

HYRYSYSSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 3 / 2023



Museoviraston avustukset sivu 5

Rane osa 78 sivu 11

Kesämuistoja sivu 28



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
In memoriam Reni Hildeen	4
Museoviraston avustukset	5
Merkinurkka	8
Rane muistelee osa 78.....	11
Minun Magneettimäkeni	18
Keskusliiton kuulumisia	24
Mobilisti Kreikassa	26
Kesämuistoja	28
Black Seven	32
Syyskokouskutsu.....	35
Tammobin tapahtumat	37
In memoriam Jari Männikkö	37
Hyrysysin kauppapaikka	38



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)



HyrysSYS 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 2023 HYRYSYSY:t ilmestyvät:

1/2023	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2023
2/2023	juhannukseksi	aineistopäivä 15.05.2023
3/2023	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2023
4/2023	jouluksi	aineistopäivä 24.11.2023

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: www.tammob.com/hyrysSYS/mediakortti.2021.pdf

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 3/2023 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Markku Uotila, Antti Prusi

Kannen kuva:

Näsjärviajon lähtö Hotelli Rosendahlin pysäköinti kentällä kesäkuussa 2023. Edessä Jouni Nääpän Ford Taunus G73A vm. 1951. Kuva mpz



Puheenjohtajalta

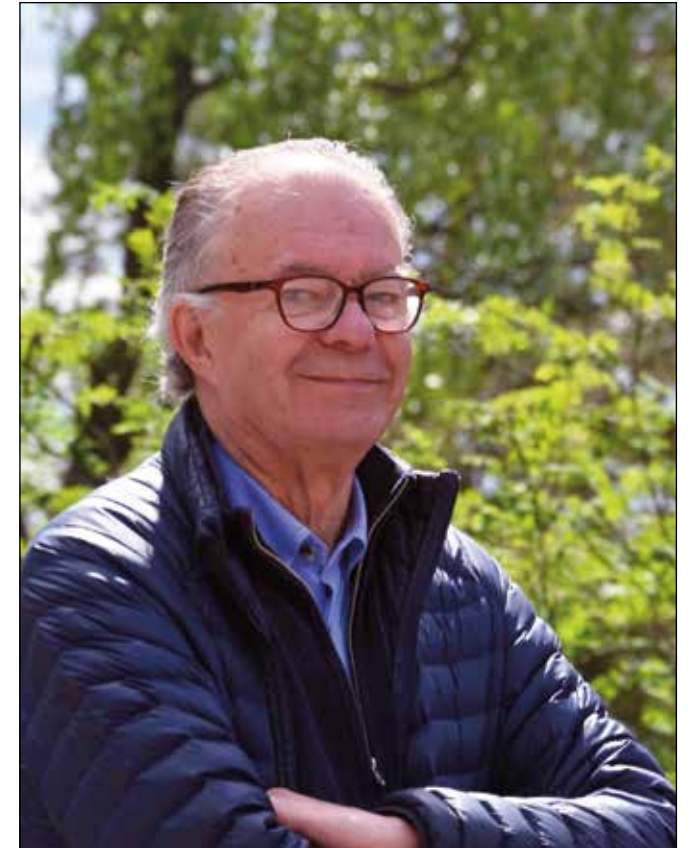
Kiitos näistä vuosista

Täytin juuri 75 vuotta. Se nyt ei olle yhdistyksessämme mikään huippunoteeraus, mutta puheenjohtajan tehtävässä se on korkea ikä. Käsittääkseni Antti Prusi oli aikaisemmin iältään vanhin puheenjohtaja. Kun Antti houkutteli minut Syyskokouksen 2015 puheenjohtajaehdokkaaksi, hän oli 63-vuotias ja molemmat olimme vanhoja.

Korkea ikä ei sinänsä ole paha juttu, mutta kun ei näe, kuule eikä ymmärrä mitään, puhumattakaan, että muistaisi jotain tai esimerkiksi käsien hienomotoriikka toimisi, on ihan vastuullista tehdä omat johtopäätökset. En enää ole ehdokkaana Syyskokouksessa puheenjohtajan tai mihinkään muuhunkaan vastuulliseen tehtävään.

Yhdistyksessä on harjoitettu vuosia hallituksen piirissä uusien potentiaalisten puheenjohtajien kanssa. Syyskokous päättää, kuka on seuraava Tammobin puheenjohtaja. Puheenjohtajakauteni kesti kahdeksan vuotta, siis reilusti yli kymmenesosan toistaisesta elämästäni. Ei sekään ihan vähän ole. Ehkä voisin suositella, että kun sääntöjä rustataan "uusiksi", voisi harkita puheenjohtajakausien rajoittamista kolmeen vuoteen. Yläikärajaahan ei voi asettaa, koska se sisältäisi ikäsyryntää, mutta sekin voisi olla paikallaan. Maailma ei vanhoilla opeilla enää käänny paremmaksi. Mutta lämpimät kiitokset niille kaikille ihmisille, joiden kanssa olen saanut tässä luottamustehtävässä puuhailla.

Olen luvannut jatkaa vielä ensi vuoden HyrysSYS:n toimitajana. Sitäkin olen tehnyt jo vuosia. Siinä ehkä hienointa on ollut Ranen juttujen toimittaminen. Kuinka joku voi, haluaa ja osaa saattaa tekstiksi omaa elämäänsä ja toisaalta pystyy havainnoimaan ympärillä kuhisevaa Tampereen seutua niin tarkasti. Pakosta joskus tulee mieleen Kalle Päätalo, Frans Emil Sillanpää ja Panu Rajala.



Syksyn mittaan on vielä useita tapahtumia ja Syyskokouksellakin on uudet hienot puitteet, joiden tarjoamiin mahdollisuuksiin pyritään tarttumaan. Että nähdään!

Kiitos kaikesta, ennen kaikkea elämästä,
 Martti Piltz
 Tampereen seudun mobilistit ry
 Puheenjohtaja

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

O. MÄNTYLÄ OY
 LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon
 Aarre

ProMart

FIXUS
 KANGASALA

Presco
 House of Quality

Mesi M Auto oy

VEHONIEMEN
 AUTOMUSEO

TAMMER
 Lattiat

In memoriam



Reni Hildeen

Reni Olai Eric Hildeen syntyi 10.4.1937 Helsingissä ja menehtyi Inkoossa Tammisaaressa 25.6.2023. Hän eli siis pitkän elämän, 86 vuotiaaksi. Hän ehti olla mukana monessa.

Reni oli mukana ensimmäisessä tapaamisessa 30.9.1958, kun ”helsinkiläiset koulupojat” (heidän oma ilmauksensa) Kai-Lauri Bremerin johdolla olivat perustamassa Suomen Automobiili-Historiallista Klubia. Klubin perustavassa kokouksessa 16.1.1959 Reni valittiin Klubin johtokuntaan. Kaikki johtokunnan jäsenet olivat helsinkiläisiä.

Reni Hildeen tuli muuttaman vuoden kuluttua insinööriopiskelijana harjoittelijaksi Kyröskoskelle. Siellä hän törmäsi Matti Järvenpään, joka toimi siellä johtotehtävissä. Matti oli sähkömies. Matti oli jo SA-HK:n jäsen. Yhdessä he alkoivat suunnitella Tampereelle SA-HK:n ensimmäistä paikallisosastoa. SA-HK:n silloiset viisi tamperelaista ja kaksi jysäskyläistä jäsentä olivat jo havainneet, että klubityyppinen toiminta Helsingissä oli heille hankalaa ja epätehokasta.

Suunnittelun tuloksena kutsuttiin koolle heidän tuntemiaan asianharrastajia Härmälän leirintäalueelle 1.-2.8.1964 tavoitteena perustaa Suomen Automobiili-Historiallisen Klubin alainen osasto, joka käsittää Tampereen ympäristöineen ja jonka kotipaikka on Tampere. Nimilistassa on 19 nimeä, osa heistä on vieläkin aktiivisesti toiminnassa mukana. Paikalliskerho perustettiin 2.11.1964.

Reni Hildeen ei virallisesti osallistunut Tampereen Kerhon toimintaan. Hän oli ”esiperustajajäsen”, eräänlainen mobilismin soihdunkantaja. Seuraavat SA-HK:n kerhot perustettiin vuosia myöhemmin. Huoli

veteraaniautoista oli silloin nuorten miesten puuhaa. Reni oli SA-HK:n perustamisvaiheessa 21-vuotias, KLB 23-vuotias.

Reni oli hieno mies, Hiltusia Kainuusta, ”Kemin papin” jälkeläisiä. Hiltunen muuttui Hildeniksi ja jalostui Hildeeniksi, kun Hiltusen pojat lähtivät opintielle Turkuun. Renin äiti oli kotoisin Viron Vorumaalta. Reni asui 1940- ja 1950-luvulla Kristiinankaupungissa.

Reni oli sosiaalinen ihminen. Hän on harrastanut ainakin urheilusukeltamista, veneilyä, radioamatööriutta ja lentämistä. Näissä kaikissa hän on ollut harrastusjärjestöjen hallinnossa. Lisäksi hän on asunut pitkään ulkomailla ja toimi Ulkosuomalaisparlamentissa Espanjan Benalmeden mandaatilla. Vuonna 1995 hän oli kansanedustajaehdokkaana Uudellamaalla. Aivan viime vuosiin saakka hän kommentoi kotiseutunsa asioita paikallislehti Västra Nylandissa.

Reni ei ollut mikään varsinainen autojen keräilijä tai merkikiihkoilija. Ilmeisesti hänellä ei vanhoilla päivillä ollut yhtään harrasteautoa. Ei hän ainakaan niistä kertonut. Harvakseltaan hän kävi täällä RR-päivillä ja vastavissa tilaisuuksissa. Myös muutamat vanhat puheenjohtajat pitivät häneen yhteyttä.

Reni oli Tampereen seudun Mobilistien kunniajäsen. Kerhomme haki hänelle SA-HK (vanhan) standardin vuonna 2007. Hänellä on myös SAHK:n 50-vuotistandaari vuodelta 2009. Kerho haki Renille SAHK:n kultaisen ansiomerkin kerhomme 50-vuotisjuhliissa 20.9.2014. Kävimme viemässä sen hänelle kotiin.

Antti Prusi

Kuva Martti Piltz 13.10.2013 Tammisaaressa

Museoviraston avustukset

Avustusten yleiskuva

Nykyinen valtiovalta suhtautuu kulttuurin tukemiseen varsin varovaisesti, mikä voi olla niukkuuden aikana perusteltua. Toisaalta kulttuuriperintö ja sen vaaliminen ovat keskeinen voima, joka pitää kaikki kansakunnat, myös meidät suomalaiset, yhdessä. Museoviraston avustukset maantielikenteen kulttuuriperinnön vaalimiseksi jatkuvat ainakin ensi vuoden. Avustusten haku on seuraavan kerran avoinna 2.1.2024 – 15.2.2024. Suuria muutoksia ei aikaisempaan ole, mutta vaikuttavuus eli se, mitä avustuksella saadaan aikaan, painottuu entistä enemmän.

Mistä on kysymys?

Museoviraston sivuilta voi lukea, että avustusten päämäärä on varmistaa arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö.

Hoito ja käyttö on asianmukaista silloin, kun se on

- aktiivista, yhteisöllistä, osallistavaa, saavutettavaa ja tasa-arvoista
- ylläpitää osaamista ja lisää ymmärrystä

- huomioi vastuullisen kulttuuriperintöavustuksen ja kestävä talouskasvun tavoitteet

- vaikuttaa liikenteen kulttuuriympäristöjen säilymiseen
- ylläpitää ja kehittää kestävä kulttuurimatkatuomintaa

Tänä vuonna jaettiin liikenteen kulttuuriperintöavustuksia noin 340 000 euroa. Maantielikenteen hakemuksia oli 37 kappaletta, joista 19 hakemusta sai myönteisen päätöksen. Siis noin joka toinen hakija sai avustusta.

Rahaa näille hankkeille jaettiin noin 65 000 euroa. Se oli noin viidennes koko avustussummasta. Suunnilleen näin avustus joka vuosi jakautuu. Tänä vuonna avustettiin poikkeuksellisen monta ”Erillishanketta”, kuten Rane-projekti. Asiantuntijalautakunta arvioi ne yleishyödyllisiksi ja yhteisesti liikenteen perinteen vaalimista edistäviksi.



Ford Taunus G73A vm. -51 kuvattuna Näsijärviajon lähdössä tänä vuonna. Auton entisöintityö on kestänyt kauan ja työtä on tehty kahdessa sukupolvessa. Mutta työ tekijäänsä kiittää. Ja hienoa, että omistaja haluaa esitellä autoaan julkisesti. Kuva mpz.

Miten avustuksella voi saada rahaa?

Kirjoitin Hyrysyssä 2/2023 aika laajan tarinan siitä, miten maantielikenteen asiantuntijalautakunta on toiminut ja miten se näitä avustuksia käsittelee. Sen artikkelin tärkein kysymys oli, että voiko mikään Tampereen seudun ajopeli oli niin hyvä, että se voisi olla juuri se ”joka toinen”, jolle avustus myönnetään.

Vastaus on aivan yksinkertainen: Suoranaisesti ajopeli ei ratkaise, vaan se, miten ja mihin avustusta haetaan ja kuinka hyvin yllämainitut ”asianmukaisen hoidon ja käytön” osa-alueet toteutuvat. Joka vuosi kerholaisemme ovat tehneet niin hyviä hakemuksia, että avustuksia on saatu. Voipa olla niinkin, että keskimäärin kerholaisemme saavat useammin avustuksia kuin muut. Toisin sanoen jäsenemme tekevät hakemuksia, jotka vastaavat Museoviraston

ja laajemmin valtion avusten myöntämisperiaatteita.

Hyviä hakemuksia

Lähtökohta on tietysti, että ajopeli pitää tuntea: omistajaketju, tehdyt muutokset, käyttöhistoria, elinkaaren tarinat. Kirjoista ja netistä löytyy merkin ja mallin historiaa. Osassa hakemuksia näköjään ei ole näistä perusasioistakaan mitään hajua. Jos lähtee hakemaan avustusta, kannattaa alkaa tiedon keruu heti.

Sitten pitää olla selkeä ja konkreettinen näkemys siitä, mitä on tekemässä ja mitä se maksaa. Hakemus tehdään lomakkeelle, joka ”kysyy” tarpeelliset asiat ja neuvo, mitä kukin kysymys tarkoittaa. Lisäksi lomakkeessa on ohjeet henkilökohtaisen pika-avun saamiseksi heti.

Ajattelisin kuitenkin niin, että kerhossamme ihmiset tuntevat toisensa. Silloin kan-

nattaisi kysyä niiltä, jotka ovat avustusta saaneet. Koska kyse on valtion avusta, tiedot ovat avoimia kaikille julkisessa mediassa eli siis esimerkiksi Museoviraston ”Myönnetyt avustukset”-sivulta. Tiedot ovat julkisia.

Pari esimerkkiä

Yritän avata kahden avustuksen kohdalta sitä, mikä voi erottaa hakemuksista ne, jotka saavat avustuksen. Asiantuntijalautakunnan jäsenten arviot yleensä ovat samansuuntaisia, mikä osoittaa sitä, että jäsenet ovat mieltäneet arviointikriteerit eli alussa mainitut viisi asiakokonaisuutta samalla tavalla.

Ensimmäinen esimerkki on Jouni Nääpän Ford Taunus G73A Cabriolet vuosimallia 1951. Sen lähtökohta avustukselle ei oikein äkkipäätä katsottuna istu suomalaisen liikenteen kulttuuriperintöön: Alunperin ulkomaisessa omis-

tuksessa Suomessa kolaroitu maailman harvinaisuus, joka on jäänyt tänne. Vielä, kun auto on Suomessa ehkä ainut lajiaan. Saksalaisten tietojen mukaan avo-G73A Taunusta on valmistettu ehkä vain noin 70 kappaletta.

Auto on mallina kuriositeetti, todellinen harvinaisuus, mutta sen suomalainen tarina sitoo sen suomalaiseen liikenteen kulttuurihistoriaan. Auto on jäänyt joltain matkailijalta kolaroituna Suomeen 1950-luvulla. Se on ollut käytössä maatilalla, mikä ilmentää 1950-1970-luvuilla Suomessa vallinneita olosuhteita ja tapoja. Vuonna 1971 omistajan setä on ostanut auton romun ja alkanut keräillä siihen osia, mutta voimat eivät riittäneet sen ajokuntoon saattamiseen. Auto siirtyi nykyiselle omistajalle, joka jatkoi osien etsimistä. Kuulemma suurimmat vaikeudet olivat Ford Taunuksen perusosat, kuten vilkun lasit ja muut vuosimallien yksityiskohdat, koska perus-Taunuksenkin sarjat olivat melko pieniä ja monet osat olivat käytössä vain parissa vuosimallissa. Avokorin rakentaneen koripajan erikoisosat olivat kaikki tallella ja käyttökelpoisia.

Itse hakemus oli hyvin rajattu ja esimerkillisesti suunniteltu, valmisteltu ja budjetoitu hanke, joka uskottavasti tähtäsi auton käytettävyyden varmistamiseen. Avustusta haettiin kangaskaton korjaamiseen. Se on tietysti ostotyötä. Erikoisosaamisen työllistävä vaikutus ilmastettiin hakemuksessa. Ajoneuvon hoidossa ja käytössä on huomioitu sen elinkaaren kannalta tarkoituksenmukaiset ympäristökuormitusta vähentävät ratkaisut kuten kierrätys, uusiokäyttö ja kompensointi.

Auton valmistuttua sitä on luvattu pitää aktiivisessa käytössä ja näkyvillä tapahtumissa, joissa yleisö voi sen nähdä ja kokea. Näinhän on tänä kesänä tapahtunut. Kaikkialla Taunus on herättänyt kiinnostusta, ihmetystä ja ihailua ja omistaja on saanut selittää auton tarinaa. Se on suomalaisen maantiiliikenteen kulttuuriperintöä.

Omistaja on sanonut, että auton valmistuminen on ollut todellinen ilon ja helpotuksen aihe. Sama mielikuva jäi asiantuntijalautakunnalle: hienolle



Aurinko paistaa ja Taunus loistaa, mutta olen saanut käsityksen, että tämä auto on synnyttänyt auringonpaisteen omistajalleen, Museoviraston asiantuntijalautakunnalle (ainakin minulle sen jäsenenä) ja varmasti kaikille, jotka ovat voineet sen nähdä. Kuva mpz

hankkeelle on ilo antaa avustus. Avustus sinänsä, nimensä mukaisesti, on vain osa kustannuksista, mutta vastaavasti sillä hankitun ammattityön laatu ylittää itse tehdyn. Ainakin tässä tapauksessa kokonaisuus on poikkeuksellisen hieno. Rohkaisevaa on ollut myös kuulla, kun omistaja on sanonut, ettei hän ole ”mikään lomakkeen täyttäjätyyppi”, vaan että lomakkeen täyttäminen oli melkein hikinen homma. Mutta kysymyksiin oli vastattu riittävän selkeästi. Hakemus kantoi maaliin saakka ja tulos oli erinomainen.

Melkein kaikissa menneen kesä ajoneuvotapahtumissa Tampereen seudulla on näkynyt vuosimallin 1926 Chrysler 70 Phaeton, rekkarilta ID-34. Auto oli museojoneuvo, jonka aika oli kuluttanut huonoon kuntoon. Asiantuntijalautakunta on useitakin kertoja keskustellut siitä, miten huonokuntoisiksi menneisiin museojoneuvoihin pitäisi suhtautua. Jos ajoneuvo on museojoneuvo, eikö se pitäisi pitää kunnossa? Eikö juuri siksi ole koko museoajoneuvokäsite syntynyt ja sitä ohjaavat normit luotu?

Avustusta haettiin ajoneuvon korin ja rungon kunnostukseen, pintakäsittelyihin sekä sisustuksen uusimiseen. Chrysler 70 on oman aikansa tyyppi-

nen keskitasoa parempi auto, suomalaisittain edustava sekä tärkeä merkki ja malli. Auton omistushistoria on varsin hyvin tunnettu, ja sen asema pitkään käytössä olleena harrasteajoneuvona on hyvin vahva.

Itse asiassa juuri tämä asia auton tarinassa katsottiin tärkeäksi. Se on alkumobilistien, tässä tapauksen kerhomme jäsenen Hannu Ahosen, harrasteauto kerhon alkuvuosilta. Se edustaa siis mobilismin alkuaikojaa sen lisäksi, mitä se pitkän elinkaarensa ja tunnetun omistajaketjun voimin edustaa. Hannun poika Ville Ahonen on halunnut saada perheen perineauton uudelleen käytettävään kuntoon.

Hankkeessa käytettiin suomalaista käsityövaltaista osaamista, mikä tukee perinteisen kunnostustyön elinkeinoja. Hakemuksessa esitettiin uskottavasti kunnostuksen lähtökohta, suunnitelma ja kustannusarvio. Lautakunnan oli helppo tehdä myönteinen esitys avustuksesta ja tulos näyttää, että priimaa tuli!

Omistaja on kertonut, että hänelle tuli melkein kiire saada hakemus ajoissa Museovirastoon. Mutta hyvin meni! Hänellä oli perustiedot järjestyksessä, suunnitelma ja kustannusarvio excel-taulukoituna. Ja kokemusta suunnilleen saman-

laisesta hakemuslomakkeesta.

Hakemuslomakkeen voi täyttää monella tavalla. Jos on selkeät pasmat, esimerkiksi tarjoukset eri osakokonaisuuksien teettämisestä, ei siinä kauan nokka tuhise. Toki on selvää, että jos tekee (lue: joutuu tekemään) muissa harrastuksissa tai työssä samantapaisia ”arkistohenkilön” töitä, hakemuksen teko on helpompaa. Mutta asiantuntijalautakunta ei arvioi sitä, kuinka kauan tai kuinka monta kirosanaa lomakkeen täyttö kestää, vaan sitä, että kysymyksiin on vastattu ja kokonaisuus on johdonmukainen ja uskottava, jonka pohjalta hakemus voidaan pisteyttää riittävän luotettavasti.

Mistä apua hakemuksen tekemiseen?

Sähköinen hakemuslomake avautuu Museoviraston sivuille 2.1.2024. Sen jälkeen järjestetään Mobiliassa ja varmasti perinteisesti muutama muikin työpaja, jossa asiantuntijalautakunnan edustajien ja Museoviraston vastuuvirkailijan Hannu Matikan ohjauksella täytetään mallilomake. Kokemuksesta tiedetään, että työpajaan osallistuminen edistää hakemuksen mahdollisuuksia menestyä.

Mobilian nettisivuilla voi myös harjoitella ja saada palau-



Chrysler 70 osallistui Kanttikruisingiin. Tapahtuman starttiin Hämeenpuistoon keräytyi satoja ihmisiä, osa ohikulkijoita, osa vartavasten autoja katsomaan, osa kuuntelemaan aamun jazzkonserttia. Chrysler oli varmasti kiinnostavimpia autoja ikäovereidensa joukossa. Kanttikruising on esimerkiksi tapahtuma, joka voidaan luokitella kulttuurimatkailuksi. Vanhoja autoja pitää viedä sinne, missä on ihmisiä. Ihmiset ovat kyllä kiinnostuneita ajoneuvoista ja niiden edustamasta kulttuurihistoriasta ja nostalgista, mutta ne vaan pitää viedä ihmisten luo. Kuvassa pilkottaa Hannu Ahonen lentäjän lakki päässään katsojien takana. Kuva mpz

tetta lomakkeen täyttämistä. Lisäksi Hannu Matikan työhön kuuluu avustaa hakemuksien tekemisessä. Hänet saa puhelimitse tai sähköpostilla kiinni Museovirastosta yleensä varsin helposti.

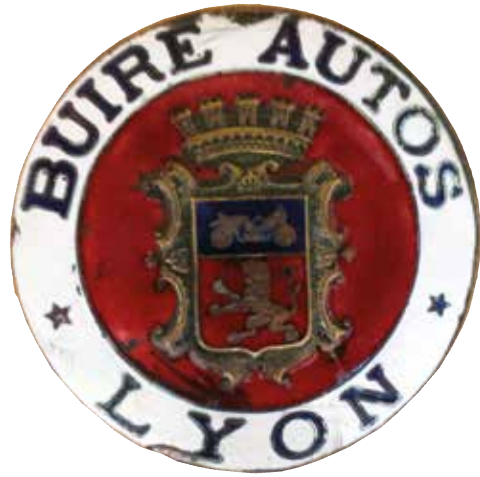
Kerhomme hallituksen jäsen Ari-Pekka Lällä on saanut useampia kertoja avustusta hyvin ositettuun MB-hankkeeseen. Kun katselin asiantuntijalautakunnan päätöksiä, hänen hakemuksistaan mainitaan usein, jos ei aina, että ”esimerkillinen hakemus” tai joku muu hyvä kommentti. Ari-Pekka on omien sanojensa mukaan edellä mainittujen työpajojen ohjeilla tehnyt hakemukset. Hän on luvannut auttaa ”vertaistukihenkilönä” muitakin. Ja sitten tietysti allekirjoittanut ja Suutarisen Leila olemme asiantuntijalautakunnan jäseniä. Meillä on velvollisuus auttaa hakemuksien tekemistä.

Kysyminen voi kannattaa!



Chrysler oli esillä monissa tilaisuuksissa. Tässä Teivossa. Joka kerran se keräsi ympärilleen suuren joukon ihmisiä, jotka olivat siitä kiinnostuneita ja kyselivät pitkään omistajalta autosta ja ympärille virisi mielenkiintoisia keskusteluja muiden ihmisten kanssa. Tämä on yksi Museoviraston avustusten tavoitteista.

La Buire



Ranska alkoi autoistua aikaisin ja jo viime vuosisadan alussa auton valmistajia oli maassa useita. Monet yritykset kariutuivat vain muutaman auton valmistetuaan. Lyonissa oli useita valmistajia, joista laadukkaimpia oli La Buire. Yritys oli perustettu jo 1847 ja heillä oli kokemusta moottoriajoneuvoista; La Buire teki mm. moottorit Serpolletin höyryautoihin. Tehdas valmisti myös höyrykäyttöisiä vetotraktoreita aina vuoteen 1910 asti; nämä myytiin Scotte tuotemerkillä.

Varsinainen autotuotanto alkoi 1904, mutta vasta seuraavana vuonna perustettiin uusi yhtiö vain autonrakennusta varten. Ensimmäinen automalli oli ajalle tavanomainen ketjuvetoinen nelivaihteinen varustettuna nelisynterisellä T-kantisella moottorilla (16 ja 30 hv). 1906 nelisynterisiä malleja oli jo kolme; moottorivaihtoehdot 4700

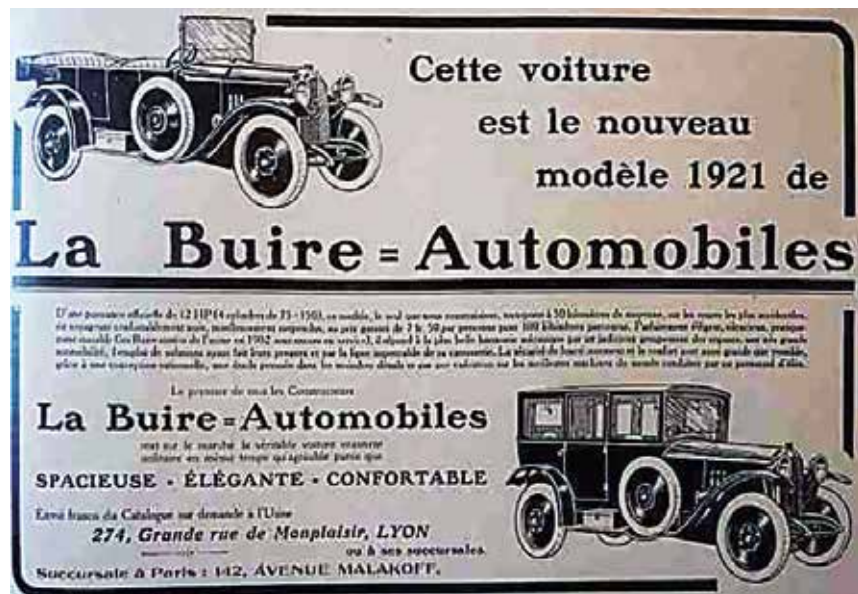
ccm, 7500 ccm ja 13600 ccm! Kardaaniveto tuli pienempiin malleihin 1907 ja sivuventtiilimoottori 1910.

Yhtiö ajautui konkurssiin syksyllä 1909; uusi omistaja Antoine Vialle markkinoi autoja merkillä Berthier, mutta jo seuraavana vuonna yrityksen nimi vaihdettiin takaisin – Société Nouvelle de la Buire Automobiles. Autot tunnettiin taas nimellä La Buire. 1910-14 malleille oli tunnusomaista pitkäiskuiset moottorit, kuten 15 hv autossa

(3215 cc, 80x160 mm). 1914 mallisto käsitti neljä nelisynteristä autoa (10, 12, 15 ja 20 hv) ja kaksi kuusisynteristä (24 hv, 4764 ccm ja 30 hv, 5341 ccm). Vuotuiset tuotantomäärät olivat 200 ajoneuvon luokkaa varsin tasaisesti. Henkilöautojen lisäksi myös raskaampia ajoneuvoja aina neljän tonnin kantavuuteen asti lähti tehtaalta.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen tuotannossa oli vain yksi malli; 2650 ccm kiinteäkantisella sivuventtiili-

limoottorilla varustettu 12/14 hv auto. Malliin lisättiin jarrut etupyöriin 1922 ja voimanlähteeksi vaihdettiin kansiventtiilimoottori 1923. 1920-luvun puolivälissä tehtiin myös pienempiä malleja (10 ja 12 hv). Etujarrut olivat valinnaisvaruste 10 hv mallissa vuoteen 1925 asti. Valmistusmäärät pienenivät vuosi vuodelta ja 1930 ovet suljettiin. Autotehtaan tiloihin sijoitettiin Ranskan armeijan varaosavara-



La Buire mainos vuodelta 1921.



La Buire 10 CV vuosimalli 1925.

Sigma



Sigma oli tyypillinen ranskalainen ns. koottu auto (komponentit ostettiin eri tekijöiltä). Ensimmäiset Sigmat valmistuivat 1913; ne olivat pieniä autoja, joista Ranskassa käytettiin nimeä voiturette. Koko varsin pitkän elinkaarensa aikana Sigma pysyi vailla mitään mullistavaa. Moottorin toimittajia oli vuosien varrella useita.

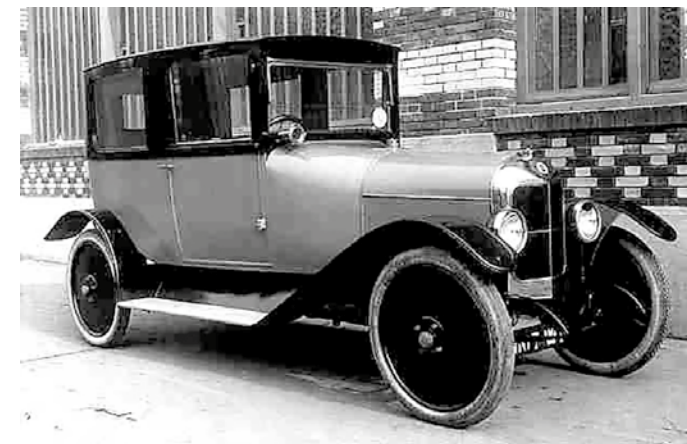
Ennen ensimmäistä maailmansotaa autoissa käytettiin nelisynteristä Ballot -moottoria ja Malicet et Blin -runkoa. Muutamaa mallia (8 ja 11hv) myytiin myös Englannissa merkillä Marlborough. Sodan jälkeen käytettiin edelleen Ballot

-moottoria, mutta lisäksi myös S.C.A.P. toimitti moottoreita 894 ccm ja 1610 ccm kokoisina. Ehkä huomattavin Sigma malli oli malli W vuodelta 1925. Autoken käytettiin edelleen Ballot

linen nokka-akseli) C.I.M.E. -moottori tilavuudeltaan 1494 ccm. Mallin huippunopeudeksi mainittiin 120 km/h kun muuten Sigma mallien suorituskyky riitti keskimäärin 72 km/h



Sigma mainos (n. 1914)



Sigma 1919.

nopeuteen.

Vuotuiset valmistusmäärät eivät ylittäneet kahdensadan auton rajaa. Kaksikymmenluvun loppua kohti määrät pienenivät koko ajan, Sigma ei pystynyt kilpailemaan hinnalla isoja valmistajia vastaan ja loppu oli edessä 1928. Viimeisissä malleissa käytettiin S.C.A.P. moottoreita tilavuudeltaan 1170 ja 1614 ccm.

Pienenä yksityiskohtana mainittakoon, että Georges Guynemer (ensimmäisen maailmansodan 'lentäjä-ässä') oli Sigman omistaja. Hänen lentävä haikaran maskottinsa adoptoitiin koristamaan Hispano-Suizan keulaa!

Hyrysytyn edellisen numeron (2/2023) Merkkienurkasta jäi puuttumaan merkkien kuvat.

Cony



Aichi Machinery Industri valmisti aiemmin lentokoneita, mutta sattuneista syistä täytyi löytää jotakin muuta valmistettavaa sodan jälkeen. Niinpä 1946 alkoi tyypillisten kolmipyöräisten tavarautojen valmistus Cony merkillä.

Kurogane



Japanissa oli toisen maailmansodan jälkeen useita autonvalmistajia tarjoamassa tuotteitaan kuljetuskaluston puutteesta kärsivälle kansalle. Valmistus oli usein pienimuotoista kuten autotkin.

Eräs valmistajista oli Toyku Kurogane Kogyo, jolla oli jo perinteitä autovalmistuksessa. Yhtiö aloitti jo 1928 nimellä New Era. Tehtaan nimi muutettiin Kurogane muotoon vuonna 1937

TEKSTIILIEN
PESU

Pro Extractor Shampoo
BODYSHOP SAFE

Tekstiilienpesuaine

Car Wash & Detailing Products for Professionals and Enthusiasts

KÄSIN

KONEHARJALLA

PAINEHUUHELULLA



DD Pro TEKSTIILIEN PESUAINEN JA HAJUJEN POISTAJA. Matalavaahtoinen ja antaa raikkaan tuoksun. Täyttää VOC-vaatimukset. Poistaa piintyneen lian, rasvajäämät, ruokajäämät, kahvin, soodan ja lemmikkieläinten jättämät liat. Optiset kirkasteet raikastavat tekstiilien värit. Tuote on biohajoava.

HELPOIN TAPA SAADA TEKSTIILIT "SYVÄPUHTAAKSI" ON KÄYTTÄÄ PAINEHUUHELULAITETTA JA MIELUUMMIN SELLAISTA, JOKA LÄMMITTÄÄ VEDEN YLI 90 asteiseksi. NÄIN SAADAAN TEKSTIILIT TODELLA RAIKKAAN PUHTAAKSI

PAINEHUUHELULAITE & 4in1-MONITOIMIHÖYRYPUHDISTIN

KÄYTTÖMAHDOLLISUUDET:
Kuumalla vedellä toimiva painehuuhtelulaite
Tarvittaessa vaahdottaa pesuaineen
Tuottaa kuivaa höyryä
Tuottaa märkää höyryä
Toimii imurina



ODOR
ELIMINATOR
POISTAA
HAJUJA

TEKSTIILIEN PESU

1. **KONEPESUSSA:** Laimenna painehuuhtelulaitteeseen 150-200 ml pesuainetta ja 19 Litraan vettä.
2. Voit sumuttaa ensin piintyneisiin tahra-kohtiin voimakkaamman liuoksen 1:2-5.
3. Työskentele painehuuhtelulaitteella ristikkäisin liikkein, jotta "vapaapäiviä" ei tulisi.

1. **KÄSINPESUSSA:** Laimenna veteen 1: 5-10
2. Sumuta suoraan tekstiilipinnoille alhaalta ylöspäin
3. Anna vaikuttaa 1-2 min. Pinnan likaisuudesta riippuen.
4. Harjaa tekstiiliharjalla ristikkäisin liikkein.
5. Pyyhi sen jälkeen pinnat puhtaiksi puhtaalla kostealla mikrolinalla, jota voi huuhdella usein puhtaassa vedessä.

KÄSINPESU



KONEHARJA



House of Ghost Killer Oy
ghostwash.com
info@ghostwash
03-53 400 53



PAKKAUSKOOT:
DDES1 3,78L (1gal) tai DPES5 18,9L (5gal)



RANE
MUISTELEE
osa 78
• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

Automyyjänä ja -harrastajana 40-vuotiaana

Töllinmäki Heinijärven kylässä

Ilmeisesti koko mäen kuuluisin torppa sijaitsi jo 1900-luvun alkuvuosina mäen reunalla. Siinä asuivat Frans Emil Sillanpään vanhemmat "Fransu ja Loviisa". Frans Emil oli osoittautunut järkeväksi nuoreksi mieheksi ja muutama tilanomistaja oli valmis auttamaan köyhän perheen poikaa opinnoissa. Lääkäriopinnot alkoivat Helsingissä perusopinnoilla syksyllä 1908. Frans Emil tutustui Helsingissä maamme kuuluisuuksiin.

Ravintolailat lisääntyivät ja opiskelu ei enää kiinnostanut. Joulukuussa 1913 Sillanpää tuli pääkaupungista vanhempiensa pieneen torppaan asumaan. Ahdasta varmaan oli. Frans Emil alkoi tuolloin kirjoittaa ensimmäistä kirjaansa "Elämä ja aurinko". Kirja ilmestyi vuonna 1916 ja syyskuussa hän nai nuoren "Siikrin".

Nyt 30.7.1978 vietettiin Hämeenkyrössä "F. E. Sillanpää-seuran" toimesta "Töllinmäen mökin museoksi julistamisen" päivää. Samana päivänä kävimme "Töllillä" juhlimassa, mutta myös kesäteatterinäytöksessä Myllykolussa. Paikalliset näyttelijät esittivät siellä Panu Rajalan kirjoittamaa näytelmää "Töllinmäen tohtorista". Yllättäen minäkin olen vähin erin todennut tuoneeni perheeni kulttuurimaisemiin.

Lasten kanssa autoretelle Länsi-Suomeen

Elokuun alussa lähdimme Tonin ja Susannan kanssa ajeleeseen, äidin tekemät eväät laukussa, Fiat 1800 A:lla kohti Uttakaupunkia - Pyhäranta. Tankattiin auto Häijäessä. Pyhärantaan siksi, kun piti tarkistaa vihje siellä olevasta Fiat 1100 pakettiautosta vm. 1955. Auto on alkuperäiskuntoinen, kuulemma. Löysimme perille ja näimme auton. Ei se kunnoltaan kaksinen ollut, mutta ruma ja erikoinen henkilö-farmarista levennetty ja pidennetty. Kuulemma kaksi tullut Suomeen? Tämä oli ollut käytössä Turussa "liivitehtaalla". Olin noin kymmenen vuotta sitten kuullut autosta vihjeen ja siinä se nyt edelleen oli. Myös ostettavissa. Hintaakin hiukan tiedustelin, mutta sanoin soittelevani, kun tältä reissulta kotiudun.

Jatkettiin matkaa Raumalle. Siellä kierreltiin kaupungilla ja välillä käytiin kiinnostavia paikkoja tutkimassa. Kanaaliakin töllisteltiin. Lapset pääsivät uimaan mereen. Matka jatkui. Porissa pyörähdettiin kaupungilla, kunnes suuntasimme Yyteriin. Minäkin olin siellä ensi kerran. Nyt lapset olivat elementissään kuuluisilla Yyterin hiekoilla kirmatessaan. Illan tullen ja eväitä syötyämme menimme autossa, penkit laskettuamme, nukkumaan.

Ei se uni ihan yhtä makea ol-



Vuonna 1965 myytiin Suomeen jo yli 8 000 Fiat-autoa. Lenita Airisto-Melinkin ajoi Fiat 1500 C-mallilla. Fiat-tehtaan lehdestä Illustrato Fiat (30.4.-65). Lenitahan se siinä.

lut kuin kotona omassa sängyssä. Ei ollut silloin kännyköitä kotiin "hyvän yön" toivotuksia lähettää. Uni sentään viimein tuli. Kotiin ajettiin Kankaanpään ja Niinisaalon kautta. Viime mainituissa varsinkin Tonia kiinnostivat tykit ja telaketju-Vaitti (White).

Kotona oltiin sitten muutama tunnin päästä. Harmitti, kun en muistanut ajella "Kuninkaanelähteen" kautta. Siellä olisi ollut oikea uima-allas ja ravintola jätskin syötiin. No, rahaa säästy. Bensaakaan ei lähden jälkeen tarvinnut lisätä. Taidettiin tehdä ennätys matkan kestossa.

Seuraavina päivinä maalailin "Rennin" kunnostaman ilmakompressorin avulla ruiskulla "Excelsior" 250 Talismanin osia. Maali oli alkuperäispuurista sekoitettua "Jaguar-tummanpunaista-metallihoidoista". Harjoittelun jälkeen sain hienon pinnankin aikaiseksi..., mutta jonkun ajan kuluttua se kuohui rypyille. Oli "sellumaalia" eikä pitänyt pohjamaalista.

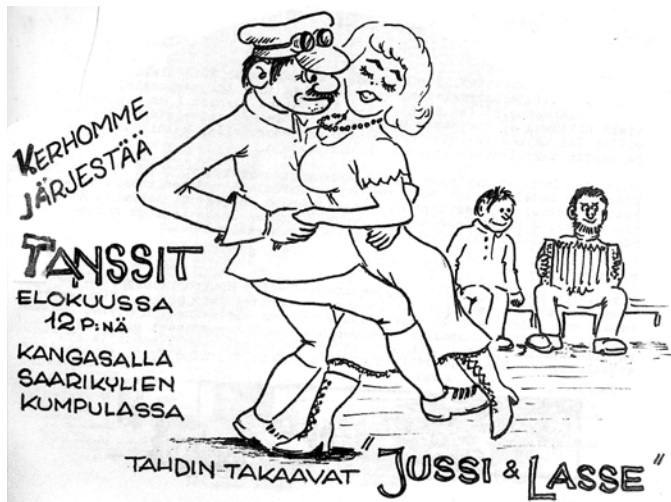
Repa ja Anjakin tulivat. Olivat saaneet Autobianchi 500-farmarin moottorin taas kuntoon. Haaparannan matkalla oli "venttiilin seeti" irronnut jo mennessä ennen määränpäättä. Repa kertoi tankatessa bensa-asemalla ihmetellyn "eikö olisi syytä palata takaisin?" "Koliskoon, Haaparannassa on käytävä" - vastasivat. Auto kesti, mutta mahtoiko 50 prosenttia moottorista käydä ihan täydellä teholla? Minäkin talkoilin Fiat 508 C-autooni sylinterikannen

paikoilleen Arvolan Reiman kunnostamaan moottoriin.

4.8.1978 perjantai ja lomalta taas työhön. Kauniit ilmatkin loppuivat. Sitä luonto olikin jo kaivannut. Kotiin tultuani aloin valmistella Mersu-Coupea viikonlopun kahteen tapahtumaan. Huomenna on Mäntässä Veteraanimoottoripyörä-kerhon kokoontuminen (myöhemmin "Veteraanirallin" nimellä). Se oli Kirstinharjulla. Olen siellä Juurikkalan Jussin ja Hannu Lindellin kanssa arvostelussa parasta entisöityä moottoripyörää. Valitettavasti jouduin menemään autolla. Parhaan kuntoiseksi entisöinniksi valittiin tamperelaisen harrastajan Pirkkalasta ajamalla tullut keltamusta "Calthorpe" 1930-luvulta. Repakin tuli paikalle Autobianchilla, jonka moottori oli korjattu. Moottoripyörä oli paikalla noin 70. Tuntuu Veteraanimoottoripyöräklubi saavan vanhojen pyörien harrastukseen vauhtia.

Minä jatkoin iltapäivällä Mäntästä Koskenpäähän. Siellä oli MB-kerhon kokous jo lopunut, kun ehdin sinne. Vietin aikaa katsellen "romuuhuutokaupaa" ja muita paikalle tulleita autoja. Tuttujakin oli monia, myös Tampereelta. Ilma oli aika viileä illalla ja lähdin ajeleeseen kotiin yöksi. Längelmäellä alkoi sataa vettä. Vettä satoikin ihan kotiin pääsyyn saakka.

Viikonvaihteessa 5.8.1978 alkoivat Lamminpään raviradalla "Kuninkuus-ravit". Yleisöä odotetaan tulevan toistakymmentä



Neckar 500 Limusette valm. no 349911

tuhatta henkilöä. Parkkipaikaksi on Mäkkylän ja Teivaalan kartanoiden pelloilta vuokrattu maata lisää.

Skaffarin Patse oli käynyt USA:ssa ja käynyt Renossa sijaitsevassa hienossa museossa. Bill Harrah, joka museon omisti, kuoli kolmisen viikkoa sitten. Bill oli Aulis Pakulan ”ystävä”. Kävi muun muassa tutustumassa Svartvikin Automuseoon. Tuli tänne omalla lentokoneellaan pikavierailulle. Oli kuulemma yllätynyt, mitä Pakula on saanut aikaan pienessä Suomessa. Kohtalon ivaa, miten kahden autohistorian keräävän museomiehen elämä niin samoihin aikoihin päättyi.

12.8.1978 järjesti kerho taas tanssit Kangasalan Saarikylässä. Tarvittiin rahaa RR:n ja lehden kuluihin.

Poikettiin Härmälän puistosaa. Hain Repalta pöydän jalkoja ja poppelin taimia. Repa touhusi BSA-pyöränsä entisöintiä. Koski juuri vaihteistoa kahdesta parhaita osia vaihdellen. Meille tuli uuden vaihdossa hieno Fiat 600 vm. 1964. Taidan vaihtaa Tonin Tunturi-mopon siihen.

Autokauppa on käynyt hyvin. Viime viikolla luovutimme 14 uutta ja 18 käytettyä autoa. Viime keskiviikkona pidettiin kauniissa säässä Mäntässä autonäyttelyä. Asiakkaita kävi mukavasti. Meillä oli näytteillä uutuuksia Fiat 131 Racing, Fiat 503 umpiautoni katsastuskin pitäisi hoitaa.

Sunnuntina 20.8.1978 vein konekorjatun umpiautoni Tampereelle ajamalla. Heti Vaasantielle päästyäni otin vähän vauhtia ylämäkeen. Tunsin moottorin ”pistävän vastaan”. Moottoria ei

oltu porattu korjauksessa. Sen sijaan ”varastostani oli valittu” liian tiiviit männät. Moottorin kuunnennuttua se lievästi ”leikkasi kiinni”. Rauhoitettuani menohaluja, matka Tampereelle meni hyvin. Käyn viikolla näyttämässä autoa katsastuksessa.

Olen sopinut ostavani Autonovon myyntiosastolla toimissa olevalta Väinö Pennalalta erikoisen auton. Se on Kajaanista tullut uuden Fiatin kaupassa vaihdossa ”taloon”. Väiski osti sen ja laittoi kotitaliinsa ”pukeille”. Auto on Saksassa valmistettu Neckar 500 Weinsberger-kotitehtaan Limusette-malli.

Olen pitänyt muutaman päivän ”omaa lomaa”. Samalla olen käynyt läpi kokoamaani autokokoelmaa. Hallin valmistuttua on päätettävä, mitä autoista pidän ajokuntoisina, mitä taas rekisterissä ja katsastettuina. Tein luettelon kalustosta. Autoista ensin ne, jotka voin pitää ajossa: 1500 Cabrio, MB 220 Coupé, Fiat 1800 A, NSU Prinz 30, Oldsmobile 88, Alfa Romeo Spider ja Fiat vm. 1927 umpiauto. Näillä voimme osallistua harrastustapahtumiin. Hallin muut autoni saavat olla hallin toisessa päässä. Niitä on noin 10 autoa. Lähipäivinä pitäisi hakea Pennalan Väiskiltä se ostamani Neckar Weinsberger Limusette 500. Haen sen Oldsin ja auto-osaston telikärryllä.

Automyyntiin Hankkijalle saamme vielä alkuperäisomistajilta jopa 1960-luvun alun hyväkuntoisia Fiat 600-autoja. Yritän soitella ja tarjota niitä Fiat-harrastajille. Hinta on yleensä joku ”satanen”. Silti nämä löytävät aina synn kieltäytyä. Pitää sitten ostaa näissä tapauksissa

auto itselle.

Rennikin ajeli Nokialta yhtenä päivänä. Sen naisystävä, Vuokko, on ollut jo toista viikkoa Kreikassa. Taitaa mies olla ”mustasukkainen”, kun miettii ”minkähän takia se siellä niin kauan viihtyy?” Tuupattiin Tonin kanssa työn alla oleva 508 C-39 halliin. Sen koria on kaverit vähän hitsailleet hankkimillani kaasuhitsauslaitteilla.

On ollut ”Sillanpää-viikko” täällä Hämeenkyrössä. Taisi olla jo viimeinen näytös Myllykolussakin. Tästä on mennyt ohi paljon matkalaisia linja-autoilla. Oppaat kai näyttävät Marttilan pellow takana olevaa Sillanpään torppaa autosta.

27.8.1978 sunnuntai. Satoi vettä ja aurinkoa suhteessa 4-1. Marjapensaissa on riittänyt noukkijoita. Meidän autosihteerin ”Mimmikin” noukki ämpärillisen. Olen edelleen sutinut hallin lattiaan ”pölynsidontalakkaa”. Paljon on vielä käsittelemistä ja osa jää kyllä käsittelemättä. Kello 17 aikoihin lähdimme kaupunkiin kahdella autolla. Minä Tonin ja sen kavereiden kanssa Oldsmobilella ja Seija Sannan kanssa vaihto-128:lla. Veimme Oldsin Hankkijalle ja Seija otti pojat autoonsa ja menivät ”elluihin” katsomaan Hällässä näytettävää elokuvaa ”Simbad merellä”.

Me Sannan kanssa vaihdettiin autoa ja ajeltiin Lamminpäähen leikkaaman pensasaitaa. Odotettiin siellä Seijaa ja poikia. Oli viileä ilta ja paleltiin. Täti ei ollut kotona, eikä päästy sisälle. Viimein ”elluporukka” tuli. Pojat olivat innoissaan. Oli ollut ”hyvä kuva”. Töllinmäellä oltiin noin kello 21 maissa.

28.6.1978 haimme Repan kanssa kärryllä Oldsmobilella hinaten sen Neckar Weinsberger 500 Limusetten Hesasta. Väinö Pennala myi auton ”omakustannushintaan 1 500 markkaa”. Korjaamolla pojat olivat lähtiessä säätäneet Oldsin kaasaria. Kulutus taisi olla vähän pienempi. Kävimme Autonovon kautta mennessä ja Repa toi samalla Fiat Daily-pakettiauton. Hesassa paistoi aurinko, kun tulimme Tampereelle, täällä putos vettä.

Moottoripyöristäni

2.9.1978 tein luettelon moottoripyöristäni. Niitä on pyörilään (ei siis pakettiosia) yhteensä noin 30 kappaletta. On jäänyt kertomatta, miten totesin, ettei Seijaa kiinnosta moottoripyöräily. Myöskään sen 4-sylinterisen Moto Guzzin moottoriin minulle ei ollut luottoa. Myin pyörän eräälle tamperelaiselle kaverille osamaksulla. Tein asianmukaiset viralliset paperit maksuerineen. Tein pyörään myös ”kaskovakuutuksen” vahinkojen varalle.

Olin myynyt pyörän keväällä, toukokuussa. Maksut eivät tulleet ajallaan ja pyöräkin oli ”ka-teissa”. Löytyi lopulta Kemistä, Pohjois-Suomesta kolaroituna. Kovien tutkimusten ja puhelinsoittojen jälkeen sain ”haltijan” kiinni. Sain tietää metsään ajettun pyörän tuodun Tampereelle Rinkajärven korjaamolle. Maksuja on 8 000 markkaa maksamatta. Vakuutustarkastaja käy pyörää tarkastamassa ja vahingon arvioimassa, kun palaa kesälomalta. Minä tein valmiiksi vakuutusyhtiö Auraan vahinkoilmoituksen avoimena. Tarkastajan avustamana sitä sit-

ten myöhemmin ”tarkennettiin”. Katsotaan, mitä yhtiö kertoo. Hyvinhän siinä lopulta kävi. Sain rahaa ja kolhitun pyörän.

10.9.1978 Olin ostanut eräältä mieheltä varaosakuntoisen Fiat 1800 A-auton. Sain auton sopivasti 200 markalla. Auto oli juuri ja juuri sen arvoinen. Se oli jonkin aikaa Hatanpäällä Hankkijan korjaamon pihalla. Myin sen varaosiksi turkulaisen Hannu Isomoiison rakenteilla olevaan 2300 Fiatiin. Sain sen 200 markkaa takaisin. Sekin oli tarpeen, kun rahasta alkaa tosissaan olla puute.

Olemme nyt myös virallinen Fiat-kuorma-automyyjä

On ajeltu Fiat- ja Magirus-kuorma-autoja Autonovosta Tampereelle. Hankkija-Tampere on nyt virallinen Fiat raskaan kaluston myyjä. Pidämme Jäähovilla Hankkijan ”rahtiautoilijoille” esittelyn. Onhan se vaihtelua ajella joskus kuorma-autollakin. Onneksi on taas tullut päivärahoja pahimpaan pulaan. Se Moto Guzzi 350:n asia vaan pitäisi saada päätökseen.

16.9.1978 oli pakko tilata öljyä. Sain sopivasti tilin ja siihen oli rahat nyt. Seijalla on ollut ”koeajettava” Fiat 850 Coupé. On hiukan haaveiltu, josko saataisiin järjestymään rahaa sen ostoon. Ensi yönä menee ”Champion Arctic-ralli” tuosta 100 metrin päästä. Pitää varmaan Seijan kanssa saunan ikkunasta seurata.

19.9. menemme Villen kanssa ”Novon” ammattiautoilijoille järjestämälle laivaristeilylle Hesaa. Otamme Tampereelta mukaan muutaman autoilijan.

23.9.1978 tuli Hankkijalle Fiat 600 T-vaihtoauton vaihdossa hervantalaiselta kuuromykältä ”Jaska” Jaakko Aironpäältä Fiat 1400 B vm. 1958. Jaska on eläkkeellä oleva entinen automekaanikko ja sen kyllä autosta voi todeta. Tämä HET-44-rekisterissä oleva auto on miltei joka osalta ”väärillä” osilla korjattu. En sitä paljon Hankkijalla tutkinut. Ville oli sen suoraan kirjannut minulle myytynä 200 markalla. Kaiken lisäksi olivat auton ajaneet vaihtokuormurin MB 710 vm. -66 lavalle. Kertoivat kaiken olevan selvää kotiin viemiseen.



Hervantalainen ”Jaska remontoii”.

Niin sitten lähdin työstä kuormurilla Fiat lavalla. Heti alkuun huomasin auton jarrut huonoiksi. Matka kuitenkin meni Ylöjärvelle asti. Onneksi auto ei kulkenut haluamaani vauhtia, sillä tiellä oli poliisirat-sia ja tutka. Onneksi vauhti oli alhainen ja helpotuksesta huokaisten jatkoin matkaa. Kotona jätin kuorman purkamatta.

Kun illemmalla piti ottaa Fiat alas, ei Mersun akussa ollut virtaa käynnistymiseen ja auton siirtämiseen. Kaikkia autoissa olevia akkuja kokeiltuani, sain Mersun käymään ja talkoiltiin isän ja äidin tultua sattumalta Töllinmäelle Fiat alas ja tuupattiin halliin. Harmittaa taas 200 markan meno! Onneksi sain auton nopeasti myytyä Vaasan Hankkijan korjaamopomolle sillä 200 markalla. Osti varaosiksi hänellä olevaan 1400-autoon. Minulla oli ”nurkissa” Hämeenlinnasta hakemani toinen Fiat 1900:n ”raato” ja sekin meni samassa kuormassa Vaasaan. Sain yhteensä 400 markkaa.

Tänä vuonna Fiat on tuonut markkinoille monia uudistettuja malleja. Uutuutena Autonovo kertoi aikovansa alkaa diesel-mallin henkilöautojen tuonnin. Lehdistötiedote nro 21/26.9.1978 kertoi 131 Mirafiorio- ja 132-sarjaan tulevan tehokkaan 72 hevosvoimaisen 2 445 cc diesel-moottorin. Kerrottiin tuontiohjelman käsittävän 131-mallissa henkilö- ja farmarimallit ja 132-henkilöautoon.

Autonovo kertoi vielä tiedotteessa, miten ovat tulleet diesel-henkilöautojen markki-

noiden kasvaneen energiakriisin aikana ja olevan edelleen kasvussa. Tiedotteessa kerrottiin, miten vahva yli 70 vuoden kokemus Fiatilla on diesel-moottoreiden valmistuksesta. Kerrottiin hyvin perusteellisesti diesel-Fiatien ”faktoja”. Jälkeenpäin muistelen luulen diesel-131/132-autoja tuodun hyvin pieni määrä. 131-mallia dieselinä en koskaan edes nähnyt. 132 oli päivän Tampereella näytteillä ja ajamalla vein edelleen Turkuun Hankkijalle.

Turkuun ajellessani ”testasin” ensi kertaa ajamaani diesel-käyttöistä Fiat-henkilöautoa. Se oli hyvin kulkeva peli. Kolmosvaihteella oli yli 100 km/t helpossa ja viitosvaihteella ajoin yli 150 km/t. Olin ottanut matkalta pari liftaria. Piti höllätä, kun tyttöjä hirvitti kova vauhti. Takaisin tulin uudella Mirafiorilla (131). Jorma oli myynyt sellaisen ja vein Turussa varastossa asiakkaan haluamaa väriä olevan auton.

Syyskuun alussa tullut ”Kuluttajasuojalaki” ei ihmeemmin ole meillä autokaupassa näkynyt.

Se on kyllä moneen autokaupan ”osa-alueeseen” saanut muutoksia aikaan. Autojen takuuehtoihin se toi muutoksia. Laki koskee ”kulutushyödykkeiden myyntiä ja markkinointia elinkeinon harjoittajalta kuluttajalle”. Meillä kulutushyödykkeet ovat pääasiassa autoja ja niiden osia. Hyödykkeiksi katsotaan laissa myös palvelut. Kuluttajapalveluita ovat muun muassa korjaus- ja huoltopalvelut. Fiat-autoilla takuu ei ole en-

simmäisten käyttövuosienkaan aikana korvannut korjausten yhteydessä käytettyjä tarvikkeita, kuten esimerkiksi voiteluöljyjä, pakkasnestettä ja polttoaineita.

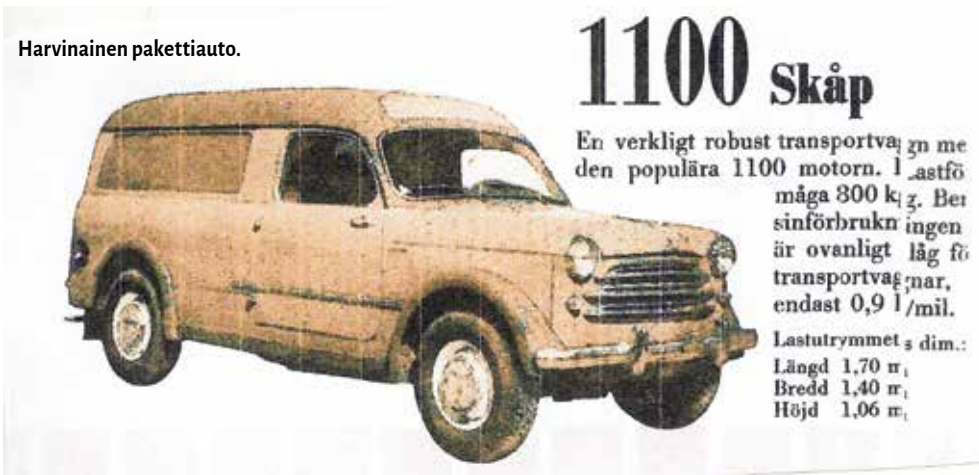
Kuun alusta (1.9.1978) korvaa takuu myös em. tarvikkeet, huomioiden kuitenkin, ettei niiden luonnollisesta kulumisesta tai vanhenemisesta ole kysymys. Fiat-takuu ei ole korvannut hinaus- yms. kustannuksia, jotka ovat aiheutuneet takuukorjaukseen tuotavan auton kuljetamisesta. Uuden lain mukaan saatamme joutua korvaamaan myös näitä kustannuksia. Lain soveltaminen näiden osalta ei näin alussa ole vielä varmaa.

27.9.1978 keskiviikkona oli Saukkolassa ”Veteraanimoottoripyörä-klubin” kerhoilta. Minä en ehtinyt sinne. Siellä oli ”lainsunnolla” Liikenneministeriön kirjelmä. Siinä on tarkoitus helpottaa yli 25 vuotta vanhojen moottoripyörien katsastusta ja rekisteröintiä. Urrilan Pekka oli ollut paikalla ja lähettää minulle kopion kirjelmästä.

Minä olen saanut Unto ”pärinä/tankolaulaja” Koskiselta lainaksi kirjan Husqvarna-moottoripyörien historiasta. Annan sen Pekalle kopioitavaksi. Pekallahan on V-2 Husqvarna rakenteilla.

Autokauppa käy vilkkaana. ”Syy” taitaa olla television ja lehdistön kertoma tieto autojen hinnankorotuksista. Taitaa olla automaahantuojien ”konsti kaupan vauhdittamiseksi”. Onhan ne hinnat ilman mainontaaakin koko ajan nousseet. Minä odotan myös tietysti parempia tilejä, mutta myös sen kolaroidun moottoripyöräni asian selviämistä. Vielä odottelen Kemistä ”velallisen, pyörän haltijan allekirjoitusta haltijuudesta luopumiseen”. Jonain öinä on ollut jo muutaman asteen pakkasia.

5.10.1978 haimme Ahmavuon Timon kanssa kuorma-autolla Pyhärannasta sen erikoisen Fiat 1100/I vm. 1955 pakettiauton. Moottori on jumissa ja pelleissäkin korjaamista, mutta myyjä kertoi, että auton ostaessaan hänelle oli kerrottu näitä tuodun maahan vain kaksi kappaletta. Auton valmistenumero on 000931, joten ei niitä taidettu paljon valmistakaan. Niin Turun Liivi Oy:tä aikoinaan palveluttu ”paku” tuotiin nyt Töllinmäen talliin.



Minulta on vuosien aikana hakenut kaksi Fiat-omistajaa osia ja harvinaisiksi tullesiin 1950-luvun autoihinsa. Oikeastaan olen niitä "vaalinut kunnossa olemaan" taka-ajatuksena saada iäkkäiltä omistajilta autot lopulta ostettua. Toinen on hienon Fiat 1900 A-auton omistaja, turkulainen maisteri Hillilä ja toinen 1400 A-mallin omistaja Holger Weck Helsingistä.

Molempia autoja olen pitänyt ajossa osia heille jakaen. Viime mainitun auton jo "pelastin romutukselta" sen jouduttua kolariin. Syy oli toisessa, mutta ei luvattu korjata, vaan antaa muutama satanen ja kolhittu auto vahingon karsineelle. Tämä sitten johti siihen, että pyynnöstä kirjoitin vakuutusyhtiölle auton harvinaiskuntoisena säilyttämisen arvoisena pidettäväksi. Lupasin myös minulla olevat kolhiintuneiden tilalle tulevat lokasuojan ja oven veloituksesta. Auto pelastui ja korjattiin alkuperäiseen kuntoon. Tästä on jo vuosia ja tiedän Holgerin jättäneen Alcol Oy:n edustajan tehtävät ja olevan eläkkeellä.

Soitin 8.10.1978 Holger Weckille ja kyselin vointia ja miten 1400 jaksaa? Mies kertoi viettelevänsä eläkepäiviään terveenä. Auto taas huilailee tallissa ajokuntoisena, mutta ei liikenteessä. Kysyin myisikö hän auton minulle joskus? Oli kiinnostunut ja sanoi hinnan minulle olevan 5 000 markkaa. Sanoin palaavani asian lähiaikoina.

12.10.1978 oli hyvä päivä. Sain Kemistä kirjeen, missä Moto Guzzi 350 GTS:n omistajalta tuli vahinkoilmoitus ja haltijuudesta luopuminen allekirjoitettuna. Hurra! Nyt asia etenee ja saan korvauksen.

Meillä on töissä automyyn-

nissä hoidettu myyntiä "yhteisapelillä". Se on nyt helppoa, kun uusia ja käytettyjä myydään "samassa tilassa". Nyt voi pitää vapaalauantaitkin helpposti. Autonovo muisti myös myyntitiedotteella. Otsikko oli: "Fiat Mirafiorin myynti hyvässä nousussa". Mainitaan miten 131-mallin myynti on hyvää "muutamaa myyntipistettä lukuunottamatta". Huomauttavat, miten Mirafiorin uutta mallia alettiin myydä vasta huhtikuun alussa. Elokuussa oli myyty Suomeen 112 autoa ja tammi-elokuun luku on 802 autoa. Paha kilpailija, jolla on jo pidemmältä ajalta asiakaskanta, olikin nyt myynnissä selvä "ykkönen" – 1 915 autoa - Ford Taunus. Volvo 343 on myös ollut suosittu. Alkuvuoden kahdeksan kuukauden myynti oli 1 326 autoa. Vielä tästä tammi-elokuun 1978 myynnistä: 127 on sijalla 8 ja myytyjä autoja 2 749, sijalla 9 on 128 1 582 autolla ja Fiat 131 tässä tilastossa sijalla 14.

Nytkin 21.10.1978 olen vapaalla. Kake ja serkkuni Reima paikalla kahden. Jorma on "hirstestyslomalla". Tulin viime viikolla työstä ottamallaani MB 220-automaattiautolla. Se ei ollut aamulla halukas lähtemään työhön kanssani. Kulmalan Matti korjaamolta on luvannut tulla sitä katsomaan.

Minä vietin vapaapäivää maalaillen Excelsior Talisman 250 Twinin polttoainesäiliöön kultaraitoja. Nimet maalasini jo eilen molemmin puolin. Kunnostelen pyörää pikkutallissa valopetroolikaminan lämmössä (ja hajussa). Olin eilen 220 SE:lläni työssä. Korjaamolta Laaksosen Heikki vei 850 Coupén Hankkijalle ja toi Seijalle "kokeiltavaksi" vaihto-128 vm. -73:n

Olen kiirehtinyt Aurasta korvausta Moto Guzzista. Haaveilten jo sen Weckin 1400-Fiatin ostosta. Olisi kai sille rahalle muutakin käyttöä? Houkuttuksia on tiedossa. Lahdesta Alosen Pekka soitti ja kertoi Moto Guzzin kolmipyöräisestä "lavamoottoripyörästä" – saattoi olla kyllä huono kunto ja hyvä hinta – 1 500 markkaa. Alkuperäisellä omistajalla on BMW-henkilöauto vm. 1948 pukeilla ajosta poistettuna, sain tietää. Ajattelin soittaa ja kysellä tarkemmin. Kävin yhtenä päivänä maalaamassa talon katolla piippujen "peltivuorauksia". Välillä satoi lumihuutaileitakin.

Konevikainen Fiat Dino Tampereella myynnissä

21.10.1978 Tampereella Hämeenpuiston varrella olevassa Auto-Bahn-liikkeessä on myynnissä Lahtisen entinen Fiat Dino Coupé. Moottori rikki (Miikkulaisen jäljiltä) ja pyyntihinta 35 000 markkaa.

5.11.1978 myin Repalle Honkasen Harrilta vaihtamani Jawa 361-moottoripyörän. On ollut niin kiirettä, etten ole ehtinyt mainita, miten meillä on Seija käynyt aina välillä neuvolassa. Koko perhe odottaa ennen minun syntymäpäivääni helmikuussa 1979 perheeseen lisäystä. Raskaus on mennyt hyvin. Minäkin olen käynyt Hämeenkyrön neuvolassa "kättilön opissa". Pääsen nyt kait mukaan synnytykseen.

Marraskuussa olimme Harjavallan Hiittenharjun Motellissa kurssilla vuoropäivinä koko porukka. Aura-yhtymä maksoi korvauksen Guzzista. Pyytämäni summaa en saanut, kun omavastuu poistettiin. Pyö-

ränromun sain. Katselin samaani metsään ajettua pyörää. Varmaan ainakin teleskoopit ja runko ovat kärsineet. Huomasin myös vähän ajatun pyörän neljässä äänenvaimentajassa jo ruostevikoja. Olivat "kolarissa" tulleet esiin. Mietin, etten taida alkaa pyörää kunnostaa. Siihen menisi aikaa ja rahaa. Repa oli kiinnostunut pyörästä. Tehtiin kaupat ja sanoin hänen voivan purkaa pyörää minun pikkutallissani. Niin tehtiin ja Repa purki pyörästä rungon ja teleskoopit irti. Ne hän vei Hankkijan korjaamolle "prässillä" oiottaviksi.

11.11.1978 minulle tultiin kauppaamaan tuttua autoa. Olimme aikoinaan Alosen Hanskin kanssa käyneet Hesusassa Tammilehdolla vaihtamassa hänelle "kolarikorjatulla Kuplalla" italialaisen Lancia Coupén vm. 1960. Nyt samaa autoa kauppasi eräs mies. Kertoi auton olevan käyntikuntoisena Lielahdessa nähtävänä. Kävin autoa katsomassa. NR-727-rekisterissä oleva kermanvaalea auto oli nyt punainen ja kurjassa kunnossa. Olen usein ollut taloudellisesti tänäkin vuonna tiukoilla. Ei ole vaikea löytää syyllistä. Kuitenkin selvittyä on ja laskut saatu maksettua. Nytkin Guzzi-asian selviämisen ja vielä veronpalautus 2 400 markkaa helpottivat tilannetta – ajoneuvojen muodossa! Ostin sen Lancian.

Nyt olen viettänyt aikaa "oikeissa talollisen töissä". Olen yksin ja isän avustuksella kaivanut lapiolla sadevesiviemäriä talosta maantien ojaan. Meillä on edellisen omistajan tekemät kaksi kaivonrenkailla tehtyä viemärikaivoa. Sadevesi täyttää ne helposti. Sitten ei auta kuin tilata "Uloste-Urki" pumppuautoineen paikalle. Rahaa kuluu vuoden mittaan tyhjennyksiin liikaa. Jos saisi talon eteen kertyvän sadeveden juoksutettua pois, asia varmaan helpottuisi.

Mutta jo kaivaminen oli hidasta, mutta sitten tulikin kiintokallio esteeksi. On mahdotonta saada "juoksua ojaan" ilman kallion rikkomista. Onneksi naapuristossa on Österman-niminen mies. Hänelle "dynamiittihommat" ovat tuttuja. Saatiin porattua



Lancia Appia "Vignale coupé" (Lahdessa 2003)

muutamia reikiä kallioon. Survottiin sytytyslangalla pötköt dynamiittia reikiin ja PUM! Kaikki nallit eivät syttyneet. Vain pari reikää hajotti kalliota ja verannan ikkunoita. Sälyä oli katolla ja parvekkeella. Naputeltiin muutama reikä lisää – "ammuttiin" ja alkoihan se vesi virrata. Mistä viemäriputki? Isä oli ollut myös koko ajan touhussa mukana. Ei löytynyt putkea. Sanoin, että laitetaan noita Fiat-peltikoteloita. Niin, sitten sinne asennettiin Fiat 500-farmarin peräpään koteloita noin viisi tai kuusi kappaletta. Jaa, miksei laitettu saloaiputkea? No, sehän on "rahan tuhlausta"! Sille on parempaakin tarvetta.

Kyselin Seijalta (harvinaista), että voisinkohan ostaa sellaisen Fiat 1400-auton Hesasta isänpäivälahjaksi – ei viitsinyt edes vastata. Tiesin, että antaa asian hautua. Arvolan Reima toi "lasimestarin" kanssa ehjät lasit verannalle. Asensin ja kitasin ne paikoilleen.

14.11. oli hirmumyrsky. 30 metriä sekunnissa tuuli aiheutti vähän väliä sähkökatkoja. Oljykamiinakin sammui ja sitten palotilaan valui öljyä, joka oli kuivattava. Puita ei tontilta kaatunut ja katotkin pysyivät kiinni.

Soitin Varkauteen siitä 1948-mallin BMW:stä. Omistaja on tilan omistava rouva. Kertoi myyvänsä auton "jos hinnoista sovitaan".

Seija kertoi perheen lisääntyvän helmikuussa

Tämä meidän "pyöreä emäntä" on täsmäntänyt perheemme uuden jäsenen syntymää – tämä

tärkeä päivä on 4.2.1979. Saa nähdä pitääkö aikataulu. Ensin juhliittiin kuitenkin Seijan syntymäpäivää 28.11.1978. Toin kukkia työstä tullessani.

Autonovo tilastoi marraskuun lopussa 1978, miten myynti oli mennyt. Tavoitteista oli jääty koko maassa. 126:n myynti näyttää "lopahtaneen": Marraskuussa sen myynti oli "0" - ei yhtään! 133, 127, 131 ja kuorma-autot, myyntitavoitteet toteutuneet näillä 67-70 prosenttisesti. Zastavan toteutumisprosentti oli 22-23. Fiat 128 mallit myyvät edelleen, vaikka sen markkinoilletulosta tulee ensi vuonna kymmenen vuotta.

Fiat-umpiautoni on ollut Hankkijalla syksystä. Starttasin sen tänään käymään ja totesin sen öljyn joukkoon taas valuneen jäädytysvetä. Nyt onkin isommat remontit tulossa. Ilmeisesti sylinterin kansi on rikkinäinen. Mutta toivottavasti ei lohko? On kai päästettävä jäädytysvesi pois, ettei vuoda öljypohjaa täyteen ja sitten lattialle. Harmittava!

1.12.1978 olimme saaneet Autonovolta kiertokirjeen. Liikenneministeriö oli päätöksellään no 166/1978 määrännyt Suomeen 17.2.1978 "talvirengaspakon" seuraavin ehdoin: Autossa, jonka kokonaispaino on enintään 3 500 kiloa, on käytettävä joului, tammi- ja helmikuun aikana renkaiden valmistajien talvikäyttöön tarkoitettuja renkaita.

Toteuttamisen helpottamiseksi Liikenneministeriö on 13.11.1978 päättänyt antaa täydentäviä ohjeita, joissa "voidaan lipsua määräksestä":

- uusien autojen siirrossa val-



mistuspaikasta tai tuontisatamasta maahantuojan varastoon ja piirimyyjän kotipaikkakunnalle (ajamalla Novosta Tampereelle)

- uusien ja käytettyjen autojen siirrot myyntitoimintaan liittyviin korjauksiin tai korien valmistukseen liittyviin toimiin ja niistä takaisin

- myyntiin tai korjauksiin liittyvät koeajot

Varmaan määräys turvaa myös pahimpina talvikuukausina Suomen maantiliikennettä. Kylmiin talvikuukausiin Autonovo antoi myös ohjeita miten varsinkin Fiat 131-mallien "kylmävuodot" ja lämmityslaitteen kotelon "vesivuodot" sisätiloihin voidaan korjata. Näitä ja muita huoltoon ja korjaukseen liittyviä ohjeita lähetti Huoltotiedotteilla "Novosta" Saloheimon Yrjö.

Repan kanssa ostoksilla

5.12.1978 lähdimme Repan kanssa katsomaan Varkauteen sitä "48 Bemua". Olimme liikkeellä Fiat 128 Special-vaihtoautolla. Muuramessa poikettiin sämpyläkahvilla. Perille löydettiin kuvausten perusteella. Petyimme. Kaikki, mikä odotti, oli ränstynyttä. Se BMW 320/1948 oli yhtä huonokuntoinen kuin kartanokin. Emäntä oli kova ja nyt ymmärsin, miksi hän soitettuaani sanoi painokkaasti "myyn, jos hinnoista sovitaan". Oli tainnut toisetkin ostajat pitää hintaa auton kuntoon nähden hurjana. Autosta puuttui jopa jotain osiakin.

Lähdimme paluumatkalle näkemäämme ja kuulemaamme pettyneinä. Poikettiin Varkaudessa Hankkijan automyynnissä ja saatiin pullakahvit ja automyyjiltä kommentit autokaupasta. Mennessä oli poikettu

yhdessä autopurkaamossa Piek-sämällä. Jaguar Mk X kun seisoi pihalla. Juteltiin omistajan kanssa ja hän osoittautui Jaguar-harrastajaksi. Kotiin tuluni lähdettiin Mattilan Aunen 50-v. päville. Ilta meni siellä yli kahden kymmenen kahden.

Pakkanen paukkuu

Joulukuun puolivälissä oli talvi tullut pakkasineen. Luntakin oli kerääntynyt jo. Kävimme Kyröskoskella vaihtamasa isompi kokoiset luistimet Tonille. Samalla hän sai myös sukset siteineen ja sauvoineen.

17.12.1078 sunnuntai. Kävimme eilen Tonin kanssa Virtain Äijännevalilla. Siellä oli – 37 astetta pakkasta. Piti olla myös Fiat 501:n jäädytyn. Melkein olikin – oli saman mallinen, mutta rautainen. Se oli Whippet-merkkisestä 1920-luvun autosta. Ostin kuitenkin. Niitä kehyksiä oli kaksikin.

Kotiin palatessa oli Hämeenkyrössä tasan 10 astetta vähemmän pakkasta. Nyt sunnuntaina aika menee taas vesijohtoa sulatellen. Totesin nyt putken olevan jäässä saunan lattian rajasta. Saunan ovi oli ollut kiinni ja lämpö ei ole sinne päässyt. Maanantaina sain taas veden virtaamaan. Pakkasta piteli joulukuussa. Jouluna miinus 20, mutta jostain syystä vesijohto on toiminut. Tapanina miinus 21. Kaikki hyvin. Uunia on lämmitetty, kaksi valopetroolilämmitintä ja öljykamina tuovat mukavasti lämpöä.

Niin Joului meni. Paras lahja "kuuluu" olevan sähköharmooni – sellainen halvempi sortti. Toni tykkäsi "mikrogolfista" ja äitikin sillä pelailee. Yleensä lapset saivat sellaisia asiallisia joululahjoja tänä vuonna. Joulupäivänä hain meille isän, äidin,



Keinosiementäjille kymmenen punaista Fiatia.

Arjan ja Repan. Hakupelinä oli Fiat 131 Mirafiori. Illemmal-la kyydin heidät Tampereelle takaisin. Pakkasta edelleen miinus 20.

Torstaina 28.12.1978 Aamulehti uutisoi: ”Harvassa maassa henkilöauto on kalliimpi kuin Suomessa. Jos auto maksaa 40 000 markkaa, siitä menee valtiolle veroina ja muina julkisina maksuina jotakuinkin tarkkaan 20 000 markkaa. Korkea hinta jarruttaa näinä vuosina kauppaa. Vuonna 1975 Suomessa myytiin 118 000 uutta henkilöautoa, seuraavana vuonna 94 500, viime vuonna 90 000 ja tänä vuonna noin 80 000.

Autokauppa elää kapean leivän aikaa. Alalla on vallankin viime ja tänä vuonna vähennetty henkilökuntaa jopa kymmenkunta prosenttia.”

Aamulehden toimitus kuulosteli autokaupan tämänhetkisiä tunnelmia Tampereella ja maakunnassa. Yleissävy on odottava, onhan valtioneuvosto päättänyt helpottaa uusien autojen vähittäismaksuehtoja vuoden alusta. Autokaupan puolella suhtaudutaan lievästi epäillen tämän myönteisiin vaikutuksiin.

Aamulehti kävi Hankkijallakin

Haastatteljoille kerroin meilläkin tämän vuoden olleen ankea Fiatin kohdalla koko maassa. Meillä Tampereella olemme selvinneet jopa yllättävänkin

hyvin. Olemme myyneet uusia autoja noin 400 ja vaihtoauto-kauppa on käynyt kuviteltua paremmin, noin tuhatkunta autoa.

Kuluttajasuojalaki on aiheuttanut sen, ettei vaihdossa oteta ”mitä hyvänsä autoa”. Vähittäiskaupan ehtojen lievennyksen arvellaan vaikuttavan uusien myyntimäärään ja ensi vuonna arvioimme myyvämme ainakin saman verran kuin tänä vuonna. Kysytyimmät mallimme ovat olleet Tampereella 127, 128 ja 131 Mirafiori. Ensi vuonna tulee myyntiin Ritmo-mallisto 40 000 mrkan luokkaan ja

kalliimpaan Fiat 132-diesilver-siot. Autokaupan ankeudesta huolimatta uskoa paremmasta vuodelle 1979 meillä kummin-kin on.

Seijalle vaihdetaan uusi 133

Vuoden 1978 lopulla tuli Espanjasta uusia, paranneltuja Fiat 133-autoja. Paitsi värit, myös tekniset muutokset kokeneena. Nyt oli muun muassa hammastanko-ohjaus. Verhoilu oli parannettu. Kylkeen oli tullut kumilla kromilistaan tehty ”kolhusuojus” ja niin ne värit.

Kirkaan keltaisena ja -punaisena auto näytti houkuttelevalta.

Kun maahantuojia vielä yllytti tehostamaan mallin kauppaa, päätin vaihtaa meidän uutta vastaavan 133:n uuteen. Koska pelkäsinkin kaupasta tulevan ”sanomista”, toin meidän vihreän auton vahattuna halliin myyntiin. Sille löytyi helposti ostaja (vaihtokauppa). Silloin tehtiin paperit uuden punaisen 133:n ostosta. Hyvitys uuteen 16 500 markkaa. Henkilökuntalennus vähennettynä, ilman pyöriä (!) ostin auton ja välirahaksi jäi 250 markkaa.

En tietenkään itse ollut auton

myyjä vaan joku muu myyjistä. Halusin tehdä autosta Seijalle oikean ”namupalan”. Minulla oli sarja Borranin pinnapyöriä ja niihin ”70-sarjan” vähän leveämmät renkaat. Autoa ei vielä rekisteröity, vaan pidettiin sitä myymälässä näytteillä. Varustelin sitä myös muilla tarvikkeilla. Saimme selvästi myyntiin parannusta. Auto oli myymälän sivulla myyty-lappu lasissa.

En ajatellut kyllä jatkoa näännäni pitemmälle. Päätin, että auton rekisteröintiä lykätään tuonemmaksi – vuoteen 1979. Vanhempieni tuttavapariskunta tuli automyyntiin ja ihastui autosta. Kuuli sen olevan menossa vaimolleni. Siirsin auton pois myymälästä ja tein vaaihtokaupan heidän kanssaan ”työajan ulkopuolella”. Otin vaihdossa Moskvits 1500M vm. 1978 – siis käytännössä ”uuden karhea Mosse”. He saivat 133:n rekisteriin 1979-malliseksi, kun se rekisteröitiin tammikuussa. Autoon vaihdettiin normaalit peltivanteet. Mosse oli punainen ja uutta vastaava. Myin sen Karhelle hitsaaja Mauri Erkkilälle 5 350 markalla.

Hesalaisia mp-harrastajia Tampereella

29.12.1978 olin töiden jälkeen mennyt sovitusti Urrilan Pekalle. Siellä odottelivat hesalaiset kaverit Leppänen, Palenius ja Vinhava. Olivat olleet Urrilan Ritvan kestittävinä minua odotellen. Kaverit ovat innokkaita vanhojen moottoripyörien harrastajia ja VMPK:n jäseniä. Juotuani kahvit lähdimme kohti Töllinmäkeä. Lähtö ei kuitenkaan käynyt ”kuin elokuvissa”. Olin ottanut ajokiksi ”vaihto-128:n” ja sen rengas oli tyhjentynyt. Onneksi autossa oli varapyörä ja siinä ilmaa. Vaihto ei kauan kestänyt.

Töllinmäessä katseltiin moottoripyöriäni ensin ja sitten siirryimme ”kanalaan” varaosia etsimään. Löytyihän sieltä osia poikien 1930-luvun AJS- ja Raleigh-pyöriin. Myin myös 1932-mallin puutteellisen rungon siihen AJS-pyörään. Lastattiin ostokset poikien Volvo Amazoniin ja kaverit lähtivät tyytyväisinä kohti Hesaa. Minäkin olin tyytyväinen ja hypistelin taskussani 500 markan seteleitä koko kaupanteon

maksuna.

30.12. poikkesi tänäänkin mp-harrastajia. Repa kävi kaverinsa kanssa. Kaverilla oli Taunuksen perässä kärry täynnä Jawa-osia. Ovat kuullemma Repan osia, juuri ostettu Kyröskoskelta. Oli pääsyt vähän ”minun revirilleni” mylläämään. En kyllä ole Jawan osia vailla, mutta Repahan osti minulle sen ”armeijan Jawan”, jossa tarpeita on.

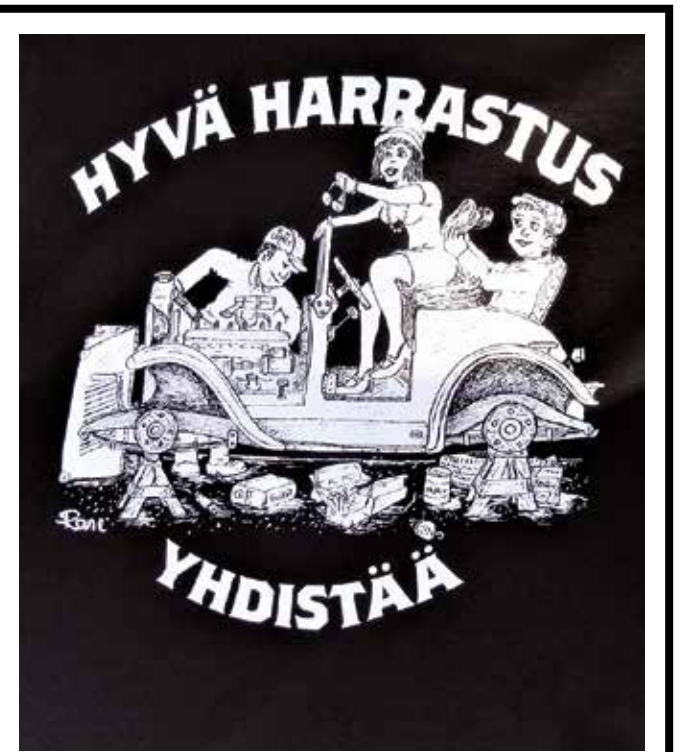
Vuoden 1978 päätti vuosisadan kylmin viikko

30.12.1978 meillä oli miinus 31 astetta. Radio tosin kertoo monin paikoin miinus 40 lukemasta. Olin 29.12. käynyt Helsingissä nuoren asiakkaan – Ylävääristä olevan mv. Peltolan pojan kanssa. Ajelimme tutustumaan asiakkaalle myytäviin 128 erikoismalleihin XI/9 ja 128 Sport. X:llä kävimme koeajolakin. Asiakas miettii kumman ostaa. (Myöhemmin valinta oli Fiat 128 Sport.) Kiire oli taas Tampereelle. Nopeassa ajossa tahtoi auto käydä viileäksi. Ulkona oli miinus 30.

Olimme Hatanpäällä klo 1.30. Heti oli Hämeenkyrön Sanomien auton luovutus. Sitten Nenosen pojan 127:n luovutus. Sitten kiireesti ulos ajettujen 127:n luo. Siellä kuvattiin 10 kappaletta Fiat 127:n luovutus Tampereen Keinosiemennys Yhdistykselle. Nyt ”keinosonnit” ajaa kunnolla – Fiat 127-autoilla. Alkoi melkein saada raitisilmatulehduksen ensin niitä kymmentä autoa riviin järjestellessä ja sitten kuvauksessa seisten.

31.12.1978 tyttäreemme Susanna täytti 9 vuotta. Sukulaisia ja naapureita kävi täyte-kakkukahvilla. Sallisen Olavikin ajeli Saab 99:llään Leilan kanssa kahville. Olavin auto on rekisteröity kahden hengen pakettiautoksi. Illan päätteeksi meni vesijohtokin taas jäähän. Olin jo menossa ”pumpukoppiin” sitä sulatteleen, kun Seija epäili tukoksen olevan saunan nurkasta taloon tulevassa putkessa. Niin se olikin ja sulatus helppoa.

Vuosi loppui ja juttukin tekee sen nyt!
Rane



TUE RANE-PROJEKTIA

Rane-projekti eli Rainer Mäkipään ainutlaatuisen italoautojen kokoelman digitointi virtuaaliseksi museoksi (lue Hyrsy 2/2023 sivu 26) etenee hyvää vauhtia.

Projekti tuottaa Ranen ajoneuvo kokoelmasta virtuaalisen museon lisäksi kaikille avoimen ja ilmaisen mahdollisuuden rakentaa omasta ajoneuvo kokoelmasta virtuaalisen museon eli tallentaa kokoelman tiedot digitaalisen muotoon.

Hanketta on tukenut Museovirasto, SAHK ja Fennosteel Oy. Nyt on Sinullakin mahdollisuus tukea hanketta.

Ainutlaatuisessa paidassa on Ranen itse piirtämä kuva ”Hyvä harrastus yhdistää”. Paitaa myy Vehoniemen Automuseossa Leila. Paidan hinta on 38 euroa. (sis. alv 24 %)

Paita on valmiina toimitukseen sopivasti ennen Joulua, että se on oivallinen joululahjakin. Toimitukset alkaen 6.12. Vehoniemestä tai postitse (postituskustannukset 10 eur).

Nyt kipin kapin Vehiksen ostamaan ja tukemaan Rane-projektia.

Minun Magneettimäkeni

Veteraanikuorma-autoseura ry:n Juhla-ajo
Rovaniemeltä Kaunispäälle 3. – 7.8.2023
Rovaniemi – Meltaus – Sodankylä – Magneettimäki
– Saariselkä – Sodankylä – Rovaniemi

Magneettimäki on legendaarinen osuus vanhaa Jäämerentietä Inarin Kaunispäällä. Nimensä Magneettimäki sai Petsamon liikenteen kuorma-automiesten keskuudessa syntyneestä aja-



Patanokka ja MB 3000 kapuavat Magneettimäen jyrkintä ahdetta ylös, niin kuin vuosina 1940–1941. Paavo Vainikka oli Volvolla mukana myös 30 vuotta sitten.



Tämä on vanhalta tieltä - nykyiseltä museotieltä. Kuva: Mediapaja/Ksakkki ry

tuksesta, että tunturin sisässä on magneetti, joka hyydyttää raskaat ajoneuvot jyrkässä ylämäessä.

Veteraanikuorma-autoseuran esityksestä Lapin Tiepiiri hyväksyi Magneettimäen osuuden museotieksi ja seuran toimesta hankittiin muistomerkki. Museotie avattiin ja muistomerkki pystytettiin juhlahin menoin syyskuussa 1993.

Kun muistomerkkin pystyttämistä ja tien avaamisesta tuli kuluneeksi 30 vuotta, seura halusi osoittaa kunnioitusta niille liikenteen ammattilaisille, jotka uhrautuvaisuudellaan ja osaamisellaan mahdollistivat Suomen ja Ruotsin elinkeinoelämän ja tavaravaihdon jatkuvuuden

välirauhan aikana 1940–41.

Jäämerentiellä

Välirauhan aikana isoisälläni Toivo Sallisella (synt. 1906) oli neljä kuorma-autoa. Evakkoperhe asui aluksi Turussa, jossa ei ollut lupa ajaa Viipurin läänin liikenneluvilla. Hän luki lehdestä, että Pohjolan Liikenne Oy haki isoja, perävaunullisia kuorma-autoja Petsamon liikenteen ajoon, jota ajettiin korvikemolttomateriaalilla sijaan bensinillä. Välittömästi hän lastasi kolme kuorma-autoaan Rovaniemen junaan ja perhekin muutti sinne perässä. Toivo Sallinen osallistui Petsamon rahtiralliin Reo Kakkosella eli itse

ajoen puoliperävaunullista Reo Speed Wagon -kuorma-autoa v. 1935. 1600 suomalaisten ja 400 ruotsalaisten omistuksessa olevaa kuorma-autoa ajoi tauotta Rovaniemi-Liinahamari (531 km) väliä. Isoisäni ajoi Jäämerentien rahtirallia aina jatkosodan syttymiseen asti, kunnes autot pakko-otettiin armeijan käyttöön. Reo Kakkonen selvisi sodat, mutta sodan jälkeen Keski-Suomessa Saarijärven savotassa Kakkonen vaurioitui pahassa kolarissa käyttökelpottomaksi vuonna 1949.

Topin ja Atin Reot

Vuonna 1935 kaksi kivennaposta lähti Reon oston Viipuriin. Molemmat miehet: Toivo Sallinen ja Ati Halinen ostivat Arwidsonilta ”Ukko-Reot eli Speed Wagonit. Samalta Viipurin matkalta isäni sai Nokian valmistaman kumisen leikki-kuorma-auton. Atin evakkotai-vaal johti Lappeenrantaan, jossa Ati ajoi Reolla itsensä eläkkeelle. Atin Reo, jota mielelläni kutsun isoisäni Reon veljeksi päätyi monen mutkan ja vuoden jälkeen isäni omistukseen Kangasalle ja Vehoniemen Automuseoon esille. Isäni Olavi Sallisen (synt. 1932) toimesta Reo entisöintiin ja 30 vuotta sitten vahvasti Veteraanikuorma-autoseuran toiminnassa mukana ollut isäni osallistui Speed Wagonilla Vetkun keikalle ja Reon puoliperävaunussa vietiin Petsamon liikenteen automiehille



Matkalla mukana isäni keikkalakki, äitini takki, sisareni auto, Kivennapa-sormus sormessa ja Pauliina sydämessä. Kaikki tärkeimmät mukana. Ja ilman Seppoahan tämä ei olisi onnistunut.



Isäni ajoi Reolla Magneettimäen muistomerkkin Magneettimäen museotielle 30 vuotta sitten. Muistokivet istuvat paikoilleen vielä paremmin kuin silloin.

pystytetty Kurun graniittiveistos Magneettimäkeen.

Minun vuoroni

Lapsuudestani lähtien perheessämme on harrastettu vanhoja ajoneuvoja ja isoisäni sekä isäni ammattiautoilijataustasta johtuen myös kuorma-autoja. Reot olivat aikanaan perheessämme enemmän kuin autoja – ne olivat perheenjäseniä. Museoihmisenä totean, että ne ovat myös kulttuurihistoriallisia esineitä. Isäni ei päässyt poikasena isänsä kyytiin Petsamoon, koska reissut olivat pienelle pojalle rankkoja ja vaarallisia. Hän pääsi myöhemmin pariinkin kertaan Veteraanikuorma-autoseuran



Juhla-ajo on päässyt Rovaniemeltä maantielle alkujuhlallisuksien jälkeen.



Magneettimäki saavutettiin 5. elokuuta. Kaikki autot pääsivät perille. Juhlan tunnelma oli niin hyvä, ettei reilukaan sade sitä ei häirinnyt. Ari Jokinen piti muistomerkillä puheen, jossa muisteltiin tapahtumia 30 vuoden takaa. Lapin Mobilistit olivat järjestäneet tänne hienon kahvitarjoilun.

kanssa Reo Speed Wagonilla Jäämerentielle ja kiipeämään legendaarisen Magneettimäen sekä Petsamoon vuonna 1995.

Kun Vetkun varapuheenjohtaja Antti Kekäläinen kertoi minulle pari vuotta sitten Magneettimäen muistoajosta, niin tiesin heti, että on minun vuoroni Sallisen kolmantena sukupolvena kiivetä Reo Speed Wagonilla Magneettimäkeä. Se ei ollut minulle velvollisuus – vaan minä ihan oikeasti halusin tehdä sen. Tämä keikka jännitti, mutta minun piti päästä se kokemaan. Kun kolme viikkoa ennen keikkaa aloin ajella iltaisin töiden jälkeen Reolla koeajoja ja huollatuttamaan autoa keikkaa varten, niin konkreettisesti palasi mieleen isäni toteamus, että Reossa on talon vaativin vaihdelaatikko. Aika monella suorahampaisella laatikolla olen ajanut, mutta Reon laatikko on ihan oma juttunsa. Vaihteet ovat kummallisissa järjestyksessä eli pitää aina miettiä, että mikäs vaihde minulla onkaan päällä ja mihin suuntaan sitä vaihdetaan. Aika matalilla ja oikeilla kierroksilla vaihtaminen alkoi



Aamutarkistuksia. Aarno Kämppi ja Seppo Moisio varmistamassa matkaani. Kaikki kunnossa.

taas sujumaan ja totesin, että paluumatkalla se varmaan jo menee luonnostaan.

Elokuun alussa ajatun Magneettimäen juhlakeikan pituus oli 570 km. Kuvittelin aluksi, että lähdemme Reon kanssa keikalle puoliperävaunulla – niin kuin isäni olisi tehnyt, mutta puoliperävaunullisen Reon saanti Rovaniemelle ja takaisin Kangasalle edes jotenkin järjellisin kustannuksin oli mahdotonta. VR:n logistiikka ei taipunut avovaunuihin kuten 30

vuotta sitten. Reolle löytyi oma siirtolavakuljetus Kangasalta. Raimo Mesirannan– Mesiauton museoajoneuvokatsastettu Volvo F7 vei Aarno Kämppin kyyditsemänä Reon Rovaniemelle, seurasi keikan ja toi kotiinkin. Minulla oli Reossa repsikkana ja vahtina museolta Seppo Moisio.

Keikalle osallistui 26 museokuorma-autoa, joista vanhin oli Osmo Uotisen Ford A vm 1929. Vuosien 1940-41 käytössä olleista autoista keikalla oli Reo, Vetkun Sisu SH4 vm 1935 puheenjohtaja Esko Pohjolan ajamana, Olavi Nenosen Mercedes-Benz L 3000D vm 1940, Tapani Yliniemen Ford ”Hävittäjä” 098 vm 1940 ja Paavo Vainikan Volvo LV127D vm 1941. Vainikan Pate oli ratin takana Magneettimäessä 30 vuotta sittenkin.

Petsamon liikennettä ajettiin isoilla kuormilla, huonoilla teillä ja huonoilla ilmoillakin. Tätä keikkaa sää suosi lauantaista lukuun ottamatta, jolloin ajoimme Sodankylästä Magneettimäkeen. Vettä satoi kaatamalla, Reossa on vain tuulilasinyhyin kuljettajalle. Koska vaatteemme olivat sateesta märkiä, niin ohjaamon lasit vetivät huuruun. Repsikkani Seppo Moisio kuivasi laseja lähes koko matkan. Lämmityslaite ei pystynyt pitämään huurua pois, vaikka se puski täysillä lämmintä ja ohjaamossa oli kuuma kuin pätsissä. Rintapellissä oleva raitisilmaluukku oli kiinni, mutta jostain raosta vesi juoksi ja lorotti suoraan kaasujalalleni kastellen kengän ja sukan. Tämä ei ole valitusta, sillä nautin joka hetkestä. Juhlallisten puheiden ja muisteloiden jälkeen tuli se



Ilme totisena - jännitystä ilmassa. Tässä noustaan Magneettimäkeä kolmosvaihteella.



Vetkun varapuheenjohtaja Antti Kekäläinen oli Magneettimäen muistoajon reittimestari ja monessa asiassa käynnistäjänä. Magneettimäen muistomerkin ja museotien ajatuksen taisi ensi kerran ääneen sanoa Mega-Veli Kärkkäinen ja sen jälkeen lähti pyörät pyörimään yli 30 vuotta sitten.

tärkein eli nouseminen Magneettimäelle vanhaa Jäämerentietä – nykyistä erittäin huonokuntoista ja kapeata museotietä pitkin. Ei se tie välirauhan aikanaan ollut yhtään leveämpi ja talvella varmasti vieläkin haasteellisempi. Nyt vesi oli syönyt tiehen suuria roiloja ja nostanut esiin päänkokoisia kiviä. Normaalisti museotieosuus on puomilla suljettu liikenteeltä.

Jännitystä Magneettimäellä

Tästä alkaa keikan toiseksi jännittävin osuus. Mietin, että millähän vaihteella ajan mäen ylös. Enää ei ollut isää, jolta olisin sitä voinut kysyä. Minulla ei ollut puoliperävaunua matkassa ja lavanikin oli tyhjä lukuun ottamatta isoa puulaatikkoa, jossa oli moottorin vaihto-osia, Asfalttiselta tasamaalta lähdettäessä ykkönen oli turha vaihde. Ehdin vaihtaa jo kolmosen pesään ennen mäen alkua ja sillä sitten noustiin. Moisio jossain vaiheessa varovasti esitti, että kannattaisiko vaihtaa kakkonen, mutta vauhti oli sen verran hyvä ja reilut kierrokset, että ei se olisi mennyt sujuvasti tai olisi pitänyt laskea kierroksia ja jos se ei olisi

mennyt kerrasta sisään, niin sitten olisi varmaan lähdey mästä pysähdyksistä. Vaikka väistelin koko tien leveydellä kiviä ja roiloja, niin vääntöä ja vauhtia riitti eli kolmosella mentiin ylös. Kuulostaa varmaan lapselliselta tai naiselliselta, mutta olin helpottunut, onnellinen ja ylpeä itsestäni – minä tein sen. Nyt on sitten seuraavaksi tyttärentäni Pauliinan ja hänen serkkujensa vuoro



Juhlapäivänä vettä tuli riittävästi, muuten hyvä sää suosi keikka. Reossa on tuulilasinyhyin vain kuljettajalla!

nousta Reolla Magneettimäkeä. Heillä on vielä aikaa, nimittäin tämä kuuluu luullakseni niihin asioihin, joita ymmärtää arvostaa vasta 40 vuotta täytettyään.

Jännittävin osuus tuli sitten jonkun tunturin alamäessä Magneettimäen jälkeen. Reosta hukkui totaalisesti jarrut. Olisiko Magneettimäkeä imaisut ne? Onneksi pidimme koko keikan ajan reilut autojen välit. Moisio roikkui kahdella kädellä kardaanin vaikuttavassa käsijarrussa ja minä ohjasin. Pientareelle ei voinut ajaa, kun siellä oli pysäköityjä autoja kuvaamassa letkaamme. Piti siis ottaa vastaan tulevien kaista. Vastaaan ei tullut ketään ja auto saatiin pysähtymään noin 20 senttiä ennen edellä ajanutta Fordia.

Jarrupoljin meni pohjaan,

mutta nesteitä ei ollut hävinnyt. Vika oli jarrusylinterin kumisissa. Auto lastattiin siirtolavan kyytiin ja minulta jäi keikka loppuun ajamatta. Mutta ajoin kuitenkin suurimman osuuden matkasta ja minulle tärkeimän osuuden eli Magneettimäen ylös ja alas. Oli upeata olla osa tätä seikkailua Vetkun hyvin järjestetyllä keikalla.

Keikan jälkeen Reo meni Mesiautoon jarruremonttiin. Jarrusylinterin kumista puuttui iso pala. Launoksen Matin varastoista onneksi löytyi sellainen ja Reo on taas kunnossa odottamassa uusia seikkailuja Vehoniemen museolla.

Leila Suutarinen
Kuvat: Vehoniemen Automuseo ja Asko Nieminen



Reo siirtyi Rovaniemelle Raimo Mesirannan Volvo F7 siirtolavamuseoajoneuvon kyydissä. Enää ei ollut VR:n avovaunujunaa pohjoiseen, niinkuin 30 vuotta sitten ja myös Petsamon liikenteen vuosina 1940-41. Lapin mobilistien puuhämies Veli Heikki Malinen (vas.) auttoi Kämppin Aarno jarruttoman Reon lastauksessa.

MOOTTORIN PESU



PESUN TARPEESSA
OLEVA V8 PFI



SUMUTA PESUAINEN
JA ANNA VAIKUTTAA



ALOITA PESU
ALAOISTA



EDETEN YLÄOSIIN
(ALÄ UNOHDA LOPPUHUUHTELUA)

DD Taxi XL Cleaner

BODYSHOP SAFE

TEHOKAS KIILTOPESUAINEN

Car Wash & Detailing Products for Professionals and Enthusiasts

CAR BODY WHEEL/TYRE ENGINE



LOPPUTULOS ILMAN HARJAA ELI KATSO
MITEN MUSTAT OVAT MUOVI JA KUMIOSAT!

Taxi XL Cleaner on ollut ammattilasten keskuudessa kiintotähtenä yli 20-vuotta. Taxi XL Cleaner soveltuu vaahdotuslaitteisiin, kuten myös perinteisiin pesuainesumuttumiin. Laimenna 1:1 - 20, riippuen pintojen likaisuudesta. Varsinkin talviaikaan huomaat miten tehokas pesuaine Taxi XL Cleaner on, kun muiden pesuainesten teho uupuu, niin Taxi XL Cleanerin liuotuskyky jatkuu ja jatkuu...

TYÖOHJEET MOOTTORINPESUUN

1. Laimenna moottorinpesuaineliuos etiketin ohjeen mukaan.
2. Sumuta pesuaineliuos moottoriin, aloittaen alaosista.
3. Anna vaikuttaa 1-3 min. riippuen konehuoneen likaisuudesta.
4. Aloita pesu kevyellä paineella esim. 50 bar. konehuoneen alaosista.
5. Etene pikku hiljaa koneen yläosiin ja sieltä konepellin alaosien.
6. Huuhtelee lopuksi pesuaineliuos konehuoneesta, aloittaen yläosista.
7. Jos käytössä paineilmaa, niin puhalla moottori kuivaksi.



NEW!

199701 4L - 199720 20L - 1997200 200L

Taxi XL Cleaner

PUHDISTAA TEHOKKAASTI PÄÄLIPINNAT JA MOOTTORIT,
SEKÄ VANTEET, RENKAAT JA KUMIMATOT

VAIHTOEHTO:

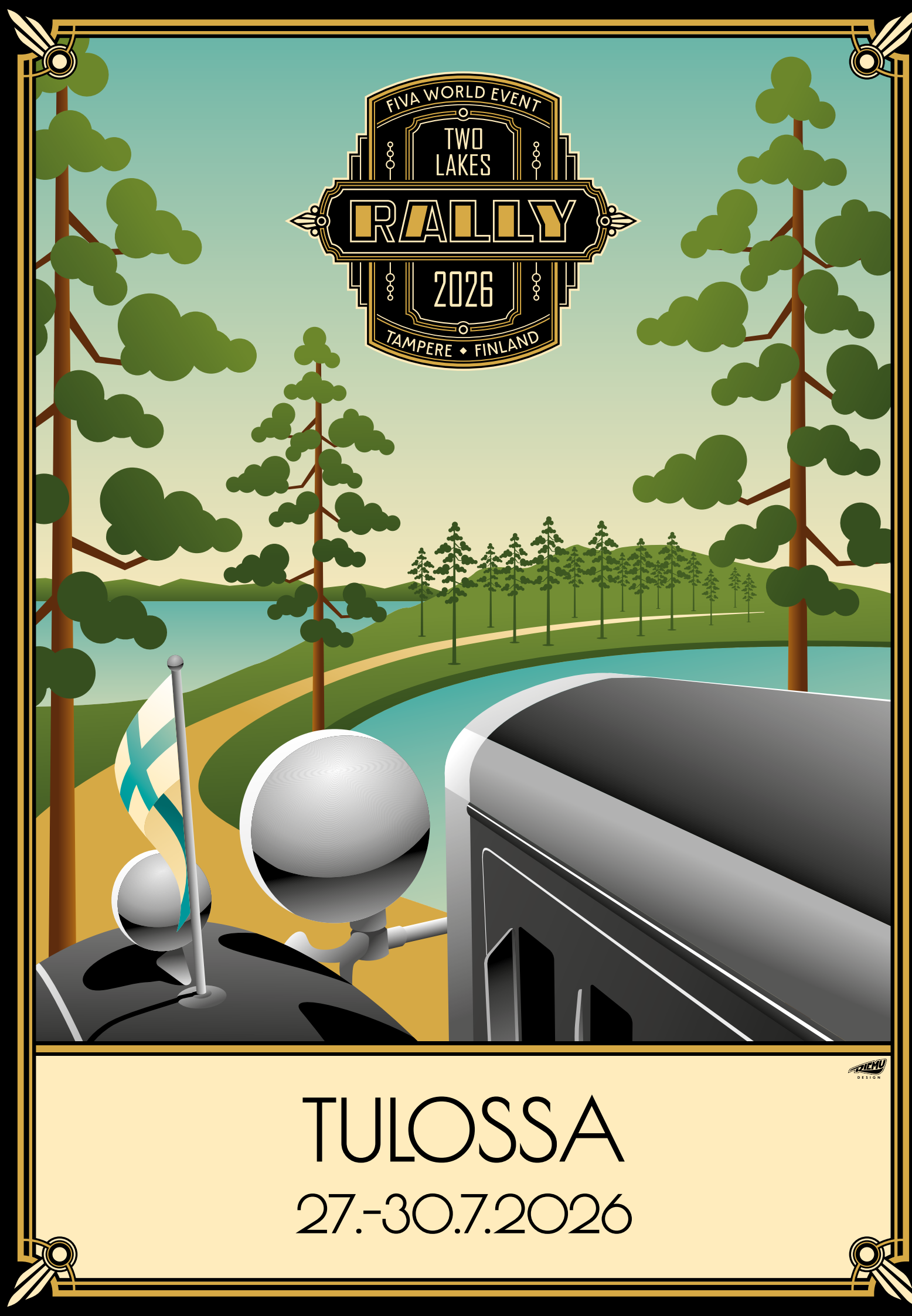
Presco Oy:n valikoimiin tuli vuonna 2023 myös Maniac Wheel & Tyre Cleaner, mikä on loistava valinta, jos 4L kannu tuntuu liian suurelta? Pesuteho ja lopputulos hämmästyttävät eli nyt saat laaja-alaisen pesuaineen eli 1 Tuote ja saat 5 eri vaikean lian kohdetta puhdistettua!

Code MF76 1000 ml

LAIMENNUS JOPA 1:10

WHEEL & TYRE CLEANER

PUHDISTAA TEHOKKAASTI VANTEET, RENKAAT,
VALKOSIVUT JA KUMIMATOT, SEKÄ MOOTTORIT



TULLOSSA

27.-30.7.2026



Kaverukset kesäretkellä. Leila ja Lahden Lea Salon torilla heinäkuun ensimmäisenä keskiviikkona. Me mentiin Pauliinan Dodge Coronetilla ja otettiin Vähälän Antti kuljettajaksi. Kierrettiin matkalla kirppareita ja kuvautettiin itsemme Salossa tamperelaisen Toyota Corollan edessä. Vääksyssähän me kuvautetaan itsemme aina keltaisen auton edessä. Tästä lähtien Salossa kuvautamme vihreän auton edessä. Tavattiin me siellä toinenkin tamperelainen, turkulaisia ja hesalaisiakin tuttuja, mutta täällä me tutustuimme myös aiemmin meille tuntemattomiin harrastajiin. Hyvä meininki.

Keskusliittokuulumisia ja kesäjuttuja

Katsaus keskusliittomme SAHK:n kuulumisiin on tällä kertaa lyhyt. Kesä on harrastettu, annettu asioiden mähä ja kokoukset harvakseltaan. Minä olen myös ollut kiireinen töideni takia, mutta siitä huolimatta olen pyrkinyt osallistumaan erilaisiin tapahtumiin aina, kun se vaan on ollut mahdollista. Lue: siis pomon pomo antanut luvan!

Nyt kokoustahti on taas kiihtymässä. Kesän aikana SAHK:n toimisto on onnistuneesti muuttanut Lahteen ja päätoimittajamme Jan Erik ja omasta takaa oleva taittajamme Mari ovat onnistuneet erinomaisesti. Tällä kokouspanolla on tehty jo kaksi lehteä. Varmasti viila-

usta löytyy monessa asiassa ja toimistolla otetaan käytäntöön uusia menetelmiä. SAHK:n syyskokousta tullaan viettämään marraskuussa Lahdessa ja tässä yhteydessä kokousedustajilla on mahdollisuus myös tutustua uusiin toimistotiloihimme.

Tätä lukiessanne on SAHK:n puheenjohtajapäivät jo läpikäyty. Yksi näiden päivien tärkeimpiä ja isoimpia asioita ovat sääntömuutos sekä SAHK:n ja sen jäsenjärjestöjen edunvalvonta. SAHK:n nykyisistä säännöistä aika on jo ajanut ohitse. Hallituksesta Atro Jaako on tehnyt perusteellista työtä päivittäisään sääntöluonnoksen, joka on lähetetty jäsenyhdistyksille

kommentoitavaksi ja joka käydään läpi puheenjohtajapäivillä.

Keskeneräisiä asioita ei kannata laajemmin esitellä, mutta erityisesti Road Bookissa esiin nostetut tärkeät tulevaisuuden asiat ja harrastuksemme yhteisöllisyys, valtakunnallisuus ja edunvalvonta on nykyistä tarkemmin kirjattu sääntöluonnokseen. Jäsenmaksukohta kirjataan sellaiseksi, että se sulkee pois kikkailumahdollisuudet jäsenmäärien hetkellisillä alaskirjauksilla. Mutta puheenjohtajapäivien palautteen jälkeen hallitus Atron johdolla tekee syyskokouksen esityksen sääntömuutoksesta.

Road Book on hetkellisesti laitettu kiinni. En sano, että

se olisi tullut valmiiksi, koska sen tulee jatkuvasti kehittyä ja vastata uusiin haasteisiin. Road Bookia tullaan tarkastelemaan jatkossa kokonaisuutena vähintään kerran vuodessa ja tarvittaessa.

SAHK on myöntänyt valtakunnalliset retkeilyajot Tampereelle vuodeksi 2024, jolloin yhdistyksemme viettää myös 60-vuotisjuhlija. Itse en ole järjestelyissä mukana, mutta sivusta seuranneena olen nähnyt innokasta suunnittelua ja reitien ajoja ja mikä parasta – ihan uusia ”nuoria” harrastajia tekemässä tätä tapahtumaa. Onnea ja innostusta projektiin! Saamme ehkä myös FIVAn valvojan seuraamaan ajoamme vuoden

2026 FIVA World Event tapahtuman johdosta.

Tampere on saanut uuden museoajoneuvotarkastajan, nuoren miehen - Pyy Raution. Tervetuloa töihin. Kuulin tänään, että Tampereella on jo katsastettu tänä vuonna 200 museoajoneuvoa. Siis töitä riittää. SAHK:n museoajoneuvotarkastuskoulutus on koronavuosina ollut nolli, mutta tänä vuonna piti kaikkien museoajoneuvotarkastajien käydä koulutuksessa pitääkseen pätevyytensä. Nykyiset tarkastajat tullaan päivittämään sekä SAHK:n että yhdistyksemme sivuille. Museoajoneuvotarkastuksien maksuissa on siirrytty tälle vuosituhannelle. Tarkas-

tusmaksun on voinut suorittaa kortilla ja jatkossa ollaan siirtymässä VAIN korttimaksuihin.

Kesä tapahtumista, joihin osallistuin, oli yksi ylittävien. Se meni ihon alle. Se oli luonnollisesti Magneettimäen juhla-ajo, josta olen kirjoittanut hyvin henkilökohtaisen jutun toisaalle tähän lehteen.

Se tapahtumana meni jopa ohitse aiemmin hehkuttamani Lontoo-Brightonin, KettiBaltin sekä ensimmäisen omalla autolla itse ajamani SAHK:n retkeilyajon. Omien vanhempieni muistoajat ovat niitä ajoja, joita en edes pysty ajattelemaan ilman liikituksen kyyneleitä.

Ja sitten viimeisenä, vaan ei vähäisimpänä, jaksan edelleen

kertoa Projektin Mäkipästä. Olen tuntenut Rainerin jo pikku työstä asti ja edelleen hän jaksaa auttaa minua ja muita harrastajia. Kulttuuritoimitus Suomi on tekemässä Ranen italoajoneuvokokoelmasta digimuseota ja mobilistin testamentti-pilvialustaa, johon kuka tahansa harrastaja voi maksutta tallentaa omien ajoneuvojensa tiedot ja kulttuurihistorian.

Vaikka Museovirasto on katsonut hankkeen niin tärkeäksi sen yhteisöllisyyden ja kulttuurihistorian takia, että on antanut avustusta hankkeeseen, niin se tuki ei riitä, vaan nyt tarvitaan myös meitä tavallisia harrastajia. Hankkeeseen voi osallistua myös yksityiset ih-

miset – kuka tahansa meistä. Jo pienellä summalla pääsee tukemaan hanketta. Katso toisaalla tässä lehdessä oleva ilmoitus, jossa on Ranen piirtämä kuva keräily/tukipaidassa. T-paita on korkeatasoinen laadultaan sekä painatukseltaan. Tässä hankkeessa kukaan ei vedä välistä tai saa myyntipalkkioita – kaikki raha menee hankkeen tukeen. Osta paita – vaikka joululahjaksi – niin mukavalle ihmiselle kuin itsellesi!

Hyvää syksyä kaikille,
leila
Leila Suutarinen
leila@automuseo.com
puh 050 365 70 23



MAGNEETTIMÄEN MUSEOTIE 30 VUOTTA MUISTOAJON DOKUMENTTI ILMESTYY LOKAKUUSSA

**Veteraanikuorma-autoseura ry:n Juhla-ajo Rovaniemeltä Kaunispäälle 3. – 7.8.2023
Rovaniemi – Meltaus – Sodankylä – Magneettimäki – Saariselkä – Sodankylä – Rovaniemi**

Magneettimäki on legendaarinen osuus vanhaa Jäämerentietä Inarin Kaunispäällä. Nimensä Magneettimäki sai Petsamon liikenteen kuorma-autoisten keskuudessa syntyneestä ajatuksesta, että tunturin sisässä on magneetti, joka hyydyttää raskaat ajoneuvot jyrkässä ylämäessä.

Veteraanikuorma-autoseuran esityksestä Lapin Tiepiiri hyväksyi Magneettimäen osuuden museotieksi ja seuran toimesta hankittiin muistomerkki. Museotie avattiin ja muistomerkki pystytettiin juhlahin menoin syyskuussa 1993.

Kun muistomerkin pystyttämistä ja tien avaamisesta tuli kuluneeksi 30 vuotta, seura halusi osoittaa kunnioitusta niille liikenteen ammattilaisille, jotka uhrautuvaisuudellaan ja osaamisellaan mahdollistivat Suomen ja Ruotsin elinkeinoelämän ja tavaravaihdon jatkuvuuden välirauhan aikana 1940–41.

Keikalle osallistui 26 museoautoa. Vuosien 1940–41 käytössä olleita kuorma-autoja oli viisi kappaletta. Nyt tämä elokuussa 2023 ajettu seikkailu on kaikkien katsottavissa.

Tilaa tai nouda siitä tehty muistitikku (a´ 25,00 eur + mahdolliset postikulut) Vehoniemen Automuseolta,
leila@automuseo.com, puh 050 365 70 23 tai osta VetKun keikoilta.

Mobilisti Kreikassa

Kuvat ja Teksti: Markku Uotila

Hilma-mummuni, joka 40-luvun alussa leipoi ensimmäiset Pälkäneen perunalimput, matkusteli jo 60-luvulla Rhodoksella ja koskaan en kuullut hänen maininneen mitään negatiivista näiltä matkoilta, niin liekö sieltä tullut jo jokin virike lähteä itsekin Välimerelle? Yleensä etelään lähdetään lämmön vuoksi, koska me suomalaiset saamme suurimman osan vuotta nauttia suht viilestä ilmastosta alasta. Aikanaan Keihäsmatkat kyllä tarjosi paljon

muutakin, kuin lämpöä matkoilleen eli kuuluisaa xxx-kipakkaa taisi menomatalla jo hukkuu muutama litra turistien suihin?

Ensimmäinen oma matka

Ensimmäinen oma Välimerenmatka tapahtui vasta 1984 silloisen tyttöystäväni kanssa ja kohdistui jakautuneeseen Kyprokseen. Minulle ei riittänyt pelkkä makoilu rannalla, vaan piti vuokrata menopeli ja



Matka lyhyt - Tie pitkä



Tästä ei hetki parane...

mieluummin 2-pyöräinen, sillä vaikka omistin 80-luvulla Nissan 280ZX "urheiluauton", niin takalassissa oli tarra, jossa luki: "Ajan mieluummin moottoripyörällä". Mutta eihän silloin vuokraamoissa ollut vielä kunnan moottoripyöriä Kyproksella, vaan skoottereita tai "kevarimankeja". Silloin 80-luvun alussa soi radiossa jatkuvasti Mika Sundqvistin "Moottoripyörä on moottoripyö-

rä ja skootteri on lälläripyörä... ", niin "kevarimankihan" sitä tuli vuokrattua. Oiva menopeli se siellä oli, paksuine renkaineen sopi hyvin silloisille teille, koska silloin ei vielä EU ollut rahoittanut sinne asfaltiteitä. Mutta joka tapauksessa, oli matkani kohde ollut missä päin maailmaa tahansa, niin harvoin on tilanne ollut sellainen, että ei ole kulkuneuvoa vuokrattu. Kai tämä geeni autojen ja moottoripyörien pariin on tullut isältä? Hän jo aikoinaan 60-luvulla rassaili yökaudet Renault "Gordiniaan" jääraatajoihin ja kesällä rassattavana oli Ford Capri GT XLR, musta/kulta. Mutta sitten syöpä vei isän 1975, jolloin hän oli vain 39-vuotias. Isän viimeinen auto oli Volvo 144. Isä siis lähti lopulta pitkällisen ja tuskallisen sairauden uuvuttamana Taivaan kotiin (en olisi ikimaailmassa uskonut, että isästäni olisi voinut tulla uskovaainen, mutta näin kävi), mutta minä jäin häneltä saadun

mobilitiviruksen kanssa tänne hoitelemaan maallisia asioita.

Viime viikot olivat lomailua Kreetalla

Mutta takaisin tähän nykyaikaan eli palasin viime viikon perjantaina myöhään Kreetan lomaltani, ja kuten edellä kerroin, niin ei tämäkään matka ilman motorisoituja välineitä mennyt. VW Beetle Cabriolet oli käytössä yhden päivän ja melkein 400 km tuli täyteen tällä isolla saarella, joka on noin 250 km pitkä. Mutta tiedoksi, jos liikkuu vuoristossa, niin 5 km matkaan voidaan tarvita 25 km tietä eli niin zik-zak ne ovat. Toinen, rakkaampi kulkuneuvoni oli vuokralla 4 päivää ja sillä tuli melkein 1000 km täyteen. Tämä Honda 500X/2022 monikäyttömalli eli sopii hyvälle ja huonoille teille. Todella oiva peli mutkaisille teille, koska moottori on todella vääntävä ja sen tehontuotto on poikkeuksellisen lineaarista. Tapasin matkalla

3 itävaltalaismotoristia omilla pyörillään ja olimme samoilla linjoilla: "Päämäärä ei ole tärkeä, vaan matka".

Nähtävyydet

Kreetallehan voi matkustaa vaikka 20 kertaa ja aina löytyy uutta. Moottoripyörällä pääsee todella upeisiin paikkoihin pieniä polkuja pitkin ja moottoripyörän etuihin kuuluu myös helppo parkkeeraus eli sen voi parkkeerata vaikka mihin, toisin kuin kömpelön auton.

Tämä kohta saa puhua kuvin, eikä sanoin. Mutkaiset ihanat tie, pienet kylät, ihanat pikkurannat tavernoineen ja paljon unohdettuja mobiileja...

Uutta ja outoa matkalla, mutta kiinnostavaa

Löysin ihmeellisen autovuokraamon Réthymnonin kaupungista eli Luxury Car Rent, joka oli perustettu vasta keväällä. Vuokrattavana oli mm. Porsche Speedster 356 50-luvulta, Ferrari 208 Turbo 1989, VW Golf Cabriolet 1984. Kaikki nämä autot olivat todella loistavassa kunnossa. Firman omistaja, Michail Daskalakis oli todella ystävällinen ja avulias kertomaan #rmastaan ja his-



toriastaan. Hänellä oli tarjolla myös VIP-paketteja erilaisiin tilaisuuksiin eli jos esimerkiksi haluat viettää Kreetalla timant-

tihäitä tai vuosijuhlia, niin löytyy näihin tarkoituksiin Audi Q7 tai Mersun E-sarjan autoa. Michail Daskalakis oli aikanaan ajanut Nürburgringillä kilpaa ja hänen formulansa oli myös näytillä vuokraamossa, mutta valitteli, että ei enää mahdu edes ohjaamoon. Mutta näinhän meille useimmille vanhempana tahtoo käydä. Jos liikkuu Kreetalla, niin todella lämpimästi suosittelemme tutustumaan Luxury Car Rent kalustoon ja omistajaan, sekä ottamaan vaikka 1h tunnin elämystä lomaansa näillä erikoisautoilla.

Viralliset kotisivut: <https://luxury-car-rent.gr>

Myös Instagramista löydät todella hyviä kuvia ja videoita Seuraavaa Välimerenmatkaa odotellessa...



Entisten mobilistien kokoontuminen...



Autolle sateen... ei kun aurinkosuojaa...



Toisten matka on pysähtynyt - Toisten jatkuu - Toisten on loppunut



Kesämuistoja 1.

Teksti ja kuvat mpz, ellei toisin mainita

Menneenä kesänä oli paljon tapahtumia. Tässä palautetaan niistä osa mieleen lyhyinä kuvatarinoina. Jutut etenevät suunnitellen aikajärjestyksessä. Kaikki eivät mahdu tähän Hyrysyyn, mutta jatketaan joulukuun numerossa elokuun tapahtumista. Nettisivuillamme on tapahtuma-

tarinoita luettavissa parin viime vuoden ajalta. Samoin Hyrysyys on vuodesta 2021 alkaen luettavissa sähköisenä versiona. Hyrysyysyjä on myös aivan sen alkuajoista vuodesta 1975 alkaen 11 lehteä siellä. Hyrysyysjen digitointi jatkuu, joskin aikataulu on epämääräinen.



Heinäkuussa oli hiljaisempaa mökillä, mutta sitkeästi kuitenkin terapia pyöri.

Makkaraterapiat

Sitkeästi joka maanantai koko kesän ainakin muutama ukko, minä mukaanluettuna, istui kermotomassa samoja juttuja toisilleen. Joskus oli vain 12 henkilöä paikalla, mutta parhaimmillaan yli 30 henkilöä. Kesällä on pitkä ulkoruokintakausi, jolloin vain kokki käy sisällä mökissä keit-

tämässä kahvin. Ulkoruokintakaudella vain kokki on ulkona paistamassa makkarat. Tänä vuonna ulkoruokintakausi alkoi maanantaina 8.5. ja päättyi elokuun loppuun. Syyskuussa, vaikka oli kaunista ja lämmintä. KUKAAN ei ollut ulkona, paitsi kokki.

Mustalahti

Mustalahti meni hyvin: Kauniilla kelillä oli paljon autoja, huonolla kelillä vähän. Keskimäärin autoja oli suunnilleen saman verran kuin edellisinäkin vuosina. Väkeä oli katselemassa aikaisempaa enemmän, kun Munkkiksen kahvila veti Särkänniemen asiakkaita sataman alueelle. Eri asia, tuliko heistä kuinka moni autoja katselemaan. Vähän kaikki kipristelivät (ja samoin motariväki tiistaisin peruskahvilan ja "satamamakkaroiden" (=rallimakkara myytnä satamassa) puutetta.

Perinteisesti meillä oli Tampereen kaupungin käyttö lupa sataman alueeseen. Korttelahden alueen rakennussuunnitelmat ja Mustalahden sataman korjaus huolestuttivat, mutta jo keväällä selvisi, että mitään ei ehdi tapahtua kesän aikana.

Tampereen kaupungilta saadun tiedon mukaan ensi kesällekin saadaan käyttö lupa. Sen jälkeen sitten ensisijaisesti Eteläpuisto ja sen Tönokahvila ovat harkinnassa väistöalueeksi, kunnes toivottavasti Mustalahden sataman korjaus valmistuu.

Palli kokkaa kaikessa rauhassa soppaa Restaurannan kokoontumisajossa. Vaikea kuvitella, ettei häntä enää ole ainakaan näillä tantereilla.



Kokoontumisajo Restaurannassa

Kutsuimme kylään Restaurannan makkaraterapiaan 5.6. Hämeen ja Parkanon Mobilistit, Mansen Masinistit, VW-Kerhon Tampereen jaoksen ja FH-RA:n. Piha ehdittiin pikasiivota hakkuujätteistä. Onneksi säätilaus meni oikeaan osoitteeseen.

Alku näytti aika hiljaiselta, kun virittelimme tulta Pallin soppatykin alle. (Surullista mutta totta: Palli menehtyi juuri tätä kirjoittaessa. Mistäs ensi vuonna soppatykki ja sille kokenut kokki?) Bussi Parkanonasta kurvasi pihaan ja sieltä purkautui tuttuja ja uusia tuttuja

parkanolaisia. Samaan aikaan piha täyttyi erilaisista hienoista ajoneuvoista. Loppujen lopuksi meitä oli hiukan yli sata henkilöä paikalla. Makkarat meni, maitoa piti hakea lisää, soppatykki tyhjentyi ja kahvia keitettiin monta pannullista. Väkimäärä oli suunnilleen sama kuin vuosi takaperin, ilmeisesti hieman suurempi.

Kaikilla näytti olevan mukavaa. Jos Kangasalla joku jaksaa järjestää tapahtuman kaksi kertaa, se on perinne. Tällä perusteella ensi vuonna on Restaurannan kokoontumisajo!



Mustalahden satama on hieno kokoontumispaikka: vesi- ja tieliikenteen historiallinen liittymä ja Tampereen tunnus taustana. Ja onhan siinä junakin lähellä.



Kukkokahvilan pihassa oli tunnelmaa ja hyvin mahduttiin, kun pysäköinnin ohjaus tiivistä joukon. mpz

Kurvaa Kangasalle

"Museoajoneuvon päivä" on kopio Ruotsista, jonka Mobilisti-lehden Kai-Lauri Bremer toi Suomeen. Ideana oli nostaa Museoajoneuvon päivä vuoden vilkkaimmaksi mobilistitapahtumien päiväksi, jolloin "autotallien aarteet" saivat valohuutoa ja ajokausi saataisi vauhdikkaasti käyntiin. Tämä tavoite saavutettiin aika nopeasti joskus 15 vuotta sitten. Pikkuisen harmi, että viikonloppuja on niin vähän, että Retkeilyajo osuu usein samaan viikonloppuun.

Kangasalla tapahtumalle otettiin nimi Kurvaa Kangasalle, jotta se erottuisi muista Museoajoneuvopäivän tapahtumista. Siihen osallistuivat 10.6. paikalliset automuseot, Tampereen mobilistit, Linja-autohistoriallinen seura, Vanhat Velot ja Mansen Masinistit.

Tänä vuonna sää suosi. Mobilian piha oli täynnä ajoneuvoja, joita tuli uusia ihan tapahtuman loppuhetkille saakka. Moottori- ja ajoneuvojen määrä oli ennätysmäistä. Masinistien ryhmässä tuli noin 30 pyörää, omia aikojaan toinen mokoma.

Erikoisuutena autojen joukossa oli Chrysler vm. 1926, joka on Tampereen alkumobilistien museoauto ja juuri uudelleen museokatsastettu. Muutama muukin 1920-luvun auto oli joukossa. Linja-auto kuskasi väkeä Vehoniemelle ja Varsamäen hevosajoneuvomuseoon koko päivän täysiä vuoroja.

Tammobin makkaragrillillä pitivät Pete Syvänen, Seppo Wickström ja Torsti Vienola. Kaikki makkarat menivät, kiitos pojille!



Chrysler 70 Phaeton vm. 1926 on monessa muussakin jutussa tässä lehdessä, mutta on hienoa, että omistajat haluavat tuoda näitä lähes satavuotiaita ajoneuvoja ihmisten katsottavaksi. Olihan paikalla myös T-Fordejakin. Tätähän mobilismi on aurinkoa, vihreitä niittyjä järven rannalla, paljon yleisöä ja pelti kiiltää!

Aurinkoinen Näsijärvi-ajo

Lauantaina 17.6. Näsijärvi-Ajooon lähti 55 autokuntaa, joista ilmoitettiin kahdeksan lähdössä. Se on paljon, ennätys moneen vuoteen. Toki muutama ilmoittautunut joutui perumaan osallistumisensa. Taipaleelle lähti 91 henkilöä, joista yhdeksän lasta. Määrän lisäksi ilahdutti, että osanottajien joukossa moni autokunta ilmoitti osallistuvansa ensimmäistä kertaa mihinkään mobilistiajooon. Toivottavasti heistä tulee vakituksia mobilistiajoojen osallistujia. Autot lähetettiin minuutin välein, joka oli jo harjoitusta ensi vuoden SAHK:n Retkeilyajooon, jonka lähtö-, maali- ja juhlapaikkana on Rosendahlin hotelli.

Ajooon ensimmäinen tehtävä oli lähdössä. Siinä piti pudottaa viiden sentin kolikot juomalasiin, joka oli upotettu vedellä täytettyyn lasipurkkiin. Hauskaa ja viihteellistä, jossa tuli nollia, kaikkien kolikoiden osumia ja enemmistö siitä välistä.

Reitistä tuli sekä kirjallista että suullista kiitosta ajooon aikana ja sen jälkeen. Kiitoksista päätellen myös tiekirja oli hyvä, käytännössä kukaan ei ilmoittanut eksyneensä reitiltä ja jokainen matkaan lähtenyt pystyttiin havaitsemaan myös maalissa.

Kukkokahvila Hämeenkyrössä on meidän usein käyttämä kohde. Tämän kokoisen autojoukon sijoittaminen Kukon pihalle sujui ohjattuna helposti. Paljon isompikin määrä mahtuisi, jos tarvetta olisi. Palvelu varmaankin suuremmalle ihmismäärällä olisi tiukoilla. Lähtö Kukosta oli porrastettu minuutin välein, tällä kertaa rastitehtävän avulla. Siinä kyseltiin Hra Googlen viisauksia, joita voi muutenkin arvata, päätellä tai tietää.

Rosendahlin palattiin toista rettiä, joka maisemiltaan on jopa parempi kuin menomatka. Sijoitukset pystyttiin laskemaan ja palkintoja annettiin aika monta: kaukaisimmat tulijat olivat Rautalammit ja Vaasasta. Ajoneuvoasu-palkinnon saivat Teppo ja Virpi Norrena (sekä koira) todella ansaitusti hyvästä kokonaisuudesta.

Kiitos ajooon johtaja Ari-Pekka Lällälle ja reittimestari Pasi Myllymäelle. Oppia saatiin paljon Retkeilyajooon varten muun muassa Rosendahlin toimivuudesta, palvelukyvyistä ja mahdollisuuksista. Kiitos myös kyselylomakkeeseen vastanneille. Nämä kyselyt ovat ohjanneet tapahtuman järjestelyjä osallistujien toivomaan suuntaan järjestelmällisesti jo monta vuotta. Ja kiitos kauniista ilmastosta, se teki kaikki iloisiksi!



Teppo ja Virpi Norrena Jaguarilla olivat asu-ajoneuvo-kilpailun selkeä voittajajoukko ja heille siirtyi Aamulehden Kynäkiertopalkinto vuodeksi. Koiria piileksii voittajapariskunnan takana. Timo Lintinen



Tyylikäis farkku-Fiat liikkui kevyesti Hämeenkyrön lihasmoottoreilla, Kaipilat ja Torsti Vienola tuoppaavat.

Rane-projektin kuvaukset

Rainer Mäkipään ainutlaatuisen Fiat-kokoelman tallennus eteni koko kesän. Maanantaina 19.6. alkoivat kuvaukset. Sunnuntaina 18.6. kerhon puuhaporukka oli auttamassa kuvausten alkua.

Kuvauksiin tulevat autot järjestettiin talliin, mistä ne on helppo ensimmäisenä kuvauspäivänä ottaa esille. Autoja

koekäynnisteltiin. Samalla noin 10 autoa pestiin ja puhdistettiin kuvauskuntoon. Ensimmäisellä kerralla meitä oli mukana Ari ja Risto Kaipila, Torsti Vienola, Markku Henttinen, Kyösti Veneskoski, Kake Välimaa, Jukka Toiva ja mpz sekä tietysti Rane itse. Loput talkoot jäivät pitkälti Kaipiloiden varaan.

Perinteinen kesäretki

Joka kesä heinäkuussa käydään Hämeenkyrössä Rainer Mäkipään ajoneuvoja ihailemassa. Retki on aina suosittu, nytkin Kukkokahvilan kahveilla meitä oli 61. Rane jaksaa aina kertoa

tarinoita omasta harrastuksestaan. Nyt oli esillä Rane-projekti, jossa hiljalleen etenee Ranen kokoelman digitaalinen tallennus. Sää suosi tätä retkeä.



Rane kertoo ja porukka kuuntelee ja ihmettelee. Heinäkuun ajelu Hämeenkyrön säilyy jatkuvasti kesän suosituimpana ajona vuodesta toiseen.

Helevetin tunarit

Torstaina 29. kesäkuuta me noudatimme Rautajärven mopokerhon kutsua yhteensä 27 henkilöä. Ensimmäinen maali oli Kahvila-ravintola Elotähkä Rautajärvellä, jossa kokoonnuimme klo 18. Juotiin pakollinen mobilistikahvi ja syötiin paakkelsia yhdistyksen piikkiin.

Mopokerholla (=Helevetin Tunarit) on oma maatila, jonka navetan vintille on koottu 200 mopon näyttely. Lisätalaa oli rakenteilla, kun mopoja on muissakin säilytystiloissa. Suomessa mopoteollisuus oli aikoinaan merkittävä teollisuuden haara. Italia motorisoitui Vespan avulla, Suomi mopojen. Näyttelyä esitelleet Tunarit sanoivat monen mopon kohdalla, että tuo ja tuo mopo oli tosi harvinainen, mutta että tuossa niitä nyt on viisi, kuusi tai seitsemän mopoa esimerkiksi.



Niin ja löytyi meidänkin porukasta Harri-Giacomo Agostini-Grohn MV Agustan värisellä Helkaman Vasamalla. Vasama oli varmasti joka jannun unelma aikanaan.

Kutsuimme Helevetin Tunarit vastavierailulle, joka sitten toteutuikin lokakuun alussa.



Kangasalla satoi ja sade ulottui melkein Asikkalaan saakka, mutta kanavalla ei satanut. Kuva säteilee kesäistä hienoa fiilistä, joka Vääksyssä aina on, satoi tai paistoi. Nyt tuntuvat nämä rätkikatto-Heraldit olevan suosiossa kesäautoina. Toisaalta kuvaksi olisi voinut valita myös kuorma-autoja, joita oli paikalla ennätysmäärä, monet niistä täältä meidän seuduilta Saha- ja Kuhmalahdelta.

Vääksy

Vääksyn kokoontumisajo on yksi Etelä-Suomen mobilismin huipputapahtumia. Autojen määrää ei ilmeisesti kukaan pysty lasemaan, mutta paljon niitä on. Samoin kuin meidän Mustalahti, Vääksyn kanava on maa- ja vesiliikenteen risteyspaikka. Kanavapuisto on viihtyisä ja tyylikäis ympäristö. Ja Vääksyssä on Suomessa ainutlaatuista, että sekä puiston alueella, että aivan sen vieressä on useita ruokapaikkoja. Ja tasoltaan ja tarjonnaltaan ne kattavat varmasti kaikki toiveet.

Uutta oli, että kunta raivaa karavaanialuetta kanavapuiston reunaan.

Meillä oli yhteislähtö Mobiliasta, johon loppujen lopuksi tuli vain muutama-auto, koska näköjään väellä on omat aika-aulut ja osittain reititkin. Tampereen ja Asikkalan väliin sopii monia käyntikohteita.

Ja parasta Vääksyssä on, ettei siellä ole mitään ohjelmaa tai happeninkii: autot ja ajoneuvot tulevat ja menevät ja niiden väki seurustelee keskenään.



Innokkaan touhuamisen vastapainoksi Eläkeliiton väki istui kuuntelemassa oman puheenjohtajansa tiedotustilaisuutta, jossa oli pyöräyttävä määrä retkiä, kokoontumisia ja tapahtumia. Pitää elää vanhaksi, että ehtii!

Elämää RR-mökillä

Eläkeliiton Kangasalan osasto on entisiä yhteistyökumppaneita tapahtumiemme järjestelyissä. Vuosittainen perinne on ollut vanhasta muistista tarjota heille mahdollisuus viettää kesäkoontumistaan Restaurannassa.

Hengastytti, kun heidän isäntänään katselin, mitä kaikkea he ehtivät muutamassa tunnissa touhuta. Oli jump-

paa ja tikanheittoa ja kahvia ja makkaraa ja kaupankäyntiä ja maistiaisia. Ja kaikki edustivat meitä vanhempaa ikäpolvea. Ehkä meidänkin pitäisi maanantaiterapiaan liittää nivelien liikkuvuutta, lihaskuntoa ja tasapainoa parantava jumppa? Eläkeläisiä oli noin 30, joten se oli eloisa hetki muuten aika hiljaisella rantamökillämme.

Raurasta tehryt

Keskiviikkona 26.7. käytiin Linja-automuseossa Lavialla. Viime vuonna sovittiin, että tullaan "Raurasta Tehryt"-tapahtuman päivänä, jolloin muutostöiden takia suljettu museo on avoinna.

Sääennusteissa oli varoitus voimakkaista sateista Länsi-Suomessa ja taivaanranta oli ihan musta. Matkalla tulikin rankka sadekuuro, mutta se loppui hieman Laviaa. Säätilaus oli mennyt oikean paikkaan!

Perillä meitä oli 30 henkilöä. Kuunneltiin taas Timo Lehtosen maagiseen asiantuntemukseen perustuvia kertomuksia Suomen bussiliikenteen ja erityisesti Ketto-Seppälän bussiyhtiön historian merkkipaaluista.

Linja-automuseosta siirryttiin sitten kylätapahtumaan. Raurasta Tehryt on entisen mahtipaikkakunnan yhteinen ponnistus taantuneen kylän virkistämiseksi. Nyt tapahtuma oli



Lavian vanhalle keskusaukiolle oli raivattu tilaa purkamalla kunnantalo. Väkeä, ohjelmaa ja kalustoa oli paljon. Väki velloi edestakaisin aika suurella tapahtuma-alueella, joka jatkui entiseltä torilta läheiseen puistoon. Kahviteltoja oli useita. Jotenkin vaan tuntuu hienolta, että tämäkin maaseudun entinen mahtikylä ja liikennekeskus herää eloon ja kukoistukseen edes yhdeksi päiväksi vuodessa. Ja, että siinä kukoistuksessa keskeisenä tekijänä ovat vanhat ajoneuvot ja työkoneet.

Ennätystä tekemässä

Muutamia kertoja olemme järjestäneet yhteisiä tapaamisia Hämeen, Helsingin ja Päijät-Hämeen Mobilistien kanssa. Nyt oltiin Hämeenlinnassa maanantaina 24.7. Päivä on hämppylinnalaisten Appara-ilta, joka siis on sama heille kuin Mustalahti on meille.

Hämeen Mobilistit olivat kutsuneet meidät aluksi omiin tiloihinsa Harvialaan. Hyvän säänkin he olivat onnistuneet tilaamaan. Meitä oli parikymmentä henkilöä ja helsinkiläisiä suunnilleen saman verran. Alkutervehdysten jälkeen siirryttiin makkaran, pullan ja kahvin kimppuun.

Sitten hypättiin autoihin ja ajettiin Ahveniston radan varikkoalueelle. Aluksi näytti aika

hiljaiselta, mutta kenttä täyttyi nopeasti. Laskin ainakin 350 autoa, moottoripyörät ja siviili-autot sen lisäksi. Tammobilaisia tuli sinne lisää ja Päijät-Hämeen mobilistit. Ja taas syötiin makkaraa.

Autojen määrä oli mahtava. Joukossa oli kaikenlaisia vemppeleitä. Moottoripyöriä, mopoja, pari kuorma-autoakin, joista yksi meidän kerhosta. Mutta oli siellä haukotteleva Oldsmobile -47, Cadillacia, kaksi Lincoln Capria, Porsche 365 ja paljon muita. Oli niin hienoa, että ei käynyt edes kateeksi. Paikalliset sanoivat, että edellisenä maanantaina paikka oli täynnä, mutta nyt oli enemmän autoja eli ennätys. Mekin siis olimme tekemässä ennätystä!



Kuvaan ei mahtunut edes puolia paikalla olleista ajoneuvoista. Ahveniston hieno ja hyvin varustettu kokoontumispaikka suurelle ajoneuvomäärälle. Kalustoa oli paljon ja se oli laadukasta, mutta katselijoita on vähän, koska Ahveniston radalle pitää vartavasten tulla.

varmasti suurempi kuin koskaan aikaisemmin. Kunnantalokin oli purettu tapahtuma-alueen parkkipaikan tieltä.

Näitä kylätapahtumia katsellessa esimerkiksi Vääksyssä ja Lavialla tulee vääjäämättä mieleen, että miksi semmoisia ei pystytä Kangasalla järjestämään. Ei me, eikä muut! Kun tapahtumakenttää ei kyläkeskustassa ole, ei voi olla tapahtumia.

Perinteisesti "Traktoriparaati" avaa tapahtuman. Tällä kertaa se oli niin aikaisin, että emme olleet vielä edes Linja-automuseolla. Väki-, ajoneuvo- ja työkonemäärää oli jokseenkin vaikea laskea, mutta paljon oli kaikkea. Joukossa oli monia meidän kerholaisia. Kalustoa oli laidasta laitaan; oli uutuuttaan

hohtavia museoautoja, mopoja ja moottoripyöriä ja sitten oli ihan kuusen alta ajettuja ja kaikkea siltä väliltä. Tämän vuoden teema olivat paloautot.

Bändit soittelivat lavalla, murreharrastajat esittelivät Satakunnan monia murteita ja kahvia myytiin ainakin kymmenestä kioskista ja oli siellä makkaraakin tarjolla. Mutta ehkä merkittäväntä oli, että fiilis oli hyvä. Ihan samalla lailla kuin Ahvenistolla.

Yleisössä oli paljon lapsiperheitä ja tietysti vanhuksia. Näytti siltä, että paikallinen vanhainkoti oli tuonut asukkaansa muistelemaan vanhoja aikoja. Ja oli siellä paljon koiriakin. Lyhyesti sanottuna koko kylä oli liikkeellä ja vieraita paljon. Hienoa!

BLACK Seven

Osa 1.

Teksti ja kuvat mpz

Ympyrä sulkeutuu

Loppukesällä perustajajäsenemme Harri Honkanen järjesti tiedotustilaisuuden. Hän luovutti Velocette KTT-moottoripyöränsä "Black Sevenin" Jukka Helkamalle. Siinä sulkeutui yksi kehä. Jukka Helkama oli yksivuotias, kun hänen sukunsa perheyrittäjä Suomen Koneliike Oy Helkama toi pyörän maahan. Pyörä palasi "kotiinsa".

Vuonna 1948 Suomen Koneliike toi sodan jälkeiset ensimmäiset kaksi Velocette KTT-tuotanto kilpapyörää Suomeen. Myöhemmin niitä tuli kaksi lisää vuosina 1949 ja 1950. Tehdas on tehnyt niitä vain noin 100 kappaletta. Todellisesta harvinaisuudesta on siis kyse. Jukka Helkama oli havigellut pyörää 19 vuotta omaa lukumäärältään pieneen, mutta sitä laadukkaampaan koelmaansa. Hän on jatkuvasti aktiivinen historio-ajaja.

Velocette KTT oli ansainnut maineensa 1930-luvulla lukuisilla voitoilla, joista Man-saaren ajo oli kuuluisin. Vuonna 1948 ja vuoden 1949 kilpailukaudella Velocette oli erittäin kilpailukykyinen sekä maailmalla että Pohjoismaissa. Uutena Harrin Black 7, Velocette KTT tuli Curt Ginmanille. Hän oli ansainnut jo aseman Suomen moottoripyöräilyn huipulta ja



Harri Honkanen ja Jukka Helkama Velocette KTT:n kanssa luovutustilaisuudessa.

häntä pidettiin lupaavana tähtikuljettajana. Hän ajoi pyörällä kaudet 1949 ja 1950. Sen jälkeen pyörä oli monella omistajalla ja ajajalla.

Ginman oli Velocetellä B-luokassa (350 ksm) ylivoimainen. Hän voitti Suomessa lähes kaikki kilpailut, joihin osallistui. Hän ajoi voitot myös Ruotsin Hedemorassa ja Norjan Gardermoenissa, jotka olivat maidensa pääkilpailut, niin kuin Eläntarha Suomessa.

Aina voi sanoa, että voittaminen oli helppoa, kun oli oikea tehdastekoinen kilpapyörä, kun valtaosa kilpailijoista ajoi erilaisilla modifioituilla vakiopyörillä. Ginman kuitenkin oli jokseenkin poikkeuksetta nopein Velocetten kuljettajista. Tässä pienen helpotuksen antoi se, että toisen vuoden 1948 Velocetten omistaja, Väinö Hollming, ajoi Euroopassa GP-kilpailuja eikä päässyt Suomeen ajamaan. Euroopan paras sijoitus hänellä oli viides. Tsekkoslovakiassa hän johti, mutta joutui keskeyt-

tämään konerikkoon. Näihin GP-kilpailuihin osallistuivat kaikki sen ajan huippu ajajat, jotka ajoivat tehtaiden joukkueissa. Hollming oli parhaiten menestyneitä amatööri ajajia.

Ainutlaatuinen

Neljästä Suomeen tuodusta Velocettestä vain yksi, alunperin Curt Ginmanin ostama pyörä on tallella. Muut ovat kadonneet. Haastatellessa Harria ja kuunnellessani pitkän salapoliisityön ja myös pyörän pitkän kunnostuksen tarinaa, innostuin asiasta niin paljon, että tarina Harrin Black Sevenistä eli Mustasta Seiskasta jatkuu seuraavassa Hyrysyssä.

Tässä tarinassa avautuu ja sulkeutuu myös ympyrä tämän Velocette KTT-yksilön sidoksesta suomalaisten ajoneuvojen



Velocette KTT on mahtavan näköinen laite. Kuvassakin erottuu aika monta yksityiskohtaa, jotka ovat erikoisia ja osaltaan vaikuttivat siihen, että pyörä menestyi pitkään kilpailujen kärkipaikoilla.

kulttuurihistoriaan ja sen vaalimiseen. Maailmassa on varmasti kiinnostusta aikansa legendaariseen ja lähes alkuperäisenä säilyneeseen moottoripyörään, mutta nyt se jää Suomeen.

Black 7:n kilpailutarina

Curt Ginmanin kilpaluhistoriaan palaan seuraavassa numerossa. Lähes kaiken Velocetellä vuosina 1949-50 voitettuaan, hän sanoi Moottoriturheilu-lehdessä, että hän etsii "kilpailukykyistä pyörää" tulevalle kaudelle. Siitä sitten seuraavassa numerossa, mutta hän palasi vielä muutama kerran Velocetten sarviin ja menestyi.

Vuonna 1952 pyörä siirtyi Eino Aroselle. Harri on haastatellut häntä. Aronen kaatui Pyynekillä ja pyörä syttyi palamaan. Aronen kertoi, että pyörä vaurioitui vain vähän, koska komeat lieskat tulivat valuvasta bensiinistä. Enemmän riemua herätti Pispalan VPK, joka ei saanut autoaan käyntiin ja myöhästyi palopaikalta.

Seuraava omistaja oli Dick (Rikhard) Lundin. Hän oli

moottoriturheilun monitoimimies Koneliikkeen tallissa. Hän vaihtoi Velocetten midget-autoon, kuten monet muutkin sen ajan moottoripyörämiehet. Hänestä tulee lisää tietoa seuraavassa osassa.

Musta aukko omistajaketjuun tulee Lundinin jälkeen. Pyörä pulpahtaa esiin Pirkanmaalla, kun Tauno Nurmi alkoi kilpailla sillä. Tane ajoi sillä vuodet 1956-60. Hän oli töissä Valmetin Lentokonetehdalla. Hän rakensi pyörään uuden rungon ja tankin tavoitteena keventää pyörää. Työpaikalla oli oletettavasti sopivia materiaaleja ja laitteet rakentamiseen.

Myöhemmin sillä ovat ajaneet Reska Alanen, "Pispalan puujalka" ja Nokian Hamunen. Pyörällä ovat ajaneet useat muutkin, koska pyöriä usein lainattiin kilpailuihin. Ilmeisesti jo vuonna 1951 Ginmanin komeat lieskat tulivat valuvasta bensiinistä. Enemmän riemua herätti Pispalan VPK, joka ei saanut autoaan käyntiin ja myöhästyi palopaikalta.

Seuraava omistaja oli Dick (Rikhard) Lundin. Hän oli

Harri löysi ja osti sen. Ajankoh- ta oli 1960-luvun loppu.

Osien kerääminen

Harrin Velocette KTT-kortin mukaan Lyytisen Koneliikkestä Raimo Pekkalalta löytyi moottori ja vaihteisto, jotka Harri osti 13.3.1970. Kaupassa tuli Tauno Nurmen rakentama runko, etujousitus sekä alkupe- räiset pyörät ja jarrut.

Tankki oli Nurmen veljesten isän bensiiniasemalla Orivedellä. Sen Harri sai Taunolta ilmaiseksi ja palautti Taunon tekemän rungon ja etujousituksen. Tanelta löytyi myös pyörän omaperäinen takajousitus. KTT:n takajousitus on ilmajousi, jonka idea perustuu lentokoneen laskutelineeseen.

Alkuperäinen runko löytyi Takahuhdista Timo Lehtiselta romujen joukosta. Valmistenumeroaltaan 1004 runko ja moottori 1007 olivat oikea tehdas kombinaatio tehtaan tietojen mukaan.

Tämä osien metsästäminen on jo aivan uskomaton suoritus. Harrihan on tunnetusti

"moottoripyörämies", joka käy uintireisuilla Jäämerellä ja Kontiorallissa pyörällä. Varmasti silloin on syntynyt hyvä verkosto, josta voi kysellä osia ja osaamista niiden korjaamiseen. Mutta silti, ensimmäinen merkintä Harrin omaan kantakorttiin KTT-pyörästä on 6.3.1970, jolloin hän hankki alkuperäisen rungon. Siitä on siis noin 53 vuotta. Ja jo sitä ennen on salapoliisi- ja valmistavaa työtä on täynnä tehdä paljon, koska pyörän osat on hankittu lyhyellä aikajaksolla, maaliskuun aikana vuonna 1970.

Jos pyörän säilyttäminen Suomessa on kulttuuriteko, niin sitä on myös Velocette KTT:n alkuperäisöiden yhteensattaminenkin. Luonnollisesti kilpailuissa räjähtänyt pyörän osat olivat kuluneet ja osin vahingoittuneet sekä tietysti ajan hampaan puremat. Jatkossa palataan pyörän kunnostukseen, johon on osallistunut laaja joukko Harrin tuttuja ja ystäviä.

Pyörä oli viimeistelyä vaille valmis Pyynekkin muistoajoissa vuonna 2018.



Englantilaiset tehdaskilpapyörät olivat käsiteollisia tuotteita. Sarjat olivat pieniä, joten raidoitukset maalattiin käsivaralla.

SYYSKOKOUKSEN PAIKKA

Tampereen seudun mobilistit ry:n Syyskokous on Tampereen ammattikorkeakoulussa Torstaina 23.11.2023 osoitteessa Tampereen ammattikorkeakoulu TAMK, Kuntokatu 3, 33580 Tampere (katso kokouskutsu sivulla 35)

Isäntämme on Hannu Kivilinna, Director, Industrial Engineering. Tilaisuus alkaa klo 17. Kokoustapahtuma sisältää taloon tutustumisen ja tietysti kahvit pullat, jotka TAMK tarjoaa. Uskomme TAMKista tulevan merkittävä yhteistyökumppani lähivuosien aikana. He ovat toivoneet näkevänsä mahdollisimman monta veteraaniautoa kokouspaikan pihalla.

Tässä on kartta pysäköinnistä, jossa on osoitettu veteraaniautoille oma paikka F-hallin edestä ja muille ajoneuvoille TAYS:in maksullinen parkkihalli. Pysäköinnin valvonta lakkaa alueella klo 16, mutta silti he suosittelavat esittämäänsä järjestelyä.



PUUROJUHLA

Perinteiset Puurojuhlat pidetään
SASIN TOUKOLAN juhlatalossa

Sunnuntaina 3. joulukuuta 2023 klo 15

Osoite on Sasintie 20.

<http://www.sasi.fi/juhlatalo-toukola/>

Puuroa • Yhdessäoloa • Arpajaiset
Meitä viihdyttää Juhani Harju

TERVETULOA!



KOKOUSKUTSU

Tampereen Seudun Mobilistit ry:n

SYYSKOKOUS

Torstaina 23.11.2023

Tampereen ammattikorkeakoulu TAMK

Kuntokatu 3, 33580 Tampere (katso ohjeet sivulta 34)

Tilaisuus alkaa klo 17.



13 § YHDISTYKSEN SYYSKOKOUS

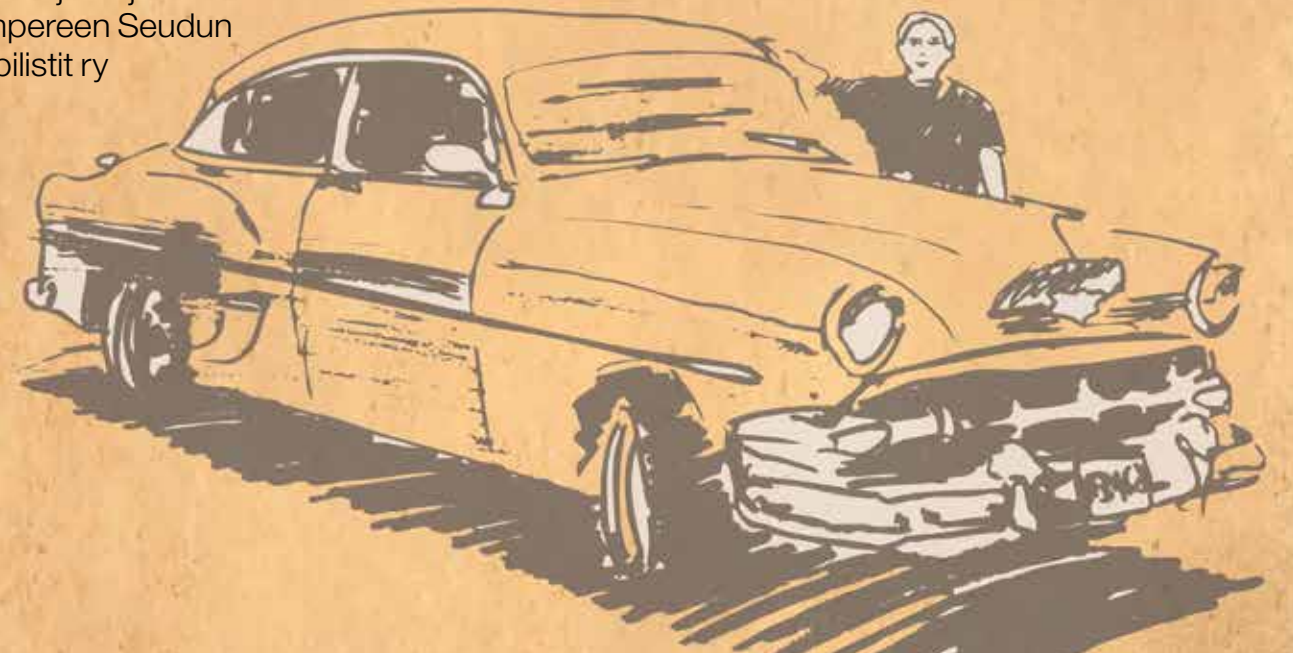
Yhdistyksen syyskokouksessa päätetään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri.
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
- 5) Hyväksytään yhdistyksen toimintasuunnitelma 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) Hyväksytään yhdistyksen talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 9) Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 10) Valitaan hallituksen muiden erovuoroisten jäsenten tilalle uudet jäsenet
- 11) Valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 12) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat.

Yhdistyksen jäsenen on syyskokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä hallitukselle kirjallinen esitys lokakuun 15. päivään mennessä.

TERVETULOA

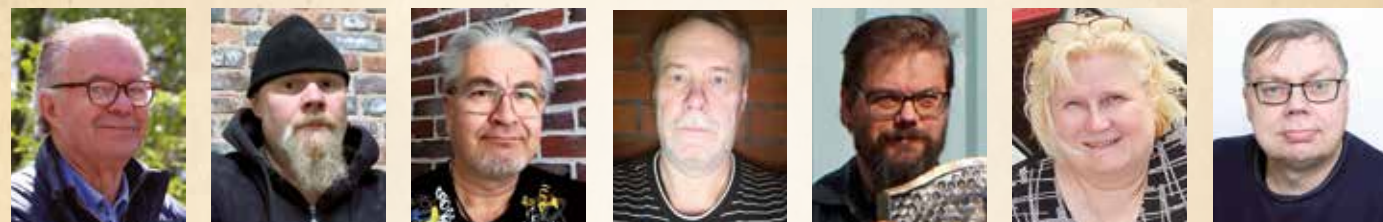
Martti Piltz
Puheenjohtaja
Tampereen Seudun
Mobilistit ry



**TERVETULOA LÄHIRUOKA- JA KÄSITYÖOSTOKSILLE
VEHONIEMEN AUTOMUSEOLLE**

* Joulupuuropäivät **25.11.-17.12.** klo 10-16
 * Joulupuodista jouluherkut **25.11.-17.12.** klo 10-17
 * Joulumyyjäiset **9.-10.12.** klo 10-15

Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Martti Piltz Puheenjohtaja martti.piltz@gmail.com 045 666 3111	Pasi Myllymäki Varapuheenjohtaja peemyllymaki@gmail.com 040 548 7914	Petri Kata Sihteeri petrikata65@gmail.com 050 063 3632	Ari Pekka Lällä Rahastonhoitaja, jäsenkirjuri lalla@kolumbus.fi 050 596 9181	Tuukka Perkola Tampere-strategia tuukka@sahkourakointia.fi 040 505 1799	Leila Suutarinen Edunvalvonta leila@automuseo.fi 050 365 7023	Kalevi Nokkonen Pihapehtori kalevijakari@gmail.com 050 596 1219
---	---	---	--	--	--	--

JÄSENETUSI



Mökki rannalla

Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?
 Jäsenetuna Tampereen seudun mobilistit ry tarjoaa jäsenilleen ja heidän ystäväille Restauranta-mökkiä käyttöön. Hinta on 60 euroa vuorokausi. Hintaan kuuluu piha, grillikatso ja tuparakennus, jossa on sauna.

Tupaan mahtuu helposti parikin kymmentä henkilöä. Keittiö on hyvin varustettu. Tuovassa on takka ja suunnäyttö.

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 2023 TAPAHTUMAT

LOKAKUU

ti 24.10. klo 17.00 **Asoma vierailu.** Paikka on Asoma Oy. Aakkulantie 62, 36200 Kangasala (Pihalla on parkkitilaa)

MARRASKUU

to 23.11. klo 17 **Syyskokous TAMK**, Kuntokatu 3, 33580 Tampere. Katso kokouskutsu ja pysäköintiohje sivuilta 34 ja 35. Isännän toivomus on, että ne joilla on veteraaniauto vielä liikenteessä, tulisivat sillä. Tavoitteena on saada TAMKista yhteistyökumppani..

JOULUKUU

su 3.12 klo 15 **Puurojuhla** Sasin Toukola, Sasintie 20, 39130 Sasi, Hämeenkyrössä. Katso ilmoitus sivulla 34.

KESÄKUU 2024

pe-la 7.-8.6. 2024 **Suomen ajoneuvohistoriallisen keskusliitto SAHK ry 64. Retkeilyajo.** Majoitus, tutustumisparty, lähtö, maali ja iltajuhla Scandic Hotelli Rosendahl, Pyynikintie 13, 33230 Tampere. Ohjelma julkistetaan Hysysysy 4/2023 ja Automobiili 1/2024

In memoriam



Jari Männikkö

Äkillisesti ja yllättäen edesmenneen yhdistyksemme sekä FHRA Tampereen Seutu ry:n jäsen Jari Männikön (Pallin) muistocruising ajetaan lauantaina 21. lokakuuta klo 16 alkaen FHRA:n tallilta, koukaten hakemaan mobilistit klo 16.30 Restaurannasta ja päätyen noin klo

17.00 Vehoniemen Automuseolle, jossa Jarin vapaamuotoinen - ystävien järjestämä muistelu-tilaisuus klo 20.00 asti. Kaikki Jarin ajoneuvo- ja pienoismalliharrastajaystävät sekä muutkin ystävät ja sukulaiset ovat tervetulleita.

Hyrysysin kauppapaikka



Myy tai osta. Ilmoita Hyrysysin kauppapaikassa!

Myydään

Saab 96, vm. 1970, museorekisterissä, Suomessa valmistettu. Tämä auto on myös todella huipussa kunnossa alkuperäisine verhoiluineen. Saabia voi käydä katsomassa Virroilla.

Hp. 5000eur/tarjous. Marjo Koivisto 0505204777



Myydään

Mercedes-Benz (4D Sedan 260e - automatic), vm. 1991. Museorekisteröity.

Hintapyyntö on 17000EUR. Auto on Lamminpäässä. Marjo Koivisto 0505204777 tai Riitta Koivisto 0505428264



Myydään Mercedes-Benz Hautausauto W123 300D 1983, Saksassa koritehtaalla valmistettu. Ajettu 305 tuhatta, katsastettu viimeksi 2016. Säilytetty sisällä, käy ja pysähtyy. Auto Joensuussa, voi siirtää koekilvillä.

Hinta 2850€/tarjous
Markku Aaltonen 050 3727909



Volvo Amazon 2d Sedan 1966 ja 1967 farmari -osia

Etuakselipalki tukivarsineen ja ohjausosineen, Sedanin takaluukku yms peräkärjyllinen sekalaista osaa. Kysy. Osat Tampereella

Santeri Surma-Aho
P. +358 44 2612460



Näin kirjoitat Hyrysisy-lehteen

Jäsenlehtemme syntyy jäsenten kirjoittamista jutuista. Siksi toivomme kaikenlaisia juttuja, jotka liittyvät Tampereen Seudun liikenteen historiaan, "tallijuttuja" ajoneuvojen rakentelusta, yhdistyksen toiminnasta tai yhdistyksen jäsenten "seikkailuista"

Vinkki:

Keksi joku repäisevä otsikko, kirjoita juttu ja ota useampia kuvia.

Mainitse oma nimesi kirjoittajana.

Kuvissa pitää olla kuvaajan nimi.

Jos kuva ei ole omasi, sen käyttämiseen pitää olla lupa.

Lähetä aineisto: martti.piltz@mobilial.fi

Kuvat muotoa .jpg tai tif, koko mahdollisimman suuri, ei omia rajauksia, rajausohjeet tarvittaessa mukaan. Kuvien päälle ei tekstiä tai kuvioita.

Kuvien määrä sopusoinnussa jutun pituuden kanssa, esim. 2-sivun juttu 3-4 kuvaa, 4-sivun juttu 5-7 kuvaa.

Jutun pääkuva merkitään mielellään jutun kirjoittajan toimesta.

ILMOITUKSET:

Osto- ja myyntipalstalla julkaistaan vain harrasteajoneuvoihin ja niiden tallentamiseen liittyviä ilmoituksia. Jäsenten ilmoitukset julkaistaan veloitusetta, muiden ilmoitukset hinnaston mukaan.

ILMOITUSKOOT:

1/1-sivu	210 x 265 takasivu	+ leikkuvuvara 3mm	500€
1/1-sivu	210 x 297	+ leikkuvuvara 3mm	400€
1/1 -sivu	185 x 265		400€
1/2 -sivu	vaaka 185 x 130	• pysty 90 x 265	250€
1/4 -sivu	vaaka 185 x 63	• pysty 90 x 130	150€
1/8-sivu	90 x 63		80€

Julkaisija on yleishyödyllinen yhdistys, hintoihin ei lisätä arvonlisäveroa.

HYRYSYSY - MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry 2023

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry

Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen

Lehden osoite: martti.piltz@mobilial.fi

Ulkoasu:

Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com

Hyrysisy 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 2023 HYRYSYSY:t ilmestyvät:

1/2023	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2023
2/2023	juhannukseksi	aineistopäivä 24.05.2023
3/2023	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2023
4/2023	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2023

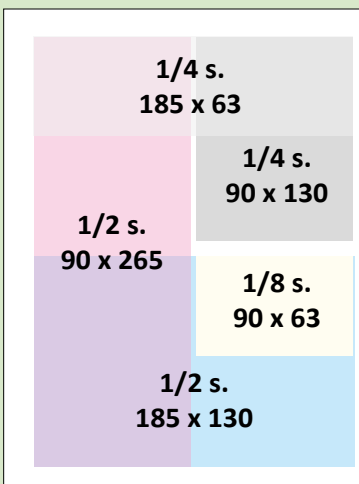
ARTIKKELIT

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

Painos: 750 kpl

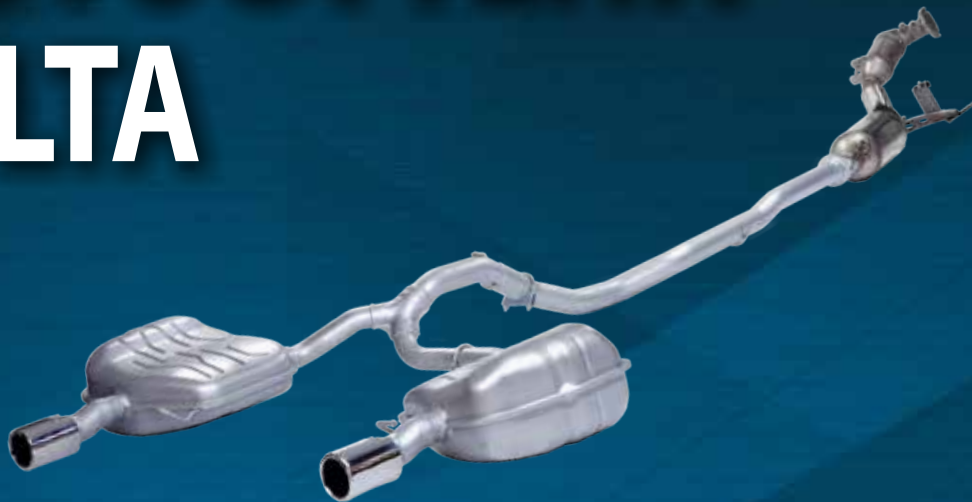
Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere

ISSN 0789-094X (painettu)
ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



HUIPPUTUOTTEITA FENNOLTA

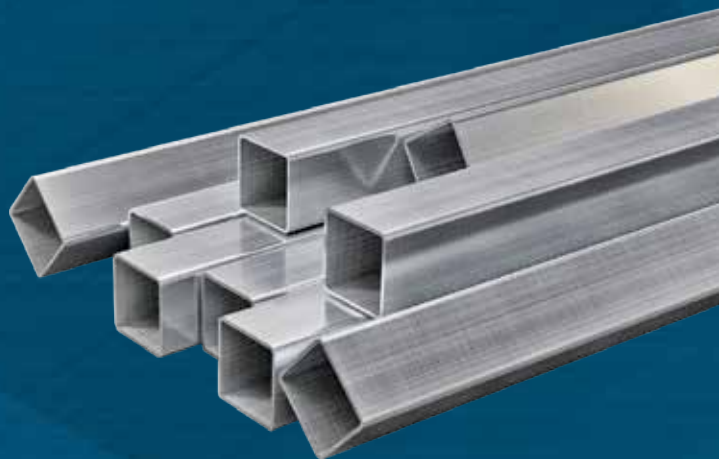
HENKILÖ- JA
PAKETTIAUTOT



RASKAS MAANTIEKALUSTO
JA TYÖKONEET



OHUTSEINÄPUTKET JA
JATKOJALOSTUS



**KIITOS,
KUN VALITSET
KOTIMAISEN
TUOTTEEN!**



FennoSteel Oy
Fennokatu 1
39700 Parkano
+358 3 441 00
fенno@fennosteel.com

www.fennosteel.com - www.fennoheavyduty.com