restaurant, Kylä-Aakkulantie, Kangasala Tilaisuus alkaa klo 17 kahvilla.



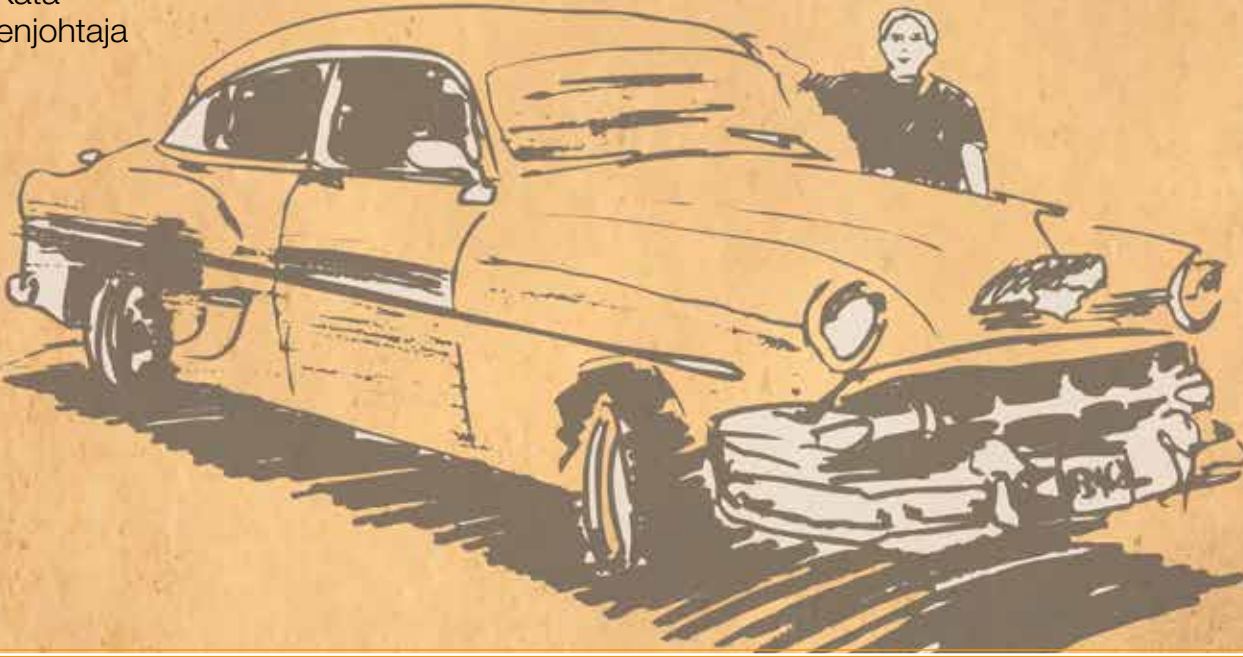
13 § YHDISTYKSEN SYYSKOKOUS

Yhdistyksen syyskokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri.
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan asialista kokouksen työjärjestykseksi
- 5) Esitetään toimintasuunnitelma ja talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 6) Määrätään hallituksen puheenjohtajan ja muiden jäsenten kokouspalkkiot ja matkakorvaukset sekä tilintarkastajien palkkiot seuraavaksi kalenterivuodeksi.
- 7) Määrätään yhdistyksen jäseniltä kannettavien jäsenmaksujen suuruus seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 8) Vahvistetaan toimintasuunnitelma ja talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 9) Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 10) Valitaan uudet jäsenet hallitukseen erovuoroisten tilalle sekä varajäsenet ensimmäiselle ja toiselle sijalle.
- 11) Valitaan tilintarkastaja ja varatilintarkastaja sekä toiminnantarkastaja ja varatoiminnantarkastaja
- 12) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat. Yhdistyksen jäsenen on syyskokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä hallitukselle kirjallinen esitys syyskuun loppuun mennessä.

Tampereen Seudun
Mobilistit ry, Hallitus
Petri Kata
Puheenjohtaja

TERVETULOA!



Moottorin valkometalli-laakereiden kunnostus

Yleensä moottoriremontissa kuluneet laakerit eivät aiheuta tuskaa. Mitataan kampiakseli, koneistetaan tai kiilloitetaan tarvittaessa ja valitaan sopivat vakio- tai alikoon laakeriliuskat jotka asennetaan paikalleen. Mutta mitä kauemmaksi mennään ajassa taaksepäin, sitä yleisemmin laakerit ovat suoraan kiertokankiin valettuja, myös laakerikauloille valettuja ja runkolaakereita on käytetty varsinkin vanhemmissa moottoreissa. Ei ole myöskään tavatonta että kiertokangenlaakerit on jossain moottorin kehitysvaiheessa muutettu liuskalaakereiksi. Näissä kiertokangset ovat joskus jopa vaihtokelpoisia, jolloin ne on helppo vaihtaa laakeriliuskoilla varustetuiksi. Joihinkin 20-30 lukujen Ford moottoreihin on saatavissa myös uustuotanto-osia, missä on liuskalaakerit jo valmiiksi sovitettuna.

Studebakerin moottorissa kiertokangenlaakerit olivat valettuja, runkolaakerit pronssirunkoisia liuskamallisia. Liuska ei tosin kuvaa näitä kovinkaan hyvin, pronssirunko on melko jämerä ja ennen kaikkea valkometalliosuus on nykyiseen verrattuna todella paksu. Laakerit

olivat huonossa kunnossa. Naarmuisten laakereiden välykset olivat kaukana maksimiarvojen yläpuolella, varaosamoottorissa jopa runkolaakerin pronssirunko oli tullut esiin laakerimetallin kulumisen takia.

Uusia laakereita ei tämänikäiseen ole saatavilla, joten myös runkolaakereiden kohdalla ainoa mahdollisuus oli valaa uudet valkometallit ja koneistuttaa laakerit sopiviksi.

Laakerimetallin valinta

Ensimmäinen ongelma mihin törmäsin oli laakerimetallin tyyppi. Laakerimetalleja on todella monentyyppisiä. Näitä on kahta päätyyppiä, lyijy- ja tinapohjaista, joista ensinmainittu ei sovi missään muodossaan autonmoottoriin. Ellei sinulla sitten satu olemaan Stanley, Noble tai muu vastaava höyryauto. Mutta polttomoottorissa käytetään aina tinapohjaista laakerimetallia. Valkometallit on jaettu koostumuksen ja käyttötarkoituksen mukaan eri luokkiin, jotka ilmaistaan esimerkiksi ”grade 2”. Polttomoottorikäytössä laakeri koostuu pääosin tinasta, antimonista ja kuparista, muiden metallien

osuuden ollessa alle prosentin luokkaa. Soveltuvia laakerimetalleja ovat lähinnä Fordin käyttämä vaikeasti saatava grade 11, yleisimmin käytetty ja helpoimmin löytyvä grade 2. Myös grade 3 -luokituksen metalleja voidaan käyttää. On huomioitava että nämä mainitut soveltuvat ainoastaan bensiinimoottoreille, Diesel-moottorit vaativat oman seoksensa.

On ehkä houkuttelevaa käyttää vanhoista laakereista sulatettavaa kierrätysmetallia, mutta itse näin siinä liikaa riskejä. Ilman tarkkaa analyysia on mahdotonta päätellä metallin koostumusta, joka voi varsinkin uudelleenvaletuissa laakereissa olla mitä tahansa. Eri laakereista sulatetun valkometallin koostumus on pahimmillaan sekoitus jonka koostumusta ei tiedetä. Lisäksi vanhassa laakerissa olevat epäpuhtaudet aiheuttavat vähintään valun huokoisuutta. Itseäni arveluttaa myös laakerissa olevan kuparin käyttäytyminen. Valulämpötila on huomattavasti alle kuparin sulamispisteen joten kupari on seoksessa kiinteinä partikkeleina, joiden tasainen sekoittuminen useaan kertaan uudelleensulatusta ei ole taattua.

Suomalaiselta tukkurilta löytyi BERA G -valkometallia, joka koostumukseltaan osuu grade 2 -luokitukseen. Sen koostumus on 88% tinaa, 8% antimonista ja 4% kuparia. Tämä käy erinomaisesti matalapuristeiseen bensiinimoottoriin.

Mitä työvälineitä tarvitaan?

Laakerimetallin sulamislämpötila on noin 270 °C. Sulattamiseen käy teräksinen nokalla varustettu astia, lämmönlähteeksi kaasulevy tai normaali valurautainen hellanlevy. Itse kokeilin molempia, kaasutun tui tehokkaammalta ja helpommin säädettävältä, joten valitsin sen. Lisäksi tarvitaan teräslasta



Tämä lopputulos vaatii monta huolellista työvaihetta, mutta mikä tärkeintä, se on tehtävissä ja osaltaan mahdollistaa alkuperäisen moottorin elvyttämisen. Männyt teetetty mittailauksena Egge Machinery:lla USA:ssa, laakeri valettu vanhassa navetassa Orihvedellä ja koneistukset Keski-Suomen koneistamossa Jyväskylässä.

kuonan poistamiseksi ja hitsaus-hanska käden suojaksi. Valamiseen tarvitaan toki muotti, pakoputken korjausmassaa sen tiivistämiseen sekä ohut rautalanka ilmakuplien poistamiseen.

Muotin tein raudasta, mutta myös kovasta puusta tehtyä muottia voi käyttää, se ei toki ole kovin pitkäikäinen. Teräksen etuna on myös hyvä lämmönjohtokyky, mikä helpottaa sulan hallintaa huomattavasti. Lisäksi tarvitaan kaasupoltin muotin

➡ Kiertokangen muotti, jossa näkyy myös irroitettava päittäisvälyksen muotti. Alla valmiiksi valettu kiertokangen laakeri.

↓ Runkolaakeriliuskat kiinnitettynä muottiin valua varten.



ja pinnoitettavan kappaleen lämmitykseen sekä pensseli ja puuvillakankaan palanen pohjustusaineen levittämiseen.

Muottien valmistus

Tarvittavien valumuottien valmistus on melko yksinkertaista, sillä laakereiden ei tarvitse olla mittatarkkoja, päinvastoin niissä pitää olla riittävästi materiaalia koneistusta varten. Kiertokangen valumuotit tein teräslevystä, sorvatusta putkesta sekä renkaasta, josta tehtiin päittäisvälyslaakerin muotit. Teräslevyt hitsasin suoraankulmaan ja porasin kiinnitysreiät kiertokangen reikien mukaisesti. Halkaistun putkenpuolikkaan hitsasin teräslevyyn kiinnitysreikien mukaan keskittettynä. Vanhoissa kiertokangissa on usein laakerimetal-

lia myös sivuilla, joten katkaisin sorvatun renkaan ja juotin toisen puolikkaan hopealla teräslevyyn, toiseen puolikkaaseen tein korvat, joista se ruuvataan muotin runkoon. Tämä siksi, että valetun kappaleen pystyy irrottamaan.

Runkolaakerimuotti on tehty putkesta, johon sahattuihin uriin on hopealla juotettu 1mm pellistä liuskat erottamaan laakerin puolikkaat toisistaan. Laakerikuoret kiristetään muotin päälle klemmarilla. Toiseen keskilaakeriin tulee normaaliin tapaan päitäilaakerit, mutta Studebakerin laakereiden rakenne mahdollisti pinnoittamisen juottamalla ilman erillistä muottia.

Laakerin valaminen ja sen valmistelu

Ensimmäinen työvaihe on kap-

sevaksi ja pyyhkäisemällä loput jämat puuvillarievulla. Tämän jälkeen pinnat karhennetaan karkealla hiomapaperilla ja puhdistetaan vielä kerran.

Valkometalli ei tartu suoraan kappaleen pintaan, vaan se vaatii pohjustusaineen tarttuakseen. Pohjustusaineeksi käy koritinalle tarkoitettu pohjuste, esimerkiksi Felder. On huomioitavaa että pohjuste on syövyttävää, joten suojakäsineet ja suojalasit ovat välttämättömät. Jos valettavat pinnat on putsattu hiekkä- tai lasimurskapuhalluksella, on pinta hiottava sileäksi ennen pohjustusta.

Pohjustus tehdään samaan tapaan kuin koritinauksessa. Pastaa levitetään pensselillä laakeripinnalle runsaasti, mieluummin liikaa kun liian vähän. Kappaletta lämmitetään kaasuliellä siten, että pohjusteeseen muodostuu pieniä tinahelmiä. Juoksutetta ei saa kuumentaa niin paljoa että se palaa. Kun pohjuste on riittävän lämmin, pyyhkäistään pinta puhtaalla puuvillarievulla. Jos kaikki meni nappiin, on tuloksena kiiltävä, tasainen tinattu pinta. Laakeri on valettava mahdollisimman pian pohjustuksen jälkeen ettei pinta likaannu tai hapetu.



Runkolaakeri oli pahoin kulun ja naarmuuntunut.



Vanha laakerimetalli poistetaan sulattamalla.



Pohjustusaine on koritinaukseen käytettävää ”grundia”



Pohjustus on koko valun kannalta tärkeä vaihe. Koko valettavan alueen pitää olla hyvin pohjustettuna, se vaikuttaa suoraan laakerimetallin kiinnittymiseen.

Seuraavaksi tukitaan öljykanavat ja runkolaakereiden öljyreijät pakoputkimassalla. Jos runkolaakeriliuskojen öljyurat ovat koneistettuna laakerin runkoon, voi myös nämä urat täyttää massalla. On huolehdittava siitä, ettei massaa mene uran ulkopuolelle. Usein täysin painevoidellun moottorin kiertokangen laakerin ylempi sylinterin öljynsaanista vastaava reikä on osin täytetty laakeri-

metallilla, mihin myöhemmin porataan sopivan kokoinen (pieni) reikä. Tähän tarkoitukseen sorvautin työkalun, joka keskittää poran terän kiertokangessa olevaan reikään.

Kiertokangen laakerit valoin puolikas kerrallaan, runkolaa-kerit muotin rakenteen takia samalla valukerralla. Laakerimetalli sulatetaan juokseväksi teräsastiassa, ruostumaton teräs on hyvä materiaali helpon puh-

distettavuuden takia, mutta tavallisenkin teräs kelpaa. Astias-
sa on oltava kaatonokka, muuten sulaa kaadettaessa valkometalli loiskahtaa herkästi muotin väärälle puolelle.

Laakeri kiinnitetään muotiin ja tiivistetään huolellisesti pakoputkimassalla. Valkometalli on sulana erittäin juoksevaa ja karkaa pienimmästäkin raosta jos sellainen on johonkin jäänyt.

Valettava kappale muotteineen esilämmitetään ennen valua, kylmä muotti aiheuttaa sulan metallin ennenaikaisen jähmettymisen. Muotti saa olla lämpötilaltaan ainakin noin 200 °C, mutta liikaa kuumentamista pitää varoa, ettei pohjustus mene pilalle. Sula valkometalli kaadetaan laakeriin tasaisesti, osaa samalla lämmittäen. Ilmakuplat poistetaan rassaamalla ohuella rautalangalla laakerissa olevaa sulaa metallia. Laakeri

kannattaa täyttää niin täyteen kuin mahdollista, mielummin pintajännityksellä hieman yli tarpeen. Näin saadaan mahdollinen valukuona jäämään laakerin ulkopuolelle.

Laakerin irroitus voi vaatia voimaa, vääntämistä, vipuamista ja naputtelua sopivassa suhteessa, mutta mikään käytettävistä työkaluista ei saa olla tekemisissä pehmeän laakerimetallin kanssa. Kun kappale on saatu irti muotista, päästään tarkistamaan lopputulos. Jos kaikki on mennyt niinkuin piti, on tuloksena tasainen valupinta ilman huokoisuutta ja epäpuhtauksien aiheuttamia rakkuloita.

Valun jälkeen kappale kannattaa puhdistaa huolellisesti, varsinkin kiertokangat ruostuvat herkästi juoksuuteessa olevan hapon vaikutuksesta. Omat puhdistetut osani puhalsin vielä lasikuulalla ja öljysin kevyesti.



Sula laakerimetalli on kaadettu muotteihin, metallia kannattaa kaataa hivenen yli tarpeen, ettei pintaan muodostuva kuona pilaa laakeria.



Kaikki raot tiivistetään huolellisesti pakoputkimassalla.



Onnistunut valu on yhtenäinen ja vapaa huokosista.



Runkolaakeri öljyreikineen ja urineen valmiina koneistettavaksi.

Öljyurat ja muu viimeistely

Lopuksi on vuorossa öljyreikien ja urien tekeminen. Kiertokangen laakerikauloissa riitti sylinterin voitelureijän poraaminen. Tämän tein ohuella poralla joka oli liimattu ohjuriin, mikä mahdollisti reijät poraamisen oikeaan paikkaan. Kaikki loput työt jätin kiertokankien osalta suosiolla koneistamon tehtäväksi.

Runkolaakereiden osalta oli vähän enemmän työtä. Öljykanavien reijät porasin laakerikuoreissa olevan reijän mukaan entisille paikoilleen, öljyurat leikkasin auki Dremelin pienellä sirkkeliterällä ja poistin laakerimetallin sopivanlevyisellä taltalla. Laakerin kuoreissa oli urat öljyrien kohdalla, jotka siis täytin pakoputkimassalla. Tämä helpotti urien tekemistä huomattavasti.

Koneistus

Laakereiden saattaminen lopulliseen muotoon oli osaltani helppo vaihe, vein osat asiansa osaavaan koneistamoon. Toki ainakin joissain tapauksissa on mahdollista koneistaa runkolaakerit itse, mutta tämä vaatii aarporan valmistamisen, työlään kalvamisen sekä lopullisen sovittamisen kaavarilla ja

kaavausvärillä. Itse en lähtenyt tätä edes yrittämään, varsinkin kun nokka-akseli pyörii hammaspyörävalityksellä. Laakerin keskittäminen olisi ollut kotiverstaassa lähes mahdoton tehtävä. Väärin keskitetty akseli olisi taasen aiheuttanut väärän hammasvälyksen jakopäässä. Nyt koneistamon tekemä keskitys on tehty 1/100 mm toleranssilla, sama toleranssi on kampiakselin linjauksella. Lisäksi kampiakseli ja vauhtipyörä tasapainoitettiin dynaamisesti. Tähän työhön kykeneviä koneistamojakaan ei enään ole kovin paljoa tarjolla, mutta Keskisuomen Koneistamo Oy otti työn vastaan erittäin harastajaystävällisellä asenteella. Tällainen käsityönä tehtävä palvelu ei ole ilmaista, ei edes puoli-ilmaista, mutta itse olin erittäin tyytyväinen kun tekijä ylipäänsä löytyi Suomesta.

Mistä osaajat ja tarvikkeet?

Vielä yhteenvetona lista tarvittavista materiaaleista, niiden saatavuudesta ja tekijöistä:

Valkometalli BERA G

Saatavilta Masino oy:lta. Vaatii Y-tunnuksen. Voin toimittaa tarvitsijoille pieniäkin määriä oman yritykseni kautta



Lopussa kiitos seisoo, kiertokangen laakeri valmiina asennettavaksi moottoriin.

Pohjuste Felder tai vastaava
Saatavilla autotarvikeliikkeistä, IKH:lta tai Würth:iltä. Tavallista koritinapohjustetta

Koneistukset

Teetin koneistustyöt Keski-Suomen koneistamossa Jyväskylässä. Muitakin tekijöitä löytynee, mutta ovat harvassa. Tällä firmalla on vastaavista töistä kokemusta ja asenne kohdallaan, joten voin heitä suositella.

Lopuksi

Tämä oli oma tapani tehdä valettava moottorin liukulaa-keri. Tarvittavat menetelmät, materiaalit ja työvälineet selvitin vanhasta alan kirjallisuudesta, Pyhästä Netistä ja vanhoilta konkareilta kyselemällä. On varmasti mahdollista päästä samaan lopputulokseen muitakin reittejä, mutta takaan että näitä ohjeita noudattamalla ainakin päästään haluttuun lopputulokseen

Tuukka Perkola

Tabe Slioorin hopeinen Corvette Sting Ray

Teksti: Leila Suutarinen
Kuvat Studio Pelisalmi

Vehoniemen Automuseon kesän kohokohta on hopeanharmaa Chevrolet Corvette Sting Ray vuodelta 1964, joka kuului aikanaan suomalaiselle seurapiirilegendalle Tabe Slioorille.

Tabe Slioor tunnettiin vahvasta tahdostaan, tinkimättömästä tyylijastaan sekä kyvystään luoda itsensä brändi aikana, jolloin se oli harvinaista. Tabe herätti huomiota monella tavalla: harrastamalla joussiamuntaa ja metsästystä, ajamalla kilpaa, pyörittämällä mannekiinikoulua ja tehden toimittajan ja valokuvaajan töitä.



Hopean värinen Corvette oli muotoilultaan futuristinen ja aikanaan auto oli yksi tehokkaimmista Amerikan autoista.

Corvette

Taben Corvettea on kutsuttu "hopeiseksi rakkauksiksi", ja se esiintyi niin lehtikuvin kuin Taben järjestämissä kuuluisissa kuutamoajeluissa. Auto on entisöity alkuperäistä kunnioittaen – jopa Taben dobermannien hampaiden jättämät jäljet ohjauspyörässä on säästetty muistona menneestä. Vehoniemellä on esillä myös RAKAS-rekisterikilvet, jotka Tabe onnistui hankkimaan ystävänsä, Kalifornian kuvernööri Ronald Reganin, erikoisluvalla.

Kojetaulu on kuin lentokoneesta

Vuonna 1961 kohua herätti Jallu-lehden numerot, joiden kansikuvassa Tabe poseerasi ja sisäisivä oli artikkelisarja "Minä ja miehet". Näiden lehtien levikin rojaltituloilla liikemäinen Tabe osti Corveten.



★ ★ ★

En malta olla kirjoittamatta Täti-Taabesta, kun hänen elämänsä on hipaissut omaa elämääni ja vanhempieni tuttavapiiriä. Muistan vuonna 1961, kun Jallu alkoi julkaista artikkelisarjaa Minä ja miehet. Mummini oli jäänyt leskeksi muutama vuotta aikaisemmin ja asui yksikseen omassa huvilassaan. Kävimme joka viikonloppu hänen luonaan. Eräällä kerralla hän ja äitini sipisivät jostain lehdestä ja selvästi yrittivät estää minua ja sisartani näkemästä ja löytämästä lehtiä.

No, olihan ne helppo löytää mummin kätkeistä. Siihen aikaan Jallu oli amerikkaistyylinen "herrain lehti". Esimerkkinä vaikka The Esquire tai oikeastaan myös Playboy. Tytöt olivat kuvissa aina vähintään uikkarit päällä, mutta yleensä avonaiset iltapuvut. Tarvittiin mielikuvitusta, jotta niitä olisi voinut pitää mitenkään "sukupuolikuria" loukkaavina. Mutta niissä oli aikansa rohkeita juttuja. Minäkin opettelín alppihiihtoa The Esquiren oppien mukaan.

Tabe oli Helsingissä laajasti tunnettu kaunotar. Hän oli aika karuista oloista lähtöisin, mutta hän osasi miellyttää ihmisiä ja vanhoilla herroilla on tapana ihastua nuoriin kauniisiin naisiin. Tabella oli monia miesystäviä. Nuorena hän seurusteli lentokadettien kanssa, sitten taisi olla nimismiehiä. Ketjussa miehet vanhenivat, mutta muuttuivat varakkaammiksi ja vaikutusvaltaasemmiksi.

Ensimmäinen numero, jossa oli Taben artikkeli Minä ja miehet, yritettiin valtiovallan toimenpitein poistaa jake-lusta. Artikkelissa oli nämä nuoret miehet mainittu, mutta eräs presidenttikin oli joukossa ja meidän kaikkien helsinkiläisten ikioma Erik, kaupungin rahatoimen johtaja, Autoklubin pitkäaikainen puheenjohtaja ja Helsingin Olympialaisten "isä".

Kaikkea aikansa, mutta tämä oli ilmeisesti Suomen ensimmäinen, laajasti skandaaliksi tulkittu suhdeseikkailu. Isäni, mummini veli

ja parhaan kaverini isä olivat hieman posket punaisina asian johdosta, mutta "Stadi oli snadi" siihen aikaan.

Lopuksi: Järjestin Autoliiton 70-vuotisjuhlia. Työryhmässä oli aivan hurmaava vanha daami, joka oli ollut Autoklubin hallituksen jäsenenä pitkään. Hän kertoi juhlista, johon Tabe tuli ensimmäistä kertaa yhdessä pitkäaikaisen herra-ystävänsä seurassa: "He olivat niin häikäisevän komea pari ja niin rakastuneen näköisinä, että kyllä heidän täytyi olla ihan oikeasti rakastuneita!" Tämä hurmaava varttunut daami oli Kangasalta kotoisin ja sittemmin Jallua kustannettiin pitkään Kangasalta. Semmoista on elämä!

Martti Piltz

Taben herttainen kauneus ja seurustelukyky valloitti selvästi myös Kalifornian silloisen kuvernöörin Ronald Reaganin, jonka erikoisluvalla Tabe sai autoonsa rekkarit. Kuvassa on Taben omistuskirjoitus.



JÄSENETUSI

Mökki rannalla

Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

Jäsenetuna Tampereen seudun mobilistit ry tarjoaa jäsenilleen ja heidän ystäville Restaurant-mökkiä käyttöön. Hinta on 60 euroa vuorokausi. Hintaan kuuluu piha, grillikatos ja tuparakennus, jossa on sauna.

Tupaan mahtuu helposti parikin kymmentä henkilöä. Keittiö on hyvin varustettu. Tuvassa on takka ja suurnäyttö.

Vuokraajalta odotetaan, että he siivoavat omat jälkensä ja kuljettavat omat jätteet pois. Rakennuksessa ei ole mahdollista yöpyä.

Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

Pehtoori Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi

Järven vesi on vain rajallisesti uintikelpoinen. Vapaita aikoja on paljon. Vain maanantai-illat, alk. klo 16 ovat varattu kerhon yhteiseen käyttöön.

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.



TAMMOBIN 2025 TAPAHTUMAT

KESÄKUU

La 14.6. Kurvaa Kangasalle –tapahtuma, Mobilia ja Vehoniemien automuseo klo 11-15, museobussi liikennöi museoiden välillä puolen tunnin välein. Lauluyhtye Doorikset viihdyttää autolauluineen Mobiliassa ja Vehoniemessä.



La 28.6. Kesä-Restauranta, Mobilia klo 8-15

HEINÄKUU

To 10.7. Hämeenkyrön retki, Rane ja Kukkokahvila sekä Oskarin Olohuone. Kokoontuminen Oskarin Olohuoneella Mestarintie 2 Hämeenkyrö.

La 26.7. Näsiärviajo

ELOKU

Ti 5.8. Luentosarjan 3. osa – 80- ja 90-luku. Kangasalan pääkirjasto, Harjulasali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30.

La 9.8. Kanttiautokruising, Hämeenpuisto, Tampere. Hämeenpuisto-Kangasala, Kokoontuminen ja näyttely klo 10, lähtö klo 11.30 ja näyttely Kangasala-talolla klo 12.30, näyttely, palkintojen jako ja lounas Mobiliassa klo 13.30, päätöskahvit Vehoniemellä klo 15. Katso ilmoitus sivulla 21.

La 16.8. Pikkola Pik Nik. Tammobin, VW-Kerhon ja FHRA:n yhteinen piknik-tapaaminen, joka on vapaa kaikille Pikkolan koulun omenatarhassa.



La 23.8. Syys-Restauranta, Mobilia klo 8-15

23.8. VehoniemiAjo starttaa Vehoniemen Automuseolta, ilmoittautumiset ja lisätietoja puh 050 365 70 23, leila@automuseo.com

SYYSKU

To-su 4.-7.9. Falunin retki. Markkinapäivä la 6.9. Katso ilmoitus sivulla 21. Uusi edullisempi hinta!

Luentosarjan 4. osa – 70-luku. Kangasalan pääkirjasto, Harjula-sali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30.

LOKAKUU

MARRASKUU

Ke 26.11. Syyskokous klo 18 Restaurannassa, kahvitarjoilu klo 17 alkaen. Katso kokouksen asialista sivu 39.

Su 30.11. Puurojuhla Sasin Toukolassa. Katso sivu 37.

MUUTOKSET MAHDOLLISIA

VEHONIEMEN AUTOMUSEO 2025

puh 03 3767 795, 050 365 70 23

5.4.2025 alkaen kahvio, automuseo ja museokauppa ovat avoinna päivittäin.

5.4.-30.4.2025 päivittäin klo 10-17

1.5.- 6.9.2025 päivittäin klo 10-19

7.9.-14.12.2025 päivittäin klo 10-17

Kesäperjantaisin 2.5. -5.9.2025 museo ja kahvio avoinna klo 21.00 asti (säävaraus klo 19.00 jälkeen).

Kesän tiistaieksstrana kuukauden ensimmäisenä tiistaina (6.5., 3.6., 1.7. ja 5.8.) museo ja kahvio avoinna klo 20.00 (säävaraus klo 19.00 jälkeen).

Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata
Puheenjohtaja
petrikata65@gmail.com
0400 633 632



Pasi Myllymäki
Varapuheenjohtaja
peemyllymaki@gmail.com
040 548 7914



Ari Pekka Lällä
Rahastonhoitaja,
jäsenkirjuri
lalla@kolumbus.fi
050 596 9181



Tuukka Perkola
Tampere-strategia
tuukka@sahkourakointia.fi
040 505 1799



Pyry Raunio
Viestintä
pyry.raunio@gmail.com
045 113 1430



Kalevi Nokkonen
Pihapehtoori
kalevijakari@gmail.com
050 596 1219



Mikko Heimo
Hallituksen jäsen
mikko.heimo@gmail.com
050 539 7410

KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi



Kannattajajäsenyyteen sisältyy yhdistyksen oma lehti HyrysSYS haluamaanne osoitteeseen postitettuna (yksi lehti per ilmestynyt numero)

Lisäksi nimenne ja tunnuksenne näkyvyys ja tunnuksenne halutessanne vuodeksi: julkaisuissamme, tapahtumissamme ja kotisivuillamme.

Kannatusjäsenyyden hinta on 100 euroa/vuosi. ALV on 0%, koska yhdistys ei ole alv-velvollinen.

Ilmoittatthän yhteystietonne ja julkaisuihin haluamaanne nimen sähköpostilla: tammob1964@gmail.com

TAMPEREEN SEUDUN MOBILISTIT RY MUUTOSILMOITUS JÄSENTIETOIHISI (Voit myös ilmoittautua uudeksi jäseneksi)

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

- ☐ Tietoni saa julkaista Tammobin jäsenluettelossa. (Vain yhdistyksen sisäisessä jakelussa)
- ☐ Tietojani ei saa julkaista Tammobin jäsenluettelossa

Lähetä: Tampereen seudun mobilistit, Kylä-Aakkulantie 90, 36200 Kangasala
Voit hoitaa ositeenmuutoksen tai liittymisesi myös www.tammob.com/liittymiset



KANGASALAN RESTAURANTAPÄIVÄT

Lauantaina 23.8. klo 8-15

**Mobilian yläpihalla, tiemestarin tukikohdassa.
Kustaa Kolmannen tie 75, Kangasala**

Myyntipaikat 30€, käteismaksu



HAARASTEAJONEUVOILLE ERILLINEN PYSÄKÖINTIALUE ALUEMAKSU 5 EUROA, ALLE 10-VUOTIAAT ILMAISEKSI

Tule ympäristöä säästäen Nyssellä