

HYRYSY

– MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 4 / 2021



Tulevaisuudessa sähköllä? s. 6



Autokannan käyttövoimamurros

Kuva: Tero Hakala, Studio Pelisalmi



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta.....	3
Vuosikokous.....	4
Kuinka meidän mobilistien käy?	6
”Viisasten kerho”	9
Miten meidän mobilistien käy? osa 2.1.....	11
Miten meidän käy? osa 2.2.....	12
Merkkinurkka.....	14
Antin autot, osa 4	16
Keskusliiton kuulumisia.....	21
Rane muistele, osa 71	22
Hyvää Joulua harrastajat!	28
Kemian kertausta autotallissa	30
Torinon peruskirja	32
Syyskokouksen pöytäkirja.....	34

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
Lehden osoite: martti.piltz@mobilia.fi
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 2021 HYRYSYT ilmestyvät:

1/2022	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2022
2/2022	juhannukseksi	aineistopäivä 24.05.2022
3/2022	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2022
4/2022	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2022

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 4/2021 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Antti Prusi, Tuukka Perkola, Pasi Myllymäki

Kannen kuva: Detroit Electric-sähköauto, Üllar Suvemaa
 Kuva: Tero Hakala, Studio Pelisalmi

Puheenjohtajalta

Kiitos hyvästä vuodesta!

Mennyt vuosi meni hienosti. Teimme (taas) uuden ennätysten jäsenmäärässämme. Keskusliittomme Syyskokouksessa ja Puheenjohtajapäivillä tämä noteerattiin. Koko harrastuksemme kannalta on tärkeää, että SAHK:n jäsenmäärä kasvaa, mikä käytännössä tarkoittaa, että me jäsenkerhot kasvamme. Kerrankin voimme sanoa, että meillä on paremmin kuin Ruotsissa, koska siellä SAHK:ta vastaavan MHRF:n jäsenmäärä on ollut jyrkässä laskussa jo monta vuotta. Sehän on selvä merkki siitä, että me teemme jotain paremmin täällä, koska uusia harrastajia löytyy.

★ ★ ★

Kerhomme kasvu on sikäläkin hienoa, ettemme ole tehneet mitään jäsenhankintakampanjoita, vaan toimintamme itsessään kerää uusia harrastajia. Uusien jäsenten vastaanottoa joudumme kyllä parantamaan huomattavasti, nyt se on takkuillut. Ne SAHK:n jäsenkerhot, jotka kasvavat, näyttävät noudattavan aika samaa kaavaa kuin mekin: Hyvä lehti ja aktiivinen sähköinen viestintä, paljon ajotapahtumia ja paljon yhdessäolotapahtumia.

★ ★ ★

Syyskokouksessa hallituksemme edelleen nuorentui. Siihen saatiin asiantuntemusta sähköisestä viestinnästä, jota meiltä on puuttunut, vaikka olemme sentään olleet siinä yksi aktiivisimmista SAHK:in jäsenkerhoista. Toinen tärkeä linkki on museoajoneuvotarkastus, jonka edustajana hallitukseen tuli uusi edustaja. Museoajoneuvotarkastus on SAHK:n ansaintalogiikka, jonka laatua ollaan palauttamassa ja on hyvä, että hallituksessa sen alan aktiivista harrastusta.

★ ★ ★

Hallituksemme on yksi SAHK:n jäsenkerhojen nuorimmista. Jos en kuuluisi siihen, se olisi aivan varmasti nuorin. Kiitän kuitenkin luottamuksesta, että Syyskokous valitsi minut jatkamaan puheenjohtajana. Voi olla, että on hyvä yhdistelmä, että yksi on vanha ja väsynyt, mutta paljon maailmanmenoa nähnyt ja muut ovat suhteessa nuoria, virkeitä ja aloitekykyisiä. Ainakin tämä vuosi meni hienosti ja uusi vuosi näyttää hyvältä.

★ ★ ★

Tauti jatkaa mellastustaan ensi vuodenkin, mutta ehkä menneen vuoden opit: Vastuullisuus, neuvottelukyky viranomaisten kanssa ja heidän ohjeidensa tinkimätön noudattaminen toimivat myös uusien virusmuunnosten kanssa.

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

O. MÄNTYLÄ OY
 LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon Aarre

Pro-Mart

Fixus
 KANGASALA

Presco
 House of Quality

Mesi M Autooy

VEHONIEMEN AUTOMUSEO

TAMMER
 Lattiat

Syyskokous

Yhdistys kasvaa, mutta väkimäärä pienenee kokouksissa. Toisaalta yhdistysten koosta riippumatta aktiivisten toimijoiden määrä on aika vakio, parikymmentä henkilöä. Sen jälkeen, kun olin nuoruudessani sihteerinä yhdistyksessä, jossa oli 20 000 jäsentä ja vuosikokoukseen saatiin vaivoin 20 jäsentä, vaikka esiintyjänä oli sen ajan Helsingin huippuesiintyjä, ei voi olla kuin iloinen, että edes muutama haluaa päättää yhdistyksen asioista.

Kuluva vuosi

Moni sanoo kuluvan vuoden tekemättömyydelle syyksi Covid-pöpön. Varmaankin se on jarruttanut moniakin toimia, mutta Tampereen Seudun Mobilisteissa se on vaikuttanut varsin vähän. Kuluvalla vuodelle meillä oli viisi avainaluetta,

joihin toiminta panostettiin. (Oheisessa ”kalanruodossa” siniset tähdet) Covid onnistui tyrmäämään niistä vain Restauration-markkinat. Se merkitsi meille aika suurta aukkoa tulopuolelle, jota toki korvasivat sihteerinä yhdistyksessä, jossa oli 20 000 jäsentä ja vuosikokoukseen saatiin vaivoin 20 jäsentä, vaikka esiintyjänä oli sen ajan Helsingin huippuesiintyjä, ei voi olla kuin iloinen, että edes muutama haluaa päättää yhdistyksen asioista.

Muut asiat: Jäsenistö, Tampere-strategia, keskusliittoyhteistyö ja digi-informaatio edistivät jopa suunnitelmia paremmin. Jäsenmäärän jatkuva kasvu tuottaa myös uusia työntekijöitä yhdistysbyrokratian hoitoon. Jäsenmäärän kasvu taas on suoraa seurausta siitä, että ajo- ja yhteistyötapahtumia on ollut aikaisempaa enemmän. Käytännössä siis uudet jäsenet ovat tulleet näiden touhujen mukana. Se taas osittain on johtunut siitä, että olemme avanneet yhteyksiämme perusmobilismin ulkopuolelle,

lähinnä merkkikerhoihin.

Tampere-strategiamme etenee nyt aika hyvillä loikkauksilla, vaikka Tampereesta ei tullutkaan Kulttuuripääkaupunkia. FIVA World Rally kuitenkin löysi tukikohdan Tampereelta ja keskusteluyhteys on avoinna Mustalahden rakentamisesta ja sen mahdollisesti korvaavan kohteen löytämiseksi.

Kaikista tärkein asia toiminnassamme on ilman muuta ”Keskusliittoyhteistyö”. Edustajamme SAHK:n hallituksessa on hoitanut tehtävänsä niin hyvin, että jatkopesti tuli korkealla äänimäärällä. On hienoa seurata, kuinka Keskusliittoomme alkaa heräillä omasta ”Ruususen unestaan”. Leila omalla sivullaan selvittää Keskusliiton hallituksen näkökulmasta.

Lehteämme on kehuttu ja verrattuna muihin SAHK:n kerhoihin, pakko sanoa it-

sekin, että oikeilla jäljillä ollaan. Meillä on myös omassa viiteryhmässämme kohtalaisen siedettävät sähköinen viestintä. Sekin on yksi asia, joka puree uusiin jäseniin. Eihän kukaan keski-ikäinen tai sitä nuorempi lue jotain papereita, oli ne sitten kirjeitä, lehtiä ja jotain muuta. Toki Syyskokouksen pöytäkirja on luettavissa sähköisesti paperilla nettisivullamme.

Vuosi 2022

Vuosikokouksessa valittiin erovuoroisten hallituksen jäsenten tilalle kaksi uutta jäsentä. He ovat erityisen toivottuja ”profiilipelaajia” hallituksen kokoonpanoon. SAHK:n keskeisin ansaintakeino, museoajoneuvotarkastus, on luisunut pois hallinnasta. Se on SAHK:n toimintasuunnitelmassa keskeisimpiä kehittämiskohteita.

Siksi on hienoa, että meidänkin hallituksessamme on museoajoneuvotarkastaja, Pasi Myllymäki. Hän tekee aktiivisesti tarkastuksia ja vielä kirjoittaa niistä Hyrysyynkin. Hänestä on kirjoitettu muissakin alan lehdissä. Kutsuin SAHK:n Teknisen valiokunnan vetäjän Mika Peipon tapaamaan meidän museoajoneuvotarkastajiamme ja kyllähän yhteistyömahdollisuudet näyttivät lupaavilta.

Toinen uusi ”profiilipelaaja” hallituksessamme on Juho Pehkonen. Hän on innostunut ja kiinnostunut some-asioista ja tehnyt juttuja meillekin. Kun pyrimme tarttumaan laaja-alaisesti seutukuntamme vanhojen ajoneuvojen harrastajiin, ei oikeastaan ole muuta kanavaa, kuin sähköiset viestimet. Paitsi tietysti näkyminen siellä, missä ihmisiä on ja henkilökohtaiset kontaktit. Sähköisen median puolella meidän on helpointa parantaa näkyvyyttämme ja viestintäämme.

Asiat, joita ensi vuonna ajamme eteenpäin, ovat keskusliittoyhteistyö, tapahtumat ja yhteistyökumppanit. (Kuvassa strategia kalanruodossavaalempunaiset laatikot ja värjätty kolme muuta aluetta.) Nyt on oikea hetki pyrkiä tukemaan kaikin keinoin Keskusliittoomme. Kun en kynnet ovat lipsuneet vuosikautia yhteisten etujen ajamisessa, eihän enää kukaan tiedä tai tunne henkilöitä, joiden kanssa asioista voi keskustella ja tehdä mobilismin kannalta positiivisia parannusehdotuksia. No, tämä tontti on Leilan käsissä kaksi seuraavaa vuotta ainakin ja hommat etenevät varmasti.

Leilan lisäksi hallituksessamme jatkavat Ari-pekka Lällä, joka on hienosti hoitanut rahastonhoitajan virkaa ja Kalevi Nokkonen, jotka siis eivät olleet erovuoroisia, Erovooroisista Tuukka Perkola jatkaa. Hallituksen puheenjohtajan nuija on jaossa joka vuosi ja nyt nuija osui täysnuijalle jo aika monennetta kertaa peräjäälkeen. Kiitän luottamuksesta! Ehkä tällainen leikkivirka voi olla tekijä, joka

pitää elämässä kiinni, muutenhan en keksisi eläkkeellä muuta kuin juoda keskikaljaa ja katsoa televisiota ja se on kuulostanut jo ajatuksenakin aika tylsältä.

Mobilismi on kokonaisuutena menettänyt julkisuudessa paljon. Nyt on pakko siirtyä ”metsän siimeksestä” sinne, missä ihmiset ovat. Mustalahti toki on hieno paikka, muttei se varsinaisesti ole ihmisten silmissä. Kuluvan vuoden Näsijärvi-ajo antoi viitteitä siitä, että tekemällä hyvin ja huolellisesti eli laadukkaasti ajotapahtuman, osallistujiaakin tulee ja he ovat kokemukseensa tyytyväisiä. Tällä alueella kokeilemme ja kehittelemme vuosi vuodelta kohti FIVA World Rally 2026:tta yhdessä laajan yhteistyöverkon kanssa. Se voisi olla vuosi, jolloin koko SAHK nousee ”perämettästä” julkisuuteen kansainvälisen tapahtuman isäntänä.

”Konseptoidut tapahtumat” on maalattu vaaleanpunaiseksi, koska kuluvan vuoden menestykset, Varaosapäivät ja Näsijärvi-ajo perustuivat hyvään etukäteissuunnitteluun aikaisemman kokemuksen pohjalta ja vastaavasti kerättyyn palautteeseen. Ne voidaan toteuttaa seuraavan kerran parantamalla niitä asioita, joilla näyttää olevan osallistujien mielestä merkitystä tapahtuman onnistumiselle.

Yhteistyökumppanit ovat kaikille tärkeitä, erityisesti järjestöille, joilla ei ole taloudellisia voimavaroja edistää omia asioitaan. Tulevana vuonna panostamme tähän kumppaniverkkoomme.

Museoajoneuvotarkastajat ovat SAHK:n näkökulmasta SAHK:in työntekijöitä, mutta meillehän he ovat jäseniä ja kerhon aktiivisia toimijoita. Siksi yhdistyksen menestykselle on tärkeää, että me tiedämme asioita, joita meidän pitää yhdistyksenä esittää eteenpäin. Näin tapahtui äsken mainitun Mika Peipon palaverin tuloksena, kun kaksi uutta museoajoneuvotarkastajaa saatiin SAHK:n

koulutukseen korvaamaan niitä ikääntyneitä tarkastajia, jotka varsin oikeutetusti ovat jättämässä tarkastustoiminnan.

Ja kalanhantä on saanut myös punavärin sen vuoksi, että se on toimivaksi osoittautunut ajatus: Uudet jäsenet ja tapahtumiin osallistujat löytyvät helpoimmin jo järjestäytyneestä ajoneuvoharrastajajoukosta.

Ensi vuoden tapahtumista

Museoviraston ajoneuvojen avustusten hakuaika alkaa vuoden 2022 alusta. Järjestämme Mobilian ja Museoviraston kanssa perinteisen hakemustyöpajan. Ajankohta on tiistai, 4. tammikuuta 2022 klo 10-15. Tautitilanteesta johtuen, vastoin aikaisempia tiedotteita tilaisuuteen ilmoittautuminen on pakollista. Helpoimmin se käy sähköpostiini: martti.piltz@mobilia.fi. Huonoimmassa tapauksessa tapahtuma järjestetään ilmoittautuneille etänä. Jos avustus kiinnostaa, sen saamista kokemuksepäisesti edistää huomattavasti osallistuminen työpajaan.

Ainakin vielä on listoilla Keski-Suomen Talviajot 5.2., talvien keskimäärin kylmimpänä päivänä. Nähdään siellä!

Luentosarja, jossa kartoitamme asiantuntijoiden näkemyksiä siitä, miten meidän mobilistien käy, jatkuu tammikuussa Metson tiloissa keskiviikkona 19. tammikuuta klo 17-18 jolloin kuullaan, miten meidän tietöstämme käy. Seminaarit jatkuvat ainakin torstaina 24. helmikuuta ja torstaina 24. maaliskuuta Vapriikissa, jonka remontti on silloin valmistunut.

Kotimaan bussiretki on kehitteillä yö retkenä reitillä Vaasan Automuseo, Autokorjaamomuseo, Kruunubyn Saab-museo ja Oulun Automuseo. Ajan kohta on vielä vähän auki, mutta maaliskuun huhtikuussa kuitenkin.

Hot Rodiin mennään viikonloppuna 2.-3. huhtikuuta ja Vappu vietetään Lahden Classic Motor Show:ssa 30.4.-1.5.

Toukokuussa käydään retkellä Hämeen Mobilistien vieraana maanantaina 16. toukokuuta

Kurvaa Kangasalle on lauantaina 11. kesäkuuta. Se on perinteinen Museoajoneuvopäivän tapahtuma. Silloin ajetaan myös Näsijärvi-ajo osana tätä tapahtumaa ja tietysti Näsijärvi 20-vee juhla-ajona. Lähtö on perinteisesti Vehoniemestä aamulla ja maaliin tullaan Mobiiliaan noin klo 14. Tapahtumaan osallistuu Linja-autohistoriallinen Seura. Kangasala tukee tapahtumaa osana ”Hevosvoimien Kangasala”-kampanjaansa. Meillä on tietysti makkarakioski paikalla.

Retkeilyajot ovat Turussa 11.-12. kesäkuuta.

Restauranta Markkinat ovat Teivossa 1.-2. heinäkuuta Teivossa.

Perinteinen museoajoneuvotki ajetaan Hämeenkyröön, ehkä kahteenkin kertaan heinäkuussa.

”Raurasta tehryt” ja Linja-automuseo Laviolla keskiviikkona 27.7. iltapäivällä.

Elokuussa on uutuustapahtuma ”Pikkolan Picknik”-tapahtuma VW-kerhon ja FH-RA:n kanssa lauantaina 6. elokuuta.

Lauantaina 29.8. on Varaosapäivät, M-B-klubin tapaaminen ja Vehoniemi-ajo Mobilian alueella.

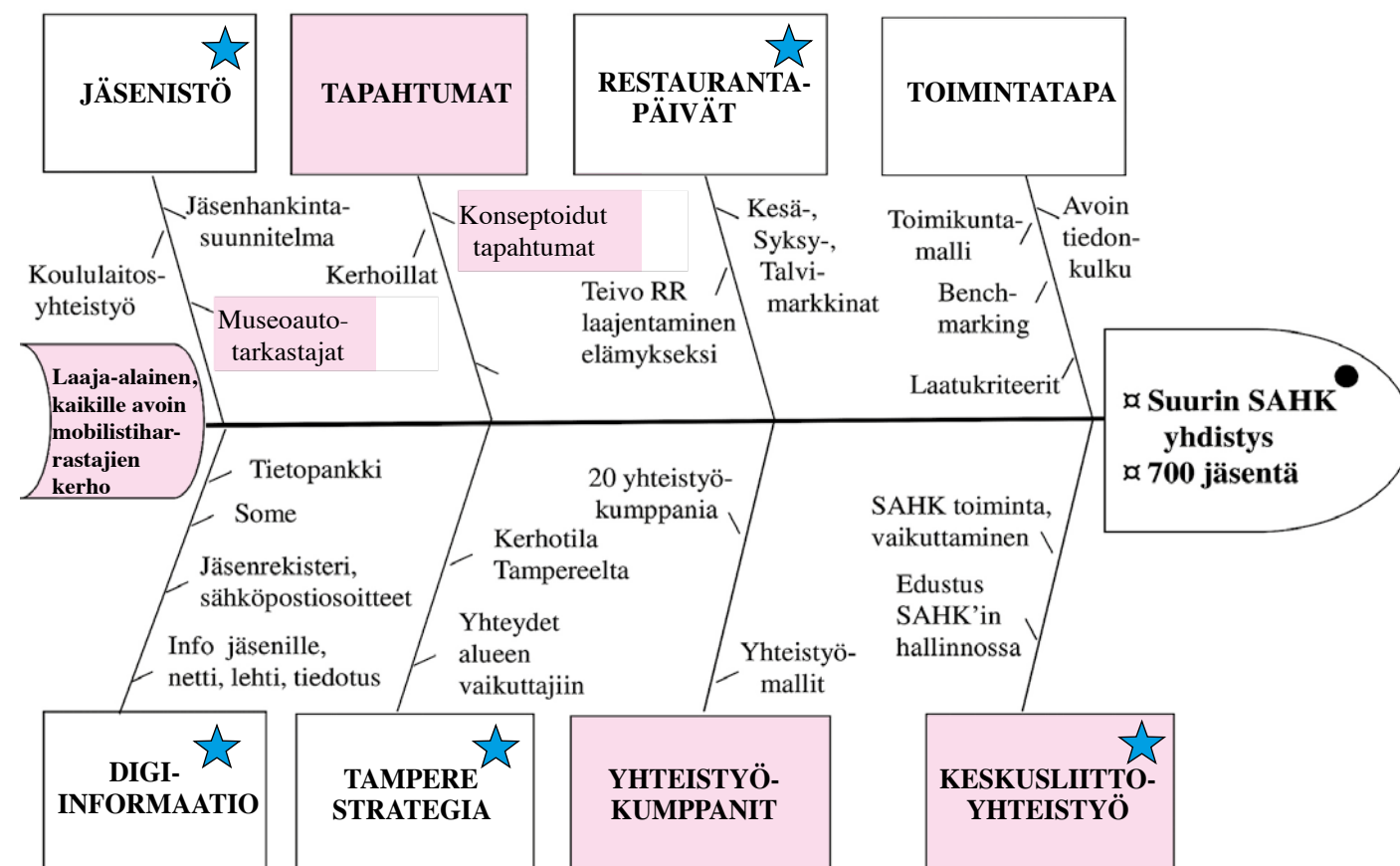
Falunin retki on tutkinnassa. Ruotsihan osasi hoitaa tämän covid-pöppö-homman. Toivotavasti meillä tilanne paranee niin, että pääsemme Faluniin. Päivämäärää Falunin tapahtumalle ei ole vielä ilmoitettu, mutta oletettavasti se on 3. syyskuuta.

Samoin on Viron retki tutkinnassa. Nythän tautitilanne estää kaiken.

Kun toivottavasti tautitilanne ja sen aiheuttamat rajoitukset selviävät tammikuun aikana, niin palataan tapahtumiin silloin ihan oikean tapahtumakalenterin muodossa. Nettisivut ovat kuitenkin aina eniten ajan tasalla.

TamMob strategia 2020 - 2025

Strategiatyöryhmä / ms 25.9.2020



Kuinka meidän mobilistien käy?

Autokannan käyttövoimamurros

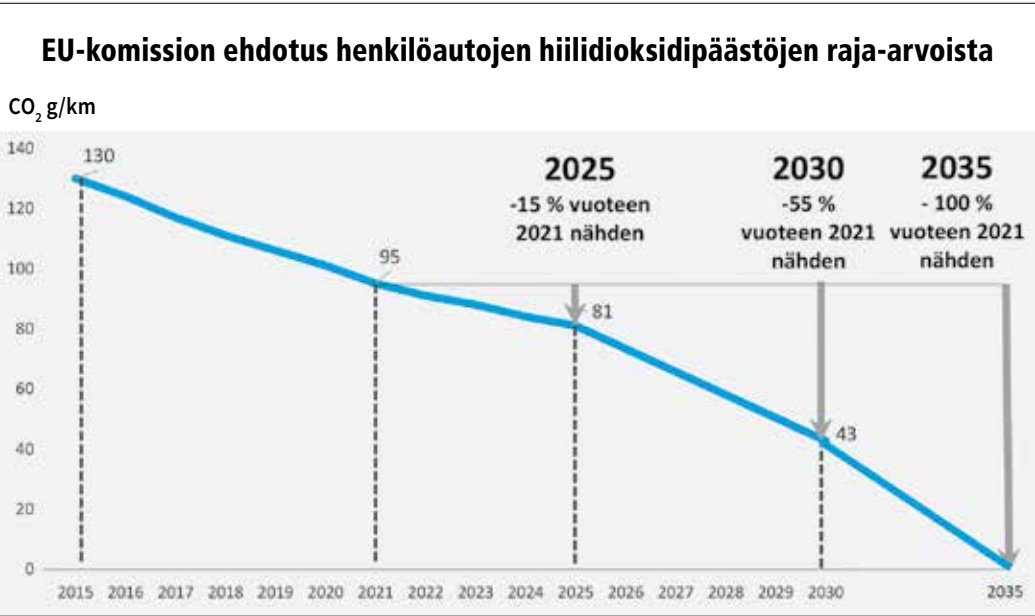
Maailmassa on havaittavissa paljon muutoksia. Puhutaan teollisuuden neljännestä val-lankumouksesta, jossa kestävä kehitys, elämykset ja viihtyminen ovat keskeisiä ydinasioita. Mitä nämä muutokset vaikuttavat ajoneuvoharrastukseen? Tampereen Seudun Mobilistit päättivät selvittää asiaa luen-tosarjalla, jossa liikenteen asiantuntijat kertovat omia näkökulmiaan tulevaisuuteen. Yhteistyökumppaneina ovat Tampereen Vapriikki, Posti-museo ja Mobilia. Ensimmäi-seksi asiantuntijaksi kutsuttiin Autoalan Tiedotuskeskuksen Hanna Kalenoja. Hänen ai-heensa oli autokannan käyt-tövoimamurros.

Suomessa autoliikenne on elintärkeää sekä elinkeino-elämälle että kotitalouksille. Liikenne syntyy kansalaisten, elinkeinoelämän ja yhteiskun-nan tarpeista. Kun tarkastellaan autoliikenteen päästöjä, kuva on aika selkeä: Henkilöliikenteestä tulee päästöistä kaksi kolmatta osaa ja yksi kolmannes tavara-liikenteestä. Henkilöliikenteen päästöistä henkilöautojen päästöt ovat lähes 90 prosenttia. Nämä päästöt jakautuvat suunnilleen puoliksi seutukuntien välisten pitkien ja seutukuntien sisäisten lyhyiden matkojen kes-ken.

Tälle hetkelle tyypillistä on se, että vaihtoehtoja ajoneuvon käyttövoimaksi on paljon: ben-saa, dieselä, sähköä, kaasua ja erilaisia hybridejä.

Hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet

Päästöillä tarkoitetaan hiilidioki-sidi päästöjä, jotka mitataan ajo-neuvojen ”pakoputken päästä” eli siis tarkastelussa ei ole ajoneuvon



rakentamisen tai käyttövoiman tuotannon päästöt. Yhtyneet Kansakunnat, YK, on koonnut maailman kaikkien kansojen kestävä kehityksen tulevai-suuden tavoitteet ohjelmaksi, jonka nimi on YK Agenda 2030. Suorana johdannaisena Agenda 2030:n pohjalta EU on esittänyt, että autovalmistajille asetetaan melko tiukat vaatimukset uusien henkilöautojen päästöjen raja-arvoista.

Kuvan viesti on aika selkeä: Vuoden 2035 jälkeen eli noin 14 vuoden kuluttua eivät ainakaan suuret autotehtaat valmista enää nykyisen kaltaisia ”bensa- tai diesel-moottoreita”. Päästöta-voite puree merkittävästi jo ihan lähivuosina ja enenevästi vuo-teen 2030 ja vielä jyrkemmin vuosina 2030-2035. Paketti- ja kuorma-autoilla alentamistavoite on hieman erilainen. Nämä päästötavoitteet siis koskevat autotehtaita eli meidän näkö-kulmasta sitä autovalikoimaa, josta autot voidaan valita ja ostaa.

Autoteollisuus on ottanut näkyvästi ja kuuluvasti haasteen

vastaan. Jotkut autotehtaat ovat ilmoittaneet, että ne lopettavat perinteisten autojen tuottami-sen jo aivan lähivuosina. Ehkä merkittävintä meille on, että eu-rooppalaiset ja erityisesti saksa-laiset autotehtaat ovat ottaneet kopin sähköautotuotannosta.

Tämähän tarkoittaa, että autokannan uusiutuminen jää meidän kuluttajien huoleksi eli hienosti sanottuna mark-kinavoimien ohjaamaksi. Pe-riaatteessa missään ei tarvitse kieltää mitään. Suomessa on nyt täyssähköautoja noin 15 000 ja kauppa vielä aika vaisua, vaika-kin jyrkässä nousussa. Nor-jassa uuden auton kaupasta noin kolme neljästä on sähköauto. Me äänestämme euroillamme, miten homma hoituu.

Entä hinnat?

Tutkimukset osoittavat, että me suomalaiset olemme asen-nepuolella kiinnostuneita ajo-neuvojemme päästöistä ja niiden vähentämisestä. Lähes kolme neljästä voi suosia joukkoliiken-nettä, jalankulkua tai pyöräilyä.

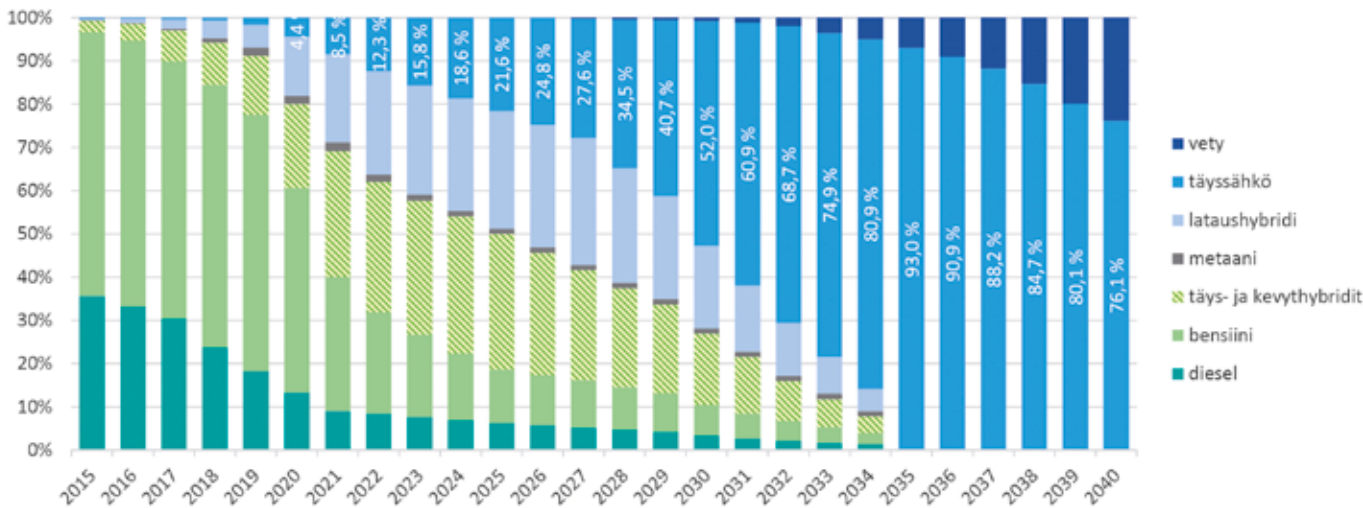
Toisaalta emme halua harkita-kaan autosta luopumista tai vielä vähemmän haluamme käyttää ”yhteiskäyttöautoa”.

Olemme tottuneet Euroo-pan kalleimpaan tai toiseksi kalleimpaan bensaan ja diese-liin. Hinnannousut aiheuttavat tyytymättömyyttä, mutta silti ajokilometrimäärät eivät vähe-ne. Sähkön hinta puolestaan on Euroopan mittapuissa halpaa eli siis siinä on nostovaraa paljon.

Tiukemmat päästöraja-ar-vot eli Euro 7 nostavat auto-jen tuotantokustannuksia tällä vuosikymmenellä. Autoalan ennustuksen mukaan täyssäh-köautojen hinta alittaa vuonna 2028 ladattavien hybridien hin-nan, dieselien hinnan vuonna 2027 ja bensiiniautojen hinnan vuonna 2030. Vuosi 2030 on taite, josta alkaen täyssähkö-autot jyräävät muut vaihtoeht-dot. Siis jo kahdeksan vuoden päästä!

Polttoaineiden vero bensa-n ja dieselin välillä tasataan ja biopolttoaineet sekä biokom-ponenttien lisääminen polttoai-neisiin lisäävät niiden hintaa ja

Ennuste henkilöautojen käyttövoiman osuuksissa ensirekisteröinnissä ja autokannan kehityksestä



autokanta

	bensiini	diesel	täys- ja kevyt-hybridit	kaasu	täys-sähkö	lataus-hybridi	vety
2020	1 846 398	761 314	69 300	12 354	9 697	45 620	0
2025	1 595 000	709 600	249 900	24 600	103 100	201 800	0
2030	1 283 600	594 500	397 100	35 800	328 500	377 900	2 300
2035	951 700	442 600	386 100	42 500	792 600	428 200	26 700
2040	643 800	297 500	327 900	40 300	1 282 600	319 500	127 500

Lähde: Autoalan käyttövoimaennusteet, 2021

sitten vielä jakelukustannukset! Mitä jakeluasemat pystyvät pi-tämään tarjolla? Kun jakeluase-mille tulee uusia polttoaineita, jotain vaihtoehtoja pakosta pu-toaa pois! Kaikki kallistuu ja sillä hyvä, mutta kehitys ei suo-ranaisesti ole hinnoista kiinni!

Arvio polttoaineista

Etanolilla on paljon hyviä puolia, kuten hinta, riittävät raaka-ainelähteet, biojakeluvel-voite, mutta EU-lainsäädäntö ei tue etanoliautojen kehittämistä ja kilpailevat teknologiat voivat kehittyä halvemmiksi.

Uusiutuva diesel soveltuu nykyiseen autokantaan, jakelu on kunnossa, mutta valmis-tuskustannukset ovat korkeat ja kestävä raaka-aine voi olla rajallinen.

Maa- ja biokaasuilla on pal-jon mahdollisuuksia ja ne ovat nykyisin hinnaltaan edullisia, mutta kun EU-lainsäädäntö ei tue kehitystä, kaasuautoja on vähän ja markkina kapenee.

Asiallisestikin metaanihäviöt ovat suuria ja on mahdollista, että akkusähköauton hintakil-pailukyky ohittaa kaasuauton.

Tämän taulukoinnin viesti on myös aika selkeä. Ylempi pylväikkö kuvaa sitä, min-kä käyttövoimaisia autoja me ostamme ennusteen mukaan. Kuvien synkkä viesti on se, että Norja on jo nyt siinä tasossa autokannan uudistumisessa, missä Suomi on vuonna 2033. Eli että me olemme noin 12 vuotta Norjaa jäljessä!!! Höh! Uskomatonta! Toinen selkeä viesti on, että juuri nyt bensiini- ja dieselautojen osuus jyrkästi vähenee (vihreät pylväät). Kol-mas viesti on, että hybridit ovat selkeä ja katoava välivaihe säh-köön siirryttäessä (kellertävät ja vaalean siniset pylväät). Neljäs viesti voisi olla, ettei kaasuaui-toille (metaani) ole käytännössä mitään roolia. Viides viesti on, ettei vetytaloudskaan ole enää ihan utopiaa, vaan 2030-luvul-la, siis alle kymmenen vuoden kuluttua, se alkaa yleistyä. Ja

vuonna 2036 eli 15 vuoden ku-luttua uuden auton voi valita vain sähkö- tai vetyautoista.

Alaosa taulukko kuitenkin osoittaa autokannan polkuriip-puvuutta: Ei teollisuus pysty valmistamaan miljoonia uuden tekniikan autoja ihan käden-käänteessä, eivät ihmiset halua luopua ”vanhoista hyvistä” ben-sankäryttimistä, eikä mikään voima pysty pakottamaan no-peuttamaan autokannan uudis-tamisen nopeuttamiseen. Jos ti-lannetta arvioi kuorma-autojen tai bussien osalta, niin niiden käyttövoimana diesel säilyy huomattavasti paremmin.

Jääkö mitään jäljelle?

Käytännössäkin näyttää siltä, että vuonna 2040 diesel-hen-kilöautoja on yli 300 000 kap-paletta käytössä eli vajaa puolet nykyisistä. Kuorma-autoliiken-teessä yli 16 tonnin kalustos-sa dieselaita on vuonna 2040 noin 77 prosenttia nykyisestä määrästä eli 37 000 kappa-

letta. Toisin sanoen diesel jää jäljelle, vaikka uutisten mukaan nyt Tampereellakin aloittavat ensimmäiset täyssähköiset ja-kelukuorma-autot.

Arvellaan myös, että hen-kilöautokanta kokonaisuutena on suunnilleen samaa koko-luokkaa kuin nyt, tai hieman suurempi. Bensiiniautot ovat muuttumassa sähköautoiksi, mutta yli 600 000 bensiinihen-kilöautoa on vielä liikenteessä vuonna 2040. Auton keski-ikä Suomessa 12,5 vuotta, joten vielä vuonna 2050 on paljon bensiiniautoja. Liikkuminen ei ole vähentymässä, joten tiet eli liikenneverkko säilyy. Kun esimerkiksi lentoliikene-ne tarvitsee maaöljypohjaista polttoainetta, raakaöljyä täy-tyy tislata ja krakkausprosessin tuloksena syntyy vääjäämättä nykyisiä liikennepolttoaineita, eli ei ”bensa loppu”.

Käyttövoiman jakelu

Koska valinta on jätetty meil-

le eli markkinavoimille, polttoaineiden jakelu muodostaa yhden mahdollisesti kriittisen tekijän. Nykyisinkin se on varsin huonosti kannattavaa puuhaa, varsinkin haja-asutusalueella. Kannattavuutta ei paranna mikään biojakeluveto tai latausinfra rakentaminen. Varmimmin ja nopeimmin se johtaa siihen, että ”98” eli korkeaktaaninen bensa katoaa turhana. Sähköpuolella nykyinen jakeluverkko on varsin vähäinen. Sen rakentaminen on varsin suuri ja kallis operaatio. EU on luokitellut Suomeenkin TEN-T-ydinverkko- sekä TEN-T-tiet. Niille on velvoite saada 60 kilometrin välein latauspisteet. Vetyyn liikenteen arvioidaan pääsevän 2030-luvulta alkaen. Kaikki tämä maksaa, mutta se toteutetaan, vaikka väkisin (veronmaksajien rahoilla).

Mahtuuko mobilismi mihinkään?

Kyllähän miettimällä vaihtoehtoja ja ”markkinarakoja” löytyy. Esitelmöitsijä lohdutti meitä, että ajoneuvoharrastus on niin pientä verrattuna ajoneuvojen kokonaismääriin tai päästömääriin verrattuna, ettei siihen nyt ainakaan ensimmäisenä tartuta. Käyttöpäätökset ovat sitä paitsi kansallisia, joten niitä ei harvan liikenteen Suomessa edes kovin tosissaan kannata



Martti Piltz ja Hanna Kalenoja.

miettiä. Eihän täällä ole ”vanhoja kaupunkeja” missään, eikä edes oikeita ruuhkia, ajoittaista jonomuodostusta vain!

Varmaankin suurimmat paineet tulevat mielikuvista. Kestääkö nykyisten jakeluyhtiöiden mielikuva myydä ”ilmastomyrkkä” tulevaisuudessa? Autokauppa ja vähit-

täiskauppaketjuthan ovat jo siirtynyt myymään ilmastoystävällisyyttä. Miten meidän ja muiden ihmisten mielikuvat liikenteestä kehittyvät? Onko mobilismi kulttuuriperinteen säilyttämistä vai ”myrkyjen röyhöttämistä”? Aika pienistä jutuista hyvät ja huonot viestit leviävät ja muuttuvat politiikak-

si, kun ne siirtyvät poliitikkojen twittereihin. On selvästi taidelaji uitella mobilismi ”liikkuvaksi kulttuuriperinteeksi” ja sitä kautta turvata sen tulevaisuus. Työtä se kuitenkin vaatii.

Tämä seminaari on katsottavissa tästä linkistä: <https://youtu.be/IocwAnDBXwo>

Seminaarisarja jatkuu 1.12. klo Vapriikissa Museoviraston puheenvuorolla. Seminaarin kommentointi on sivuilla 11-12.

Tammikuussa siirrytään väistötiloihin Tampereen keskuskirjasto Metsoon, jossa 19.1. esitelmöi fil. tri., yliopistolehtori Marko Nenonen aiheesta, miten Suomen liikenneverkko on syntynyt ja mitkä ovat mahdollisuudet muuttaa sitä.

Mobiliassa on perinteinen Museoviraston avustusten kirjoitustyöpaja tiistaina 4.1.2022 klo 10-15. Museoviraston Hannu Matikka ja

Mobilian Anni Antila alustavat aiheesta. Ennakkotiedoista poiketen tilaisuuteen on ilmoittauduttava tauti tilanteen huononemisen johdosta. Helpoimmin se onnistuu sähköpostiini: martti.piltz@mobilia.fi tai puhelimeen tekstarina 045 666 3111.

”Viisasten kerho”

Kokoonnuimme Hanna Kalenojan luennon jälkeen keskustelemaan, mitä meidän mobilistien kannattaisi oppia luennon tiedoista. Meitä oli läsnä kerhomme jäsenistä Leila Suutarinen, Matti Salonen, Petri Niemenmaa, Jorma Palonen, tämän tarinan kirjoittaja sekä Anni Antila. Ihan tarkkaan ottaen Anni ei ole Tammobin jäsen, mutta Vetkun ja Vanhojen Velojen jäsenyys ja hallituspaikat tässä tapauksessa vastaavat hyvinkin jäsenyyttämme. En usko, että pidämme itseämme ihan hirveän viisaina, mutta toisaalta esimerkiksi Museovirasto luottaa yhteistyökumppaneina tämän joukon asiantuntemukseen, mitä se sitten lieneekin. Luonnollisesti tekstin kannanotoista on vastuussa yksinomaan kirjoittaja.

Alkulämmittely

Olimme kaikki samaa mieltä, että Hanna Kalenojan esitys oli erittäin hyvä ja tuotti uskottavaa tietoa. Samalla totesimme, että Hanna on oman alansa todellinen asiantuntija, joka osasi vastata helposti ja tyhjentävästi kuulelijoidenkin kysymyksiin. Aluksi mielipiteet vaihtelivat ryhmässämme vaalean punaisista huolettomuuden mahdollisuuksista aika synkkään yleisen mielipiteen uhkaan. Ajatuksiemme hajonta johtui tietysti omista toiveista, mutta myös siitä, kuinka pitkällä aikavälillä asiaa arvioi. Tulevaisuus voi olla aika erilainen, jos katsoo sitä 10 tai 30 vuoden päähän.

Loppujen lopuksi taisimme tulla siihen päätelmään, että on paljon uhkatekijöitä, jotka meidän pitäisi kääntää mahdollisuuksiksi sekä yhdistyksen että keskusliiton tasolla. Päätimme jäsennellä keskustelumme viiden otsikon alle: teknologia, tuotanto, polttoaineiden saatavuus, politiikka ja harrastajat.

Teknologia

Hanna Kalenojan esitys avasi Suomen autoalan näkökulmaa käyttövoimaan. Se perustuu pitkälti Euroopan autoteollisuuden tilaan ja näkemyksiin. Esimerkiksi Yhdysvalloissa päästörajoitukset vaihtelevat osavaltioittain ja ovat selvästi tiukemmat useissa osavaltioissa kuin nykyiset Euro-normit. Autoteollisuus uskoo henkilöautojen määrän jatkuvaan kasvuun. Kun autoteollisuus on valinnut sähköteknologian, niin siihen suuntaan marssitaan. Tätä edistää EU:n tapa katsoa asiaa hiilidioksidin päästöinä mitattuna ”pakoputkesta”, ei siis polttoaineen tai ajoneuvon tuotannon kokonaispäästöinä.

Näin mitattuna sähkö on aina nollapäästöistä.

Esityksessä esitetyt käyttövoiman muutoksen askelmerkit henkilöautojen ensirekisteröinnissä tuntuivat aika realistiselta: Jo ensi vuonna erilaisten hybridien hyppäksen omainen yleistyminen, sähköautojen ”ylivalta” vuodesta 2030, vuonna 2035 siirtyminen kokonaan sähköön ja vetyyn. Kehitykseen vaikuttaa autojen tuotantohinnan tasaantuminen eri käyttövoimavaihtoehtojen välillä. Ja ehkä selvintä on, että hybridit ovat välivaihe; eihän voi olla tehokasta kuskata kahta voimalinjaa samassa ajoneuvossa!

Autotehtaat ovat valinneet sähköteknologian, minkä kehittäminen EU:kin tukee. Ei ole epäselvyyttä, etteikö tulevaisuus ole sähköauton, käytännössä siis jo muutaman vuoden sisällä. Käytännössä sähköauto on teknologialtaan jo kehitetty teolliseen tuotantoon. Sen hankaluudet, joita media jauhaa, liittyvät pitkälti latausinfraan surkeaan tilaan ja osittain akkuteknologian haaveiltuihin hyppäykseen. Olettais, että aika moni meistä vielä muistaa aivan hyvin ajan, jolloin bensa-auton tankkilisellä ei päässyt 500 kilometriä. Esimerkiksi Minissä tankkiin mahtui 25 litraa! Harmillista on, että esimerkiksi kaasuauton kehitys jäänee sivuraiteelle, vaikka sen mahdollisuudet Suomessa olisivat aika hyvät.

Raskaassa liikenteessä tilanne on hieman toinen. Vielä vuonna 2040 lähes puolet uusista raskaista kuorma-autoista kulkee dieselillä ja sähköautojen osuus jää pieneksi. Vety ja poltto- tokenno näyttävät lupaavilta raskaassa liikenteessä. Myös linja-autoissa säilyy diesel, mutta siellä valtaosa ajoneuvoista ovat täyssähköisiä kaupunkiliikenteen palvelijoina.

Tuotanto

Autot ovat massatuotteita. Niiden tuotantolaitokset ja -välineet ovat suuria ja kalliita. Uuden auton suunnittelu on kallista, mutta uuden tuotantolinjan pystyttäminen on kallista kymmenenteen potenssiin. Tehtaiden tuotantosuuntaa ei hetkessä voi muuttaa, eivätkä autotuottajat ja niiden osakkeenomistajat varmastikaan innostu suuriin muutoksiin montaa kertaa perä jälkeen. Koska autotehtaat ovat pakosta aina kotimaassaan jättiläisorganisaatioita, ne ovat myös politiikan kohteita, johon usein myös liittyy poliittisten puolueiden osakkeenomistus. Työpaikkojen säilyminen on tärkeää, koska niillä on merkitystä kansantaloudellisesti.

Käytännössä kaikki automerkit myyvät jo nyt ympäristöystävällisyyttä, riippumatta siitä millä käyttövoimalla auto liikkuu. Samoin peruspolttoaineet markkinoidaan sillä, että jakelumittaristossa on yksi latauspiste. Kun markkinavoimat tekevät ratkaisevat valinnat, menestyjien on laulettava samaa laulua. Tehtaiden konvertointi ensin hybrideihin ja sitten täyssähköisiin autoihin kestää vielä helpostikin 10 vuotta, mihin arvio sähköautojen ”vallankumouksesta” vuonna 2035 varmasti perustuukin. On helppo uskoa, että autotehtaat osallistuvat tähän kehitykseen mielellään. Olettavasti sähköauto on niille perusautoa parempi tuote, koska siitä puuttuu monia nykyauton kalliita komponentteja. Mutta vuosikymmenessä autotehtaat tuskin pystyisivät nostamaan riittävää tuotantokapasiteettia sähköauton lisäksi jollekin uudelle teknologialle.

On tietysti mielenkiintoista, miten maailman raaka-ainevarat riittävät ja mihin hintaan

niukkoja resursseja saadaan autoteollisuuteen, erityisesti ajoneuvoakkuihin, mutta se tuskin hidastaa ennustettua kehitystä. Kaikkien ennusteiden mukaan vetytalous on tulossa. Henkilöautoissa sen arvellaan alkavan yleistyä 2040-luvulla, mutta sekä sovellettaneen pitkään henkilöautojen käyttövoimaksi sähkötekniikkana.

Tämä muutos on jo niin pitkällä, että sen vastustaminen tai sitä vastaan asettuminen on aivan hukkaan heitettyä energiaa. Käytännössä kaikista meistä yksityistä ajoneuvoa käyttävistä tulee ”sähköautoilijoita” aika pian, viimeistään noin 10 vuodessa. Kukaan tai mikään tuskin estää meiltä nykyisen polttomootoriauton käyttämisen, mutta mitä me itse siitä ajattelemme? Kehtaammeko me ”pilata ilmaa”, kun ”kaikki” suhahtelevat meidän haisevien ja meluavien kärriemme ohi sähkövempelillä, jollainen meilläkin on? Nykyisen harrastamisen logiikalla, me saatamme olla intomielisiä museosähköautojen räplääjiä. Asenteet syntyvät vuorovaikutuksessa ympäristön kanssa.

Polttoaineen saatavuus

Maaöljy on ennusteiden mukaan loppunut maailmasta aina 40 vuoden päästä. Aina sitä on kuitenkin löytynyt lisää. Suomessa öljynjalostus on rakennettu venäläisen raakaöljyn pohjalle, ja raakaöljystä noin 90 prosenttia tulee Venäjältä. Raakaöljyn jalostamisprosessissa syntyy erilaisia jakeita suunnilleen vakio-suhteessa. Kun raskas liikenne tarvitsee dieseliä ja lentokoneet kerosiinia, jalostusprosessi tuottaa myös bensiiniä. Nykyisten polttoaineiden saatavuus ei ole uhattuna tuotannon näkökulmasta; raakaöljyä on, sitä tuodaan Suomeen ja sitä on pakko

jalostaa, jolloin syntyy myös nykyisiä liikennepolttoaineita. Dieseliä pystytään tuottamaan myös biodieselinä, mitä nykyiset autot voivat käyttää.

Tilanne muuttuu, kun katsoo asiaa kuluttajan kannalta, varsinkin jos sitä katsoo Pih-tiputaan Mummo. Nykyisten liikennepolttoaineiden jakelun kannattavuus on niukkaa tai tappiollista. Haja-asutusalueella yksityinen jakeluyrittäjä periaatteessa joutuu maksaman asiakaidensa bensasta osan. Näinhän ei tietenkään voi jatkaa pitkään, ei varsinkaan, kun haja-asutusalueen väestöä pyritään siirtämään taajamiin. Polttoaineiden vaihtoehtojen runsaus ei ainaakaan helpota tilannetta. Jakeluasemilla eivät jakelumittarit riitä erilaisille bensoille, dieselille, polttoöljylle ja kaasulle.

Kehitys on sikäli selvä, että korkeaohtaaninen bensiini katoaa, koska sitä ei välttämättä kukaan tarvitse. Toinen kehitysuunta on maaseudun haja-asutusalueen jakeluasemien katoaminen. Aika lähellä on kysymys, pitääkö SAHK:n ryhtyä raakaöljyn jalostajaksi vai liikennepolttoaineiden maahantuojaksi? Hiukan omituiselta näyttää, että kansainvälinen keskusliittomme FIVA suhtautuu täysin kielteisesti veteraanipolttomootoriautojen sähköistämiseen. Ilmeisesti kansainvälinen keskusliittomme haluaa alleviivata, että historiallinen polttomootoriauton käyttö, huolto ja ylläpito ovat ne keskeiset arvot, joita me mobilisittit ylläpidämme. Mobilismin peruspolttoaineita on pitkään saatavilla, eri asia mihin hintaan ja kuinka rajatusti. Toisaalta, jos ja kun me ajamme keskimäärin vuodessa 500 kilometriä mobiililamme, ei korkeakaan hinta estä harrastusta, eikä tietenkään tuota päästöjäkään kovin paljon.

Politiikka

Pitkälti politiikka, siis yhteisten asioiden hoito, perustuu ylikansallisesti sovittuihin periaatteisiin, joissa pyritään ilmastonsuojeluun ja vähän konkreettisemmin maapalon ilmastonlämpenemisen rajoittamiseen. Tämä on pitkäaikainen ja pysyvä suuntaus sekä Suomen että EU:n politiikassa. Tosin siltä ei aina Twitter-politiikan aikana näytä. Vanhat ajoneuvot herättävät

lähes poikkeuksetta ihmisten myönteistä mielenkiintoa, varsinkin, jos ne esiintyvät jossain hyvin järjestetyssä tapahtumassa. Näyttäisi siltä, että erityisesti lapset kiinnostuvat niistä. Syitähän löytyy paljon. Lasten mielestä ne ovat ihan hassuja hököttimiä, vähän vanhemmille niihin liittyy muistoja, nostalgiaa ja osaa ne kiinnostavat aikansa teknisinä tuotteina. Toisaalta on myös täysin vastakkaisia mielipiteitä ja ennakoluuloja. Osa meistä ihmisistä suhtautuu kriittisesti autoon esineenä, mutta tuskin kukaan voi kieltää, etteikö auto ole ollut viimeksi kuluneiden sadan vuoden aikana ihmisten palvelijana ja siten osa kulttuuriperintöömme.

Valtakunnan politiikka menee EU-latuaan, mutta yksittäiset puolueet ja poliitikot tietysti tarvitsevat julkisuutta. Julkisuus löytyy aina valtavirrasta. Mobilismi ei ole valtavirtaa. Sahkin ja VMPK:n jäsenjärjestöissä on suunnilleen 15 000 jäsentä. Sillä väkimäärällä, joka on hajautunut ympäri maata, ei vaaleissa paljon veneitä keikutella. Kun ollaan marginaalissa, ei kannata lähteä vastakkain asettehuihin, koska niissä häviää aina. Eihän liikenteen sähköistymien ole meiltä pois, päinvastoin! Se muuttaa harrastamamme ajoneuvot kulttuuriperinnöksi. Samalla lailla kuin muutkin ”muinaismuistot”, meidän harrastajien pitäisi venyä yhteistyöhön kulttuuriperinnön ammattiväen kanssa ja sitä kautta saavuttaa se asema, jonka edustamamme kulttuuri-ilmiö ja ”bensa-auto” sen aikakauskerrostumana ansaitsee.

Mobilistien toiminta on omaehtoista puuhailua, jossa vankinta voimaa on siinä, että moottoriajoneuvo on ollut runsaat satavuotta Euroopan ja Suomen kehitykselle keskeisiä tekijöitä. Ne ovat kulttuuriperinnettä ja mobilismi on kulttuuriperinnön säilyttämistä. Sitä tuskin kukaan haluaa vastustaa, saati sitten vaikeuttaa.

Harrastajat

Ajoneuvoharrastukseen on monia syitä ja se on monimuotoista. Nykyisin näyttäisi siltä, että kaikki ajoneuvoharrastaminen on lähestymässä omista leireistään toisiaan eikä yhteistyö näytä mahdolltomalta. Meillä Suomessa on positiivinen

tilanne, että ainakin SAHK:n jäsenjärjestöjen jäsenmäärä kasvaa. Tilanne on täysin toisenlainen Hannu Hanhien maassa, jossa Ruotsin vastaavan keskusliiton jäsenmäärä on ollut useita vuosia laskussa. Ei ole selvitetty, mistä tämä ero johtuu. Kuitenkin se antaa SAHK:lle taloudellista ja henkistä pelivaraa ja osoittaa sitä, että vanhat autot ja ajoneuvot kiinnostavat uusia ihmisryhmiä.

Kun teknologia, ajoneuvo-tuotanto eikä polttoaineen saatusuoranaisesti vaikeuta tai estä harrastustamme ainakaan lähivuosikymmeninä, niin keskeiset uhkat, mutta myös menestymisen mahdollisuudet ovat mielikuvissa ja niiden hallinnassa. Me harrastajat suhtaudumme moottoriajonevoihin poikkeuksellisella intohimolla, mikä osittain peittää näkemästä sen, miten laajasta kulttuuri-ilmiöstä ja toisaalta ajallisesta kulttuurikerrostumasta moottoriajoneuvoliikenteessä on kysymys. Tämä asiahan näyttäisi olevan aika hyvin hoidossa rautatie- ja laivaharrastajilla. Samalla moottoriajoneuvoilla on varsin kiinteä yhteys joka ikisen paikkakunnan historiaan ja kehitykseen. Ihmiset muistelevat jotain tiettyä taksiautoa tai taksiyrittäjää vuosikymmeniä, samoin paikallibusseja, mutta vieläkin ihmisiä kertyy ihmettelemään kanavasa kulkevaa laivaa tai junan lähtöä ja saapumista asemalle. Kuitenkin aika harvoin paikallismuseot ovat kiinnostuneita oman kylän ajoneuvoista.

Meidän harrastajien pitäisi onnistua sitomaan oma harrastuksemme muuhun yhteiskuntaan; teolliseen ja taloudelliseen toimintaan, ihmisten työ- ja vapaa-ajan toimintaan, muihin liikennemuotoihin. Tässä voi voisi olla hyvänä esimerkkinä Vetku, jonka hienosti organisoidut retket kuljettavat kuorma-autot paikoille ja paikkakunnille, joissa niillä on ollut paikkakunnan elämisen ehdoille tärkeä merkitys. Niissä vanhat ajoneuvot näyttäytyvät positiivisessa valossa. Tuskin kukaan tulee ehdottamaan pakokaasumitasta ja tai ajon peruuttamista ympäristösyillä. Ajoneuvot eivät ole kulsisseja, vaan olennainen osa ihmisten toimintaa ja muistoja.

Mitä pitkästä höpinästä?

Lyhyehköllä aikajänteellä johtopäätös on, että vuonna 2035 olemme mukana pelis-

sä! Muutos vierii eteenpäin. Viimeistään silloin on kirkastunut, että polttomoottoriauto on yksi vaihe meidän ja maailman liikkumista, eikä se siihen lopu. Suomen liikenteessä jatkaa lähes miljoona polttomoottorikäyttöistä henkilöautoa, vaikka autokannan enemmistö liikkuu jossain muodossa sähköllä.

Kaikkia nykyisin polttoaineita on saatavissa. Ehkä rajoitetusti ja korkeaan hintaan, mutta kuitenkin! Dieselillä ei ole mitään hätää, bensapuolessa ehkä täytyy tutkia millä kaikilla rohdhoilla vanhat moottorit saadaan laulamaan joko vähillä päästöillä tai lähes päästöttömästi. Tosiasiaksi jää, että 10 litraa bensiiniä tuottaa saman verran hiilidioksidipäästöjä (hiilimonoksidina) vanhasa ja uuden puhdistustekniikan moottorissa.

Jos olemme löytäneet hyviä yhteistyökumppaneita, jotka näkevät vanhoissa ajoneuvoissa hienon vertauskohdan omaan toimintaansa, ei ole hätäpäivää! Voisin veikata, että nämä yhteistyökumppanit toimivat vetytalousden ja päästötekniikan aloilta. Yksilöllinen liikenne ei ole kadonnut eikä ole katoamassa. Markkinat tuottavat koko ajan uusia yksilöllisiä liikkumavälineitä, nykyisen sähköpotkulaudan markkinoille. Kuitenkin meidän ilmastossamme on hyvä olla katto pään päällä.

Minkälaisina ihmisinä meitä mobilismin harrastajia pidetään? Onko mielikuva ylenmääräisestä ylikuluttamisesta, hyvän tahtoisista hölmöistä vaiko veronmaksukyvyttömistä köyhistä vai kansainvälisen perinneharrastuksien arvostetuista kotimaisista toimijoista? Tämä on asia, johon voimme vaikuttaa ja johon kansainvälinen keskusliittomme ohjeistaa. Se rohkaisee meitä siirtymään perämetsistämme ihmisten ilmoille.

Kun itsekin ajelemme (siis ne meistä, jotka vielä ajelevat) sähköautolla vuonna 2035, voi olla vaikea muistaa, kuinka suurta kulttuuriarvoa vanha, kunnan bensakärytin edustaa. Keräilijäluonteilla saattaakin olla mielessä jo ensimmäisten hybridien tai täyssähköautojen ”saaminen museoon”, koska näin on nykyinenkin museorekisteröity autokanta kehittynyt. Omat muistot kultaavat historian!

Martti Piltz

Miten meidän mobilistien käy osa 2.1

Anni Antilan luennon muistiinpanoista koonnut Martti Piltz



Miksi ajoneuvoista ja kulttuurista kannattaa puhua?

Peugeot 309 ei varmaankaan kovin monen mobilistin tai autoharrastajan innostusta herätä. Se oli aikoinaan ihan tavallinen perheauto. Alun perin se oli Talbotin suunnitelma Horizonin korvaajaksi, mutta Talbotin voimat loppuivat kehitystyöhön ja siitä tuli Peugeot. Suomessa siitä kehitettiin sporttimallikin, kun pienempi 206 GTI oli kulttiauton maineessa. Jos jollakulla on tallella Peugeot 309, niin se edustaa oman aikansa autotyyppiä, esimerkiksi autojen muuttumista etuvetoisiksi, toisaalta autojen persoonallistumista ja tietysti aikansa polttomoottoritekniikkaa. Mutta ehkä senkin auton arvo suomalaisessa ajoneuvokulttuurissa liittyy siihen, että joku on sitä käyttänyt ja janut sillä. Varmaan jokainen ihminen meistä liittää omaan tai muuten käyttämäänsä ajoneuvoon oman elämänsä kokemuksia: oman vanhempiensa auton ja lapsen muistot matkoista, sitten ajokortin hankinnan, korttelirallin, joku fiksu ehkä keksi, miksi esimerkiksi Folkkarissa oli semmoisen lenkit keskipylväässä, tästä olikin sitten aika lyhja yt matka synnytyslaitokselle ja monenmoiset matkat, ehkä onnettomuudet. Ihmisen suhde autoon on tavallaan hyvinkin intohimoinen. Nykynuoret saattavat ajatella aivan toisin. Eihän kaupungeissa enää ajeta ajokorttejakaan paljon.

Ajoneuvossa ei ole kyse vain tekniikasta vaan yhteiskunnan ja yksilöiden menneisyydestä ja nykyisyydestä. Yksilöllinen liikkuminen on ollut ihmisten haave aina. Auto on viimeksi kuluneen sadan vuoden aikana avannut siihen uusia mahdollisuuksia, ja siitä on tullut yhteiskuntien valtavirtaa. Liikennöintikykyiset- ja --kelpoiset vanhat kulkuvälineet pystyvät tekemään eläväksi liikkumisen, elinkeinojen ja sosiaalisten ja kulttuuristen ilmiöiden ominaisuuksia. Vanhojen aikojen todellisuus on koettavissa ja aistittavissa. Kuvan Peugeot 309 voi siis edustaa sekä yksilölle että yhteisölle monia arvoja ja olla niiden esineellinen todiste. Se on pala kulttuuriperinnöstä ja jos sen tarina on suomalainen, se edustaa suomalaista kulttuuriperintöä.

Ajoneuvo liikkuvana kulttuuriperintönä

Norjassa, Tanskassa ja Ruotsissa on havahduttu samaan tilanteeseen kuin Suomessakin: Ajoneuvot ovat merkittävä osa kunkin maan omaa, mutta myös

https://drive.google.com/file/d/1KRGsnsqDXauEfLB7GMyiHtunjrweZB4/view?usp=sharing

Tästä linkistä aukeaa Miten meidän käy? 2.1. ja 2.2. Annin ja Hannun luennot

yhteistä kulttuuriperinnettä, mutta mikään laki tai siihen verrattava normi ei suojaa niitä kulttuuriperintönä. Kussakin maassa mennään maan tavalla. Suomessa on se erittäin suuri ja merkittävä poikkeus kaikista Euroopan maista, että täällä valtiovalta Museovirastolle osoitetuin varoin voi tukea liikkuvan kulttuuriperinnön säilyttämistä taloudellisesti.

Ävustuksia on jaettu joitakin vuosia ja kerätty kokemuksia. Nyt ajatukset ovat suuntautuneet siihen, että niiden päämääränä on tukea hankkeita, joilla säilytetään arvokkaiden kulkuvälineiden asianmukaiseen hoitoon ja käyttöön liittyvä osaaminen sekä kerätään, säilytetään ja jaetaan niihin liittyvä tieto. Tätä ajatusta näyttäisi tukevan myös FIVAn Torinon Peruskirja, kun se nyt on saatavissa myös kotimaamme kielellä.

Miten meidän käy?

Osa 2.2

Alkajaisiksi

Historiallisia kulkuneuvoja ei ole suojeltu

Laki- eikä asetukset suojaa suoranaisesti vanhoja ajoneuvoja, mutta sekä lentokoneista, laivoista että maantieajoneuvoista on lakimääräyksiä, joissa mahdollistetaan niiden käyttö rajoitetusti. Lisäksi ne sisältyvät Lakiin kulttuuriesineiden maastaviennin rajoittamisesta (933/2016).

Valtiovalta on halunnut tukea niiden säilymistä ja käyttökuntoisuuden ylläpitoa. Valtionavustustoimintaa ohjaavat kulttuuripoliittiset tavoitteet ja ohjelmat, jotka astuvat voimaan ensi vuonna.

Keskeistä on YK Agenda 2030, joka on maailman kaikkien maiden yhteinen toimintaohjelma, jonka tavoitteet on asetettu vuoteen 2030. Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalan kestävä kehityksen linjaus sanoo, että ministeriö sitoutuu edistämään kulttuurista moninaisuutta, yhteisöllisyyttä ja osallisuutta, tasa-arvoa, yhdenvertaisuutta ja kestävä kehitys.

Kulttuuriperintö on yhteinen ja arvokas voimavara. Sen monimuotoisuudella on merkitystä kestävä taloudellisen kehityksen voimavarana. Avainasioita ovat osallistaminen, yhteisöllisyys, tasa-arvo, saavutettavuus ja kestävä kehitys.

Museovirasto on valinnut itselleen viisi Agenda 2030-tavoitteista:

- eriarvoisuuden vähentäminen
- hyvä koulutus
- kestävät kaupungit ja yhteisöt
- vastuullinen kuluttaminen
- ihmisarvoinen työ ja talouskasvu

Museoviraston Agenda 2030-tavoitteet vaikuttavat liikenteen kulttuuriperinnön valtionavustuksiin. Vaikka ensi kuulemalta tai lukemalta nämä viisi tavoitetta voivat kuulosta oudoilta tai aivan ufoilta, toisiasia kuitenkin saattaa olla hyvinkin käytännön läheinen, jota esimerkiksi toteutetaan



monissa, ehkä kaikissakin, mobilistikerhoissa. Eikö jokaisessa mobilistikerhossa keskustella ja toimita perinteisesti yhteistyössä ja yritetä auttaa toisia sekä harastuksessa että muussakin elämässä eli toiminta ensimmäisen tavoitteen mukaisesti toteutuu jatkuvasti ja pitkäaikaisesti? Samoin on muidenkin tavoitteiden kohdalla; toimitaan tavoitteen suuntaisesti, mutta ehkä tiedostamatta. Esimerkiksi suuri osa kerhomme jäsenistä osallistui SAHK:n selvitykseen museoajoneuvon ajokilometreistä. Sehän on vastuullista kuluttamista!

Mitä voidaan tukea?

Hankkeen tulisi tuottaa arvon lisää valittujen viiden tavoitteen alueella.

1. Eriarvoisuuden vähentäminen
 - Kohteeseen voidaan tutustua
 - Tietoa jaetaan sellaisessa muodossa, että vastaanottaja voi lukea, kuunnella tai tutkia kuvia
 - Jokainen voi tutustua kohteeseen
2. Hyvä koulutus
 - kohteen hoitoon tai käyttöön liittyy ammatillista koulutusta tai oppilaitosyhteistyötä
 - tarjoavat jatkuvan oppimisen mahdollisuuksia kohteen hoitoon tai käyttöön
3. Kestävät kaupungit ja yhteisöt
 - hanke tarjoaa mahdollisuuden tutustua kohteen hoitoon ja käyttöön
 - tarjoaa mahdollisuuden osallistua kohteen hoitoon ja käyttöön
 - vaikuttaa liikenteen kulttuuriympäristöjen säilymiseen osana arkipäivää
4. Vastuullinen kuluttaminen

Hannu Matikan luennon
muistiinpanoista koonnut
Martti Piltz

Hakemuksen arviointi

Hakemus arvioidaan kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa on kolme asiakohtaa:

- Kohteen arvo ja merkitys
- Hankkeen vaikutus kohteen säilymiseen asianmukaisessa käytössä ja kunnossa
- Hankkeen toteutustapa kohteen asianmukaisen hoidon ja käytön kannalta

Ensimmäinen vaihe johtaa toiseen vaiheeseen. Ensimmäinen vaihe on kynnys, johon hakijan on kyettävä selvittämään itselleen, mitä hän on tekemässä. Käsittely voidaan keskeyttää tähän, jos asiantuntija-arvioija tai arviointilautakunta ei pysty vastausta tulkitsemaan tai se on keskeneräinen tai vaillinainen. Kullekin asiakohdalle on selitys, mitä se tarkoittaa ja pisteytys. Kysymysten käsittelyä selvitetään avustustyöpajassa, mikäli se on tarpeellista.

Kakkosvaiheessa käydään läpi kaikki viisi Museoviraston tavoitetta. Kysymykset on asetettu siten, että kullakin tavoitteella on kolme kyllä/ei vastausta, joista jokaisesta voi saada pisteen. Asiantuntija lautakunta arvioi pisteytyksen. Hakemukset järjestetään saatujen pisteiden mukaisesti. Esityksen Museoviraston johdolle tekee asiantuntijalautakunnan sihteeri. Hän on kaikkien kulkuneuvojen asiantuntijalautakuntien sihteeri.

Mobiliassa järjestetään hakemustyöpaja tiistaina, 4. tammi-kuuta klo 10-15, jossa käydään läpi periaatteen hakemuksen myöntämiselle ja hakemuslomakkeen täyttö. Tilaisuus on ilmainen, mutta ruokailu omakustanteista. Paikalla ovat asiantuntijalautakunnan puheenjohtaja Leila Suutarinen ja pitkäaikainen lautakunnan jäsen Martti Piltz. Asiantuntijalautakunnan sääntöjen mukaan saamme auttaa ja neuvoa hakemuslomakkeen täyttämistä. Kokemuksesta tiedämme, että hakemustyöpaja edistää hakemusten laatua, mikä puolestaan edistää niiden menestymismahdollisuuksia. Tilaisuuden vetäjät Anni Antila Mobiliasta ja Hannu Matikka Museovirastosta ovat myös asiantuntijalautakunnan jäseniä.

Koska tämänhetkinen tautitilanne on sangen epäselvä, tilaisuuteen pitää ilmoittautua. Helpoimmin se käy osoitteessa: martti.piltz@mobilia.fi tai vaihtoehtoisesti 045 666 3111 tekstarina, muutoin se melko varmasti unohtuu, jos vastaaja ei satu olemaan tietokoneensa ääressä.

KANNATUSJÄSENYYYS

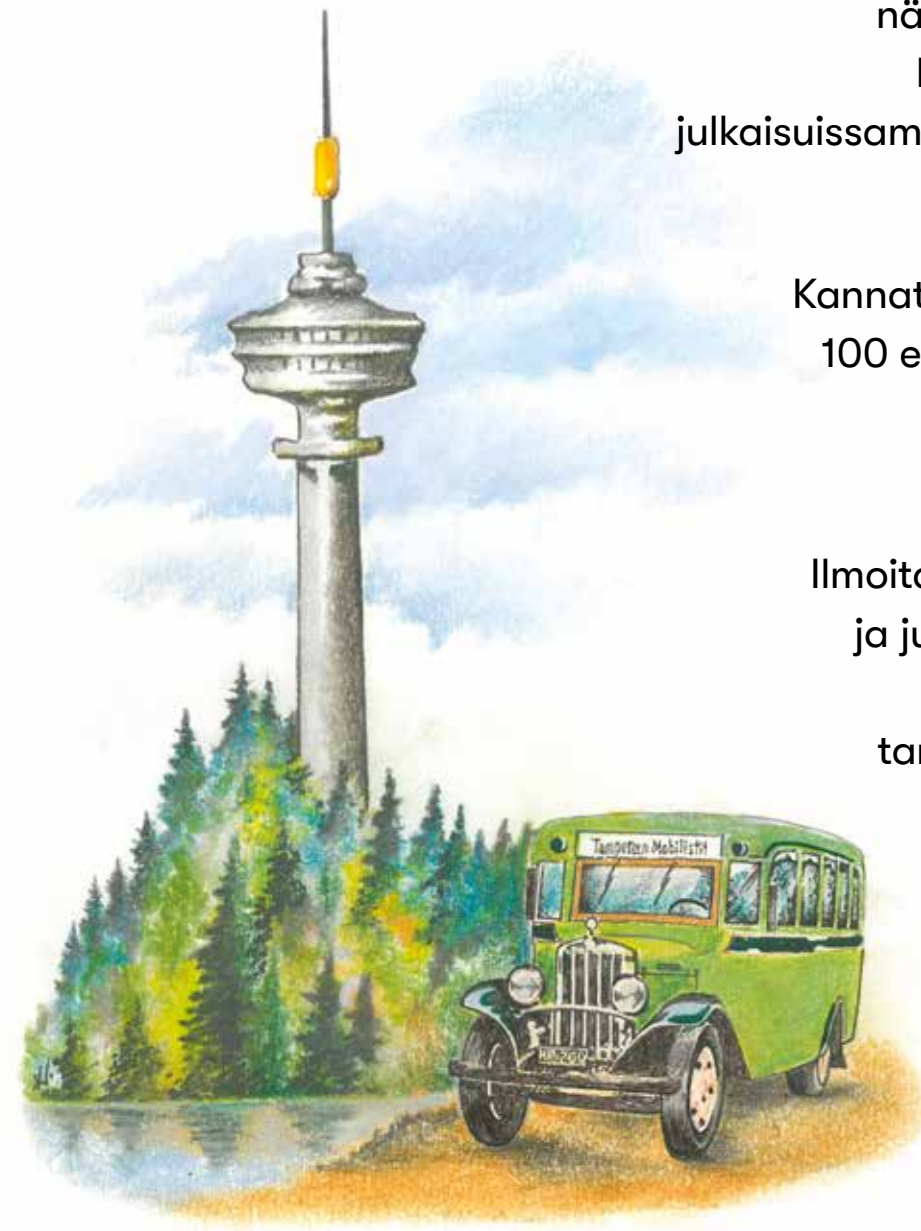
Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

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

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

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

Ilmoitattehan yhteystietonne
ja julkaisuihin haluamanne
nimen sähköpostilla:
tammob1964@gmail.com



Tampereen Seudun
Mobilistit ry Hallitus

Weiss Manfred / MW



Unkaria ei yleisesti tunneta autonvalmistuksestaan, mutta maassa valmistettiin useita automerkkejä ennen toista maailmansotaa. Vuonna 1897 perustettu Manfred Weiss Steel and Metal Works (tunnettu myös nimellä Csepel Művek sijaintinsa mukaan) oli eräs suurimpia konepajoja Itävalta-Unkarissa; ensimmäisen maailmasodan aikaan työntekijöitä oli yli 30000. 1900-luvun alkupuolella tuotevalikoimaan tulivat mukaan aseet, ammukset, lentokoneet, moottorit, polkupyörät ja myöhemmin myös autot.



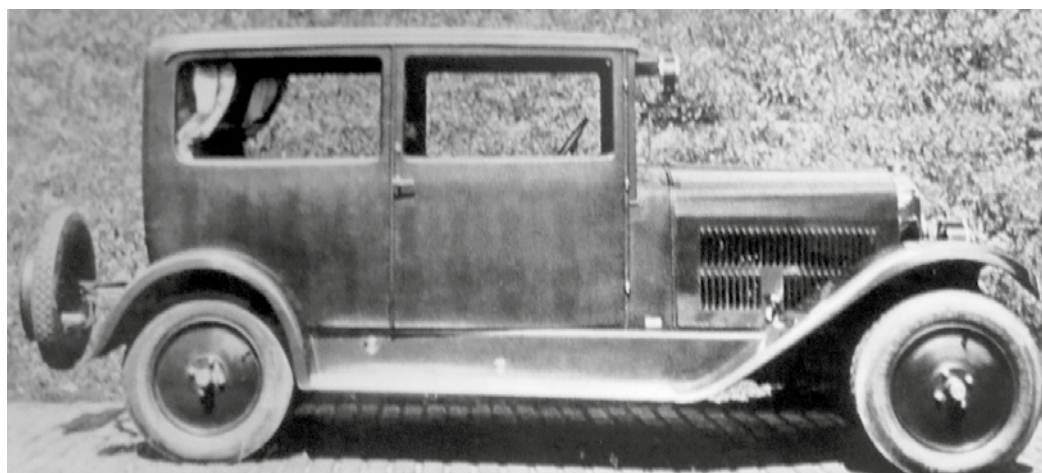
Weiss Manfred taksi

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen tarvittiin asevalmistuksen korvaajaksi muita tuotteita autonvalmistuksen ollessa yksi mahdollisuus. Yhtiöön hankittiin italialainen FIAT auto, jonka kopiointi valmistukseen ei sujunut odotetusti. Etsintä jatkui ja lopulta päätökseenä oli, että unkarilaiset

halusivat halvan ja yksinkertaisen auton. Kori oli Weymann-tyyppiä (keinoahka puukehikon päällä), joka oli helppo ja halpa valmistaa - tosin korin jäykkyys ei ollut parhaasta päästä. Moottoriksi valittiin nelisyylinterinen 875 cc kaksitahtimoottori, joka valitettavasti osoittautui epäluotettavaksi.

Kaikesta huolimatta Viktor Sz-mik tuli autolla toiseksi Monte Carlossa 1929! Koska ostajista oli puute, yritys onnistui pakottamaan valtiojohtoiset yhtiöt (mm. postilaitoksen ja taksit) käyttämään unkarilaisvalmisteisia autoja.

Alkuperäinen moottori korvattiin myöhemmin nelisyylinterisellä Fordin tyyppisellä nelitahtimoottorilla. Muutos ei tuonut parannusta heikkoon myyntiin ja autojen valmistus lopetettiin viiden vuoden jälkeen vuonna 1932. Kansallistamisen jälkeen vielä 1946 valmistettiin Pente nimellä pienen auton (500/600 cc) prototyyppejä, mutta sarjavalmistus ei koskaan alkanut.



Weiss Manfred varustettuna Weymann -tyyppisellä korilla.

Unitas

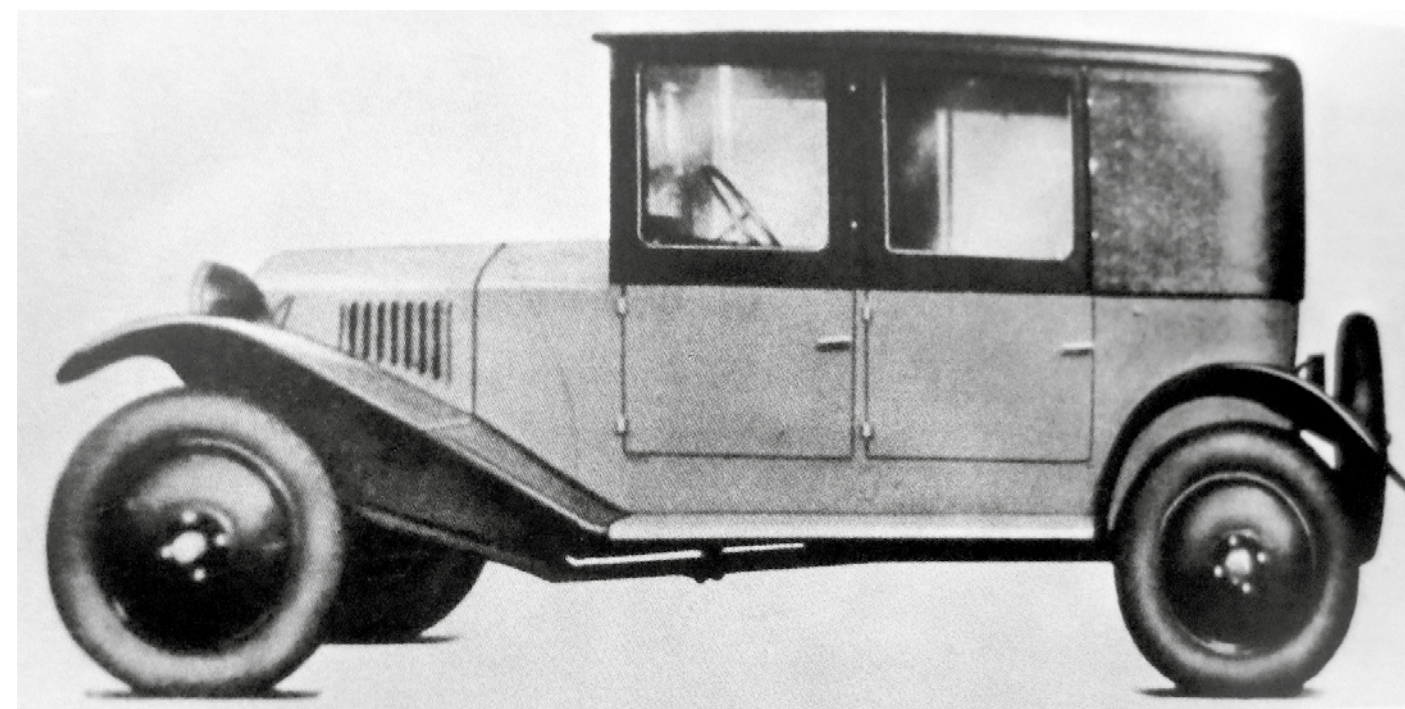


Eräs harvoista säilyneistä Unitas-Tatra autoista



Unitas Automobil Industrial and Trade perustettiin Budapestissa 1920. Pieni auto valmistui 1921, mutta se jäi prototyyppiasteelle. Myöhemmin yritettiin moottoripyörien valmistusta ilman suurempaa menestystä.

Yhtiön kassa tyhjäntyi huomattavaa tahtia ja jotain oli tehtävä. Pelastus tuli Tatra Ringhofferilta – Tatra T12 mallin kokoonpano alkoi 1928. Tatra toimitti kaikki avainkomponentit kuten moottorin (ilmajäähdytteinen kaksisyylinterinen vastaiskumoottori), vaihteiston, putkirungon, takajousituksen ja ohjausmekanismien. Korin osat sekä joitakin jousituksen ja alustan komponentteja valmistettiin Unkarissa. Valitettavasti Unkarin valtio ei tunnustanut autoa unkarilaiseksi tuotteeksi liian vähäisen kotimaisuusasteen vuoksi ja lopullinen isku tuli lamakauden muodossa 1933. Unitas-Tatra autojen valmistusmääräksi jäi n. 500 kpl. Yhtiö jatkoi muuta toimintaansa vuoteen 1948, jolloin se kansallistettiin.



Unitas-Tatra T12

Antin autot

Osa 4

Tämän juttusarjan kolme edellistä jaksoa on julkaistu Hyrsysyissä 4/2020, 1/2021 ja 3/2021.

Merkittäviä muutoksia

Harrasteemme ei ole poliittinen, mutta siitä huolimatta tahdon nostaa erään poliitikon nimen esiin. Tämä poliitikko sai aikaan vanhojen autojen maahantuonnin veromuutoksen aikaan. Se tuli voimaan ensin Tullilain määräyksenä vuonna 1987 ja siirtyi Autoverolakiin vuonna 1994. Poliitikon nimi oli Pekka Vennamo, SMP.

Toisen nimen haluan myös tuoda esiin. Hän sai aikaan Liikenneministeriön virkamiehenä ministeriön päätöksen museoajoneuvoista Moottoriajoneuvoasetukseen (330/1957) vuonna 1978. Nykyisin se on Ajoneuvolaissa pykälä 36. Hän oli Jussi Juurikkala. Nämä kaksi herraa saivat harrasteellemme aikaan paljon positiivista, KIITOS!

Verohelpotuksen takia minä sain paljon uusia asiakkaita. Autot piti kuitenkin varustaa vastaamaan Suomen lainsäädäntöä. Niihin piti vaihtaa silloin ajovaloumpiot ja asentaa pissapoika ja taakse heijastimet.

Sahalahdelta pari nuorta kaveria aloitti tuoda amerikkalaisia autoja Suomeen. He poikkesivat usein liikkeessäni ostamassa edellä mainittuja osia. He olivat tuoneet pari vm. 1962 Ford Thunderbirdiä. Kävin viemässä heidän toimipisteensä Tampereelle joitain osia. Näin silloin nuo T-birdit ja niitten upea muotoilu jäi kummittelemaan mieleen. Seuraavan kerran, kun näin kavereita, kysyin T-birdien hintoja. Sitten alkoi tinkaaminen ja vaihtokauppojen teko. Minulla oli se Dodge Lancer ja ajokuntoinen nätti Mini. Ne sain menemään vaihdossa sekä kaikki säästöni.

Niin minusta tuli Ford Thunderbirdin omistaja. Se oli maalattu sieltä täältä pohjamaalispraylla. Muistan, kun pienesä tallissani hieroin Pääsiäisen pyhät T-birdin kylkiä suoraksi. Olin sopinut maalarin kanssa vieväni auton pyhien jälkeen



Dodge Lancer STW 1962 oli ensimmäisen sukupolven compact car. Muotoilultaan se oli hienon omaperäinen ja erottuisi vieläkin liikenteessä edukseen.



Ford Thunderbird -62 siinä kunnossa, kun sen kotipihalleni sain.



Tässä sitten Tuntsa maalattuna kotipihalla. Tämä Fordin mallikausi oli upean tyylikäs. Suomessa paljon yleisempi ja tunnetumpi Taunushan oli ”pienoismalli” Tuntsasta.

ruiskutettavaksi ja näin se sai uuden kirkkaan värin päälle. Kohentelin sitä muutenkin ja sain sen rekisteröityä tunnuksiin NMU-92. Nyt saatoin ajella sillä ja seuraavina talvina aloin entisöidä sitä enemmän. Entisöinnistä sain myös Olavi Sallisen nimeä kantavan entisöintipalkinnon vuonna 1994!

Rakenteluintoa

Arjalla oli se B-mallin Kadett ja minulla Chebyn Citation. Rakenteluinto on minulla aika vahva, niin ostin -81 Minin. Purin sen, paikkasin ruostevauriot, uusin ruostuneen takakelkan ja verhoilutin istuimet. Näissä Mineissä oli kovat muovistiinimet. Tähän teetätin kangasistuimet, joihin upotettiin myös istuinlämmitin elementit. Vaihdoin siihen myös värin. Se oli ollut punainen, nyt se sai päälle vaalean metallisuisen maalauksen. Lisäksi tilasin ja asensin siihen uuden täysmittaisen kojetaulun. Lisäksi silloin olivat muodissa kattoikkunat, niin piti tähän myös sellainen asentaa sekä tumman harmaat lasit ja takalasin päälle ritilä. Näiden muutosten lisäksi laitoin autoon Cooperin leveämmät aluvanteet ja renkaat sekä helmalevikkeet. Siitä tuli kiel-

tämättä aika namun näköinen, jos saa omia töitä kehua.

Miniin ihastuivat myös muutkin. Kerran Arjan ajaessa sillä töistä kotiin, seurasi häntä aviopari. He kysyivät olisiko Mini kaupan? Niin Mini lähti meiltä. Kadetin myin yhdelle nuorelle miehelle Kangasalle. Voi että, meinasi itku päästä, kun näin auton hetken päästä. Se oli maalattu mattaspraylla täysin mustaksi, kaikki hienoisista kiiltävistä puskureista alkaen. Melkein olisin kyllä silloin nitroja tarvinnut!

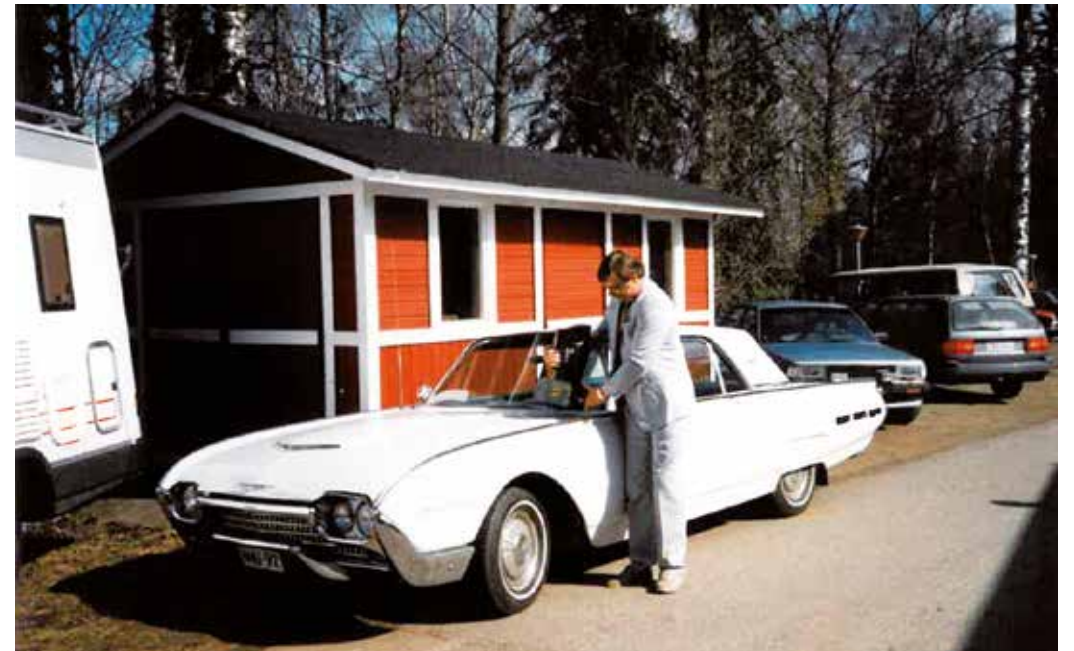
Niina ajokortti-ikään

Tyttäremme Niina tuli ajokortti-ikä. Ajattelin, ettei Chevy voimakkaana etuvetoisena ole sopiva ensimmäiseksi autoksi. Vaihdoin Chebyn Scan-Autossa Audi -80:seen vm. 1984. Tämä oli 4-ovinen ja 1,8 moottorilla oleva ja valitettavasti vielä vain nelivaihteinen. Rambler Classicin halusi ostaa eräs autokauppias. Häneltä sain vaihdossa Dodge Aspenin vm. 1976. Voi, että oli hyvä Dart pilattu tekeillä Aspen! Olihan se omalla tavallaan nätti, mutta ahdas, tavarasäiliökin oli pienentynyt ja mikä pahinta, moottorista oli yritetty tehdä pienempi ruokais-ta ja saastevapaampaa. Tästä oli voimat pois ja bensan kulutus melkein tuplaantunut Darteihin nähden. Ei ihme, että Moparilla alkoi mennä huonosti!

Aspenin vaihdoin vaalean siniseen Chevy Citationiin vm. 1982. Tämä oli paremmilla varusteilla kuin se ruskea oli ollut. Tässä oli sähköikkunat, -keskuslukko, cruise control ja ilmastointi, joka myös toimi, upea auto!

Varaosakauppiaan auto

Jossain vaiheessa ostin vaihdelaatikkovikaisen Rambler Americanin vm. 1967. Olin kuullut, että siihen sopisi suoraan Amazonin vaihteisto. Kävin ostamassa Viialasta tällaisen vaihteiston, joka kuulemma oli ollut kiinni Ramblerissa? Laatikoiden oli samaa pituus, kaksi kiinnitysreikää sekä kardaanin ja kytkinakselin poorit. Kytkinakseli oli Volvossa paljon lyhempi. Ratkaisin tämän sorvauttamalla uuden silmälaakerin rungon. Näin sain silmälaakerin ja kytkinakselin



Tässä sitten sama auto Vehoniemen pihalla juuri palkittuna vuoden 1994 entisöintinä. Kuva on siis otettu Olavin syntymäpäivänä 6.5.1995 ja siinä asettelen palkintoveistosta konepellille.



Rambler Classic 1965, Chevrolet Citation 1980 ja Opel Kadett B 1966.



Dodge Aspen 1976 oli kyllä tyylikkään näköinen ja kohtuuhyvä ajettavaksikin, mutta niin huono auto, että koko Chrysler-yhtymä ajautui syviin ongelmiin ja pelastui vain vaivoin jatkoon.

sopimaan aselman sisään ja vaihteiston toimimaan. Jäi tästä kokeilusta se mieleen, ettei kaikkea kannata uskoa, mitä väitetään! No, nelivaihteiselle Americanollekin löytyi ostaja!

Kun jäin Pohjolasta pois ja jäin hoitamaan meidän varaosaliikettä, tuli tarvetta tilavalle autolle, millä hakea paketteja Tampereelta Kangasalle. Olisi kuljetusliikkeitkin ne hoitanut. Kun tavarat tulivat yön aikana Tampereelle, ne olivat siellä valmiina aamulla seitsemältä, mutta paikallisten kuljetusliikkeiden kuljettamana vasta joskus iltapäivällä Kangasalla, eikä kovin edullisesti kuitenkaan. Minulla oli ollut aiemmin

muutama Jeep Wagoneeri, jotka tiesin tilaviksi ja luotettaviksi kuljettimiksi. Silloin mielestäni ja tunnen vieläkin niin, että pakettiautot ovat aika epävarmoja kuljettimia, ehkä ne uutena toimii?

Seurasin myytäviä Jeeppejä, Helsingissä tuli myyntiin -76:nen V-8 Wagoneeri. Soitin myyjälle ja hommassa kävi niin, että hän oli menossa kotiinsa Poriin lähipäivinä. Hän voisi ajaa Kangasalan kautta ja jos minua kiinnostaa auto, teemme kaupat ja heitän hänet sitten koeajona Poriin. Näin hän tuli Kangasalle. Jeeppi oli semmoinen, mitä hän oli kertonut, joten kättä päälle ja Poria kohti. Vanteet ja renkaat hankin tähän uudet, sekä tuulilasinsäilyyksi. Ne muuttivat aika paljon auton ajo-ominaisuuksia ja ulkonäköä. Tällä ajoin liikkeen ajoja aina liikkeen myyntiin asti. Sen jälkeen tämä palveli minua vielä muutaman vuoden mukavana, tilavana ja luotettavana kulkuvälineenä. Ainoa huono puoli oli polttoaineen kulutus, mutta se oli vakuutusmaksun lisäksi ainoa kulu!

Amerikkaan!

Myin liikkeen vuoden 1991 alussa kilpailijalleni, kun hän halusi sen ostaa. Viimeisinä päivinä liikkeeseen tuli yksi kaveri Luopioisista. Hän oli poikennut muutaman kerran ja ostanut amerikkalaisiin autoihin muutososia, millä ne silloin saatiin Suomen rekisteriin. Siinä juttellessa hän kertoi lähtevänsä lähiaikoina autojen ostoreissuun Amerikkaan. Minä ehdottamaan itseäni matkakaveriksi! Se ehdotus sopi hänelle hyvin, kun oli yksin lähdössä. Ei muuta kuin äkkiä viisumia laatimaan ja odottamaan sen tuloa. No, tulihan se muutamassa päivässä ja samanaikaisesti saatiin kaupat myös liikkeestä päätökseen, joten olin vapaa lähtemään Amerikkaan. Menomatka oli aika moinen. Edellisviikolla oli pudonnut Skotlannin lähistöllä se yksi lentokone ja se aiheutti ylimääräisiä turvatarkastuksia matkalle. Matkakertomus olisi oma juttunsa, niihin voidaan ehkä palata myöhemmin?

Ostin sillä reissulla kaksi autoa, toinen oli suhteellisen



Ford Galaxie 1963 1/2 Atlantassa.



Oldsmobile Delta 1978 meidän pihassa.

hieno -63 1/2 Ford Galaxie, 390 kasilla ja manuaalilla. Jonain päivänä kävimme autopurkamolla irrottamassa ja hakemassa siihen automaattilaatikon ynnä muita laitteita, joilla sen voisi muuttaa automaattiksi. Toinen auto oli Oldsmobile Delta 88 farmari vm. -78.

Nämä autot tulivat sitten muutaman kuukauden päästä Hankoon ja ne olivat sieltä sitten noudettavissa, kunhan oli sen aikuiset vaikeat tulliselvitykset saatu selvitettyä. Olimme siellä hakemassa näitä minun autojani edellä kerrotulla Jeepilläni. Aikaa siellä tullissa kului niin paljon, että meistä yhden kaverin piti jo palata takaisin. Hän lähti tietysti sillä Jeepillä tulemaan kotia kohti.

Me keräsimme jotain työkaluja ja muita varusteita matkaan ja jäimme odottamaan autojen vapautumista. Jossain vaiheessa Herra Tulli päätti, että voisitte saada autonne. Okei, meillä oli vara-akku, bensakannu ynnä muita apuvälineitä. Kun löysimme kentältä minun auton, Olssi saatuaan bensaryypyn ja apuvirtaa, hörähti käymään. Fordissa oli öljyn pinta nousunut niin korkealle, että koko öljytikku oli märkänä öljystä. Mietin, että se oli ollut laivassa perä ylempänä kuin nokka ja täydestä tankista bensa oli valunut bensapumpun kautta moottoriin. No, hinausköysi meillä onneksi oli. Kytkimme Fordin Olssin perään ja ensimmäisellä huoltoasemalla saimme vaihtaa

siihen moottoriöljyt. Tämän jälkeen myös Ford myös lähti käymään ja kotimatka saattoi alkaa. Molemmat autot alkoivat pelata aina paremmin, mitä enemmän kilometrejä kertyi. Jarrut tasaantuivat pikkuhiljaa. Oli kiva ajaa ilta-aurion paistaessa Hankosta-Kangasalle. Parin päivän päästä poikkesi yksi kaveri meillä. Kun hän näki Fordin, kysyi hintaa ja lähti pehmittämään vaimoaan ostoaikaisissa. Hetken päästä hän soitti ja ilmoitti, että Ford on hänen.

Olssi oli harmaan mattavalkoinen. Kun aloin tutkia sen maalausta tarkemmin, huomasin auton päällä olevan teipit. Näitä teippejä, kun huustenkui-vaajalla lämmitin ja varovasti



Stude-kuormuri siinä kunnossa, kun se minulle tuli. Se oli ollut Pälkäneellä Iltasmäen VPK:n paloautona.



Studebaker M16 vm. 1946 valmiina osallistumaan ajotapahtumiin.

kiskoin teippiä irti, sain aika hienon keltaisen Olssin. Joi-tain paikkamaalauksia teimme ja istuin verhoiltiin, niin pääsin katsastamaan sen Suomen kilpiin. Tämäkin kohta vaihtui Ferguson TE 20 traktoriin ja pieneen summaan rahaa. Fergu on minulla vielä, rahat on kyllä menneet!

Kuorma-autoilijaksi

Vetku teki ensimmäisen Lapin matkan vuonna 1990. Olavi Sallinen pyysi minua lähtemään huoltomieheksi Juha Kaivo-ojan kaveriksi. Näin lähdin mukaan mukavalle matkalle ja sain kipi-nän kuorma-autoihin. Olavilla oli jäänyt entisöimättä Studebaker -46 kuorkkuri. Niin

aloimme hieroa siitä kauppoja. Kauppoihin pääsimme. Minä tein entisöintityöt heidän -66 Dodgeen ja niin minusta tuli kuorkkurin omistaja.

Studebakeri oli helppo entisöidä, kun siinä ei ollut ruostevaurioita. Rungon hiekkapuhalluksen ja maalauksen jälkeen se alkoi jo muistuttaa ehjää autoa. Sitten poistettiin renkaat vanteilta, hiekkapuhallettiin ja maalattiin ne ja hommailtiin parempia gummeja vanteille. Myös ohjaamoon saatiin kirkas maali päälle. Penkin ja ovien sekä katon verhoiluun teetin Teuvan aikuiskoulutuskeskuksen autoverhoilulinjalla. Samassa kuormassa kulki myös T-birdin vastaavat osat verhoiluun sekä yhdistyksemme Diamondin istuimia. Tässä voinkin kertoa, että yhdistyksemme kaikkien ajoneuvojen verhoilutyöt on teetetty Teuvalla. Siellä oli silloin tosi hyvä opettaja. Hänen nimensä on Raimo Penttinen.

Kuormurin katsastukseen tuli pikkua muttia; minulla ei ollut kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa korttia! No, äkkiä kertaamaan sääntöjä ja insinööriin tutkittavaksi. Näin sain kuorma-auton kuljetusluvan ja pääsin katsastamaan Studebakerin. Studella osallistuin moniin, moniin ajoihin ympäri Suomea. Kerran lähdössä Talviajoihin, se alkoi käydä vain viidellä. Silloin en mennyt sitten sillä. Seuraavalla viikolla, kun otin kannen irti ja pyöritin moottoria, huomasin 5-pytyn männän pysyvän paikoillaan. Mäntä oli



Ford T-bird 1964 Floridassa.



Ford LTD 1982 Floridassa

mennyt poikki alemman ren-
gasuran kohdalta. Tämä oli hyvä
paikka. Kiertokanki ei päässyt
kolauttamaan itseänsä lohkon
läpi, vaan liikutti sitä alapään
osaa normaalisti. Grönlundin
Matilta sain sitten käytetyn
männän ja pääsin kokoamaan
moottorin.

Taas Jenkkeihin koko perheen voimin

Vuonna 1990 tapahtui muu-
tenkin paljon. Kangasalan
matkatoimisto järjesti matkan
Floridaan ja niin meidän per-
he ilmoittautui mukaan. Mo-
tellissa, missä asuimme, kävi
myös paikallinen suomalainen
autokauppias. Hänen kanssaan
jutellessa, hän pyysi tutustu-
maan verstaaseensa. Siellä hän
esitteli uuden keksintönsä. Hän
muutti Camaroja ja Firebirde-
jä avolava-autoiksi, aikamoista
touhua! Mutta paljonhan niitä
tuli Suomeen verovapaina pa-
kettiautoina. Lisäksi hän pyysi
minua kanssaan paikalliseen au-
tohuutokauppaan. Se oli tarkoi-
tettu ammattikauppiaille, joten
sain vain katsella touhua, mutta
huusihan tuo kauppias minulle
T-birdin vm. 1964.

Motellimme emäntä oli
myös suomalainen. Hän lähti
meidän matkassa mukaan.
Kesää viettämään Suomeen.
Häneltä ostin Ford LTD
Cross-Countryn vm. 1982.
Edellä mainittu autokauppias



T-bird hiottuna kotiverstaassa.

toimitti sitten autot Suomeen
Helsinkiin. Helsingissä tul-
laus sujui paljon joustavammin
kuin Hangossa.

Autot olivat aika hyviä, ainoa
miinus tuli T-birdin latioissa.
Ne oli valettu betonista, sidon-
taan käytetty oikein verkkoa.
Katsastusmiehen naputellessa
pohjaa sai hän betonin muruja
silmilleen. Ei oikein tykännyt
amerikkalaisesta korjauksesta.
No, muutaman päivän päästä
siinä oli peltilattiat. Ei enää
tippunut betonia katsastajan
silmiiin. Myös alaosan tästä
hioin ja maalautin, katossa
oli ns. vinyyliverhouk. Kesän
aikana näille löytyi myös uusi
omistaja.

V-8 Autot

Kun tämä autojen tuonti ja nii-
den korjaukset aiheuttivat tar-
vetta niiden korjaajista, perustin
toiminimen V-8 Autot ja laa-
jensin talliani. Aloin varustella,
korjata ja huoltaa näitä autoja.
Asiakkaita riitti. Tampereella
tulkittiin vapaammin näiden
farmareiden takaselkänöjan kul-
maa. Autoja kävi täällä yli sadan
kilometrin päästäkin. Samoin
näillä kavereilla, joilta ostin
sen ensimmäisen T-birdin, oli
paljon korjaustöitä ja asiakkaita,
joita ohjasivat minulle. Työllis-
tinkin myös erään kaverin. Hän
on myös edelleen autoalalla tois-
sä ja harrastaa vanhoja autoja.

Ainoa huono puoli tässä kotona
olevassa työmaassa oli, etteivät
asiakkaat tahtoneet ymmärtää
yksityisyyttä. Eräskin asiakas
tuli lauantai-iltana viiden jäl-
keen takapihalle kertomaan
autonsa huolto tarpeesta, kun
olin juuri grillaamassa sauna-
makkaraa. Samoin hän naljaili
auki olleesta olutpullosta! Näitä
kun oli muutama, alkoi kotona
työskentely maistua huonolta
asialta. Tampereella oli Laatu-
osat-niminen varaosakauppa.
He tarvitsivat myymälänhoita-
jaa. Ilmoittauduin ja sain kutsun
töihin. Onneksi kaveri, joka oli
minulla töissä, aloitti Teknil-
lisen koulun, niin oli helppo
lopettaa kotikorjaamo.

Keskusliiton kuulumisia ja muitakin uutisia

Tätä kirjoittaessani 10.joulu-
kuuta ystäväni Üllar Suvemaan
LaitseRallyParkissa vietetään
automuseorakennuksen avajai-
sia. Me tamperelaiset olemme jo
aiemmin saaneet tutustua Lait-
sen museokokoelmiin ja esitteli-
pä Üllar meille keväällä 2020 jo
tuolloin rakenteilla ollutta mu-
seorakennusta. Minua harmitti
ns isosti, että en päässyt tuohon
varmastikin hienoon tilaisuuteen,
jossa Viron kulttuuriministeri
Tiit Terik avasi museon. Ti-
laisuudessa myös julkistettiin
LaitseRallyParkin kustantama
Rene Levollin kirjoittamana
”Automotokroonika Tsaariaeg”.
Üllarin hakiessa marraskuussa
Laitsen kokoelmiin kuuluvan
Detroit Electric sähköautonsa
kotiin Vehoniemeltä, niin mi-
nulla oli kunnia saada jo tuolloin
painotuore kirja. Ensimmäilyksen
perusteella teos näyttää upeal-
ta, tarkempi tutustuminen jää
tammikuulle.

Viime lehdessä kerroin, että
marraskuun alussa minä mui-
den mukana olisin ollut menossa
Pohjoismaiden ja Baltian FI-
VA-kokoukseen Tallinnaan.
Koronan takia kokous ensin
siirrettiin Suomeen ja sitten
Ruotsiin ja viimein päätettiin
Teams-kokoukseen, joka sekin
peruttiin. Teamsin perumisen
syynä ei ollut korona, vaan
todettiin, että asioita voidaan
siirtää, Kasvokkain tapaaminen
on aina paljon hedelmällisem-
pää kuin etäkokoustaminen.
Jos korona suo, niin Baltian ja
Pohjoismaiden edustajat tapaa-
vat keväällä Virossa.

Mandaattini keskusjärjes-
tön hallituksessa oli katkolla.
Ensimmäinen kaksivuotisi-
kauteni päättyy vuodenvaihtei-
teessä. Syyskokouksessa sain
jatkopestin aikamoisella ääni-
määrällä. Rehillisesti sanot-
tuna toivoin tällä – en kai
muuten olisi asettunut ehdolle.
Nöyrä kiitos kaikille eri puo-
lille Suomea. Me SAHK:n
hallituksessa olemme jäseniä



Marraskuussa Vehoniemessä Leila sähköautoilemassa LaitseRallyParkin Üllar Suvemaan kanssa.
Autona Laitsen kokoelmiin kuuluva Mummo Ankan Detroit Electric. Kuva: Studio Pelisalmi Tero Hakala

varten eikä päinvastoin ja minä
ainakin vielä jäsenjärjestö-
jenkin jäseniä varten. Myös
Antti Poussa odotetusti uusi
puheenjohtajuutensa. Tästä on
hyvä jatkaa, sillä kulunut vuosi
Antin puheenjohtajuudella on
saanut keskusjärjestössä pyö-
rät pyörimään. Minä haluan
olla mukana HALLITUSSA
muutoksessa. Varapuheenjo-
htajana olen ollut aktiivisesti
Antin työparina. Hallituksen
jäsenenä olen kuulunut ns tu-
levaisuustoimikuntaan, joka on
tällä hetkellä mielestäni Mika
Peipon vetämän teknisen valio-
kunnan lisäksi yksi tärkeimpiä
SAHK:n toimikuntia. Tulevai-
suustoimikunnassa tulee aja-
tella isosti, vaihtoehtoisesti ja
vastaullisesti, vaikka tulevai-
suuden ennustaminen tunne-
tusti onkin vaikeaa. Ja tärkeintä
– hienoa harrastustamme – ei
tule unohtaa. Jatkamme toimi-
kunnassa erilaisia kartoituksia,
joista tärkeimpiä ovat mm toi-
miston tulevat muutokset hen-
kilöstön eläköitymisen osalta,

järjestön nykytilan kartoitus
ja FIVAN Torinon sopimuk-
sen huomioiminen. Tämän
voisi kiteyttää SAHK:n toi-
mintasuunnitelmaan kirjoit-
tamaan kappaleeseen.”SAHK
ry kansainvälisen FIVAN jä-
senjärjestönä edistää järjestön
kansainvälisesti hyväksytyn
Torinon sopimuksen mukai-
sesti Suomessa historiallisten
ajoneuvojen säilyttämistä,
kunnostamista ja kansallista
liikkuvaa liikenneperinnettä,
joka tehdään vastuullisesti ja
suunnitelmallisesti kulttuuri-
ja ympäristöarvot toiminnassa
huomioon ottaen.” Seuraavaan
Hyrysyssyyn on tulossa Mar-
tin laatima artikkeli Torinon
sopimuksesta.

Syyskokouksessa valittiin
minun lisäksi SAHK:n
hallituksen jäseniksi Mika
Peippo Turusta ja Leo Belik
Hämeenlinnasta sekä varajä-
seniksi Juha Kivimaa Jyväskylästä,
Juha Saarela Parkanosta
ja Kalle Savolainen Raumalta.
Edellisten lisäksi hallituksessa

jatkavat Esko Huttunen Savos-
ta, Timo Kaunonen Kymestä ja
Tuure Hulmi Säskylästä.

Syyskokouksessa päätettiin
hallituksen esityksen mukai-
sesti poikkeuksellisesti alentaa
SAHK:n jäsenmaksua neljä eu-
roa/jäsen vuodelle 2022. Tämä
herätti keskustelua, kun kaksi
jäsenyhdistystä olisi halunnut
pitää jäsenmaksun entisellään.
Asia ei kuitenkaan mennyt var-
sinaiseen äänestykseen asti. Pie-
nemmän jäsenmaksun ansiosta
yhdistykset pystyvät keräämään
itselleen hieman taloudellista
puskuria.

Tässä tärkeimmät tällä ker-
taa.

Uutta normaalia aikaa odo-
tellessa, toivotan kaikille hyvää
joulun aikaa ja uutta vuotta sa-
malla, kun haaveilen meidän
kaikkien yhteistä toivetta eli
ensi vuoden tapahtumia, jotka
saisi järjestää.

Leila Suutarinen
puh 050 365 70 23
leila@automuseo.com



RANE MUISTELEE osa 71

• AUTOHARRASTAJAN ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta

Restauranta rakentuu Autokauppa takkuilee

Vuosi vaihtui. Nyt kirjoitetaan 1976. Palaan kuitenkin edelliseen kirjoitukseen hieman. Juttu jäi minulta kesäkiireiden takia oikolukematta ja nyt pahoittelut varsinkin kahteen nimeen kohdistuneisiin virheisiin.

Ensinnäkin Arvolan Reima auttaa minua 1939-mallin Fiat-moottorin kunnostuksessa. Hankkijan Tampereen konttori sai uuden johtajan Hämeenlinnasta – Kari Malmivaaran. Susanna-tyttäreni esiintyy useimmin lyhennelmällä Sanna. Nyt tuli huolimattomuuteni korjattua, kun vielä mainitsen Seijaakin pukin muistaneen paketilla.

Normaalisti vuosi vaihdettiin. Ei mitään ilotulituksia järjestetty. Kaunis tähtitaivas ja – 10 asteen pakkahan riitti. Uudenvuoden päivänä aurinko paistoi ja lukemat nousivat plusasteille.

Käyttömaksu tuli

Vuoden 1976 alussa oli henkilöautoissa oltava käyttömaksun maksamisesta osoittava tarra. Se piti olla auton painon mukainen:

1. alle 1 000 kg	50 mk
2. 1 101–1 400 kg	100 mk
3. 1 401–1 600 kg	150 mk
4. yli 1 600 kg	250 mk

Ammattiautoilijat sekä invalidit vapautettiin maksusta.

Postista piti autonkäyttäjän omakohtaisesti hakea ja maksaa tarra. Maksun laiminlyönnistä seuraa ”pikarangaistus”. Se tarkoittaa, että autosta poistetaan rekisterikilvet siihen saakka, kunnes autoilija on maksun maksanut – nyt kolminkertaisena. Näin hallitus taas autoilijoita rankaisi. Seijankin Neckarin tuulilasior koristaa nyt viidenkympin tarra.

Vuoden 1975 myyntiä

Vuoden alussa saatiin taas edellisvuoden – 1975 – automyyntin tilastot. Fiat on edelleen Suomen myydyin henkilöauto. Nyt kuitenkin niukalla 82 auton erolla seuraavaan merkkiin. Se on Saab, joka on toisena samalla myyntiprosentilla – 13 prosenttia.

Fiat-myynti oli 15 254 henkilöautoa. Se on ”parin vuoden takaisesta huippumyyntistä” 263 autoa vähemmän. Kolmanneksi myydyin merkki oli Datsun, Ford neljäs, Toyota viides ja Lada oli noussut jo kuudenneksi. Kaiken kaikkiaan Suomessa myytiin viime vuonna miltei vuoden 1973 verran uusia henkilöautoja – 117 021 kappaletta. Suomen autokanta lisääntyi vuona 1975. Nyt teillämme liikkuu 989 835 henkilöautoa. Voi olla, etteivät tilastot

kaikkia kiinnosta, mutta voihan joku niistä olla tulevaisuudessa kiinnostunut.

Autonovon tiedote 12.1.1976

Maahantuoja arvioi nyt vuoden alussa vuodesta tulevan mielenkiintoisen meidän Fiat-myyjien kannalta. Monet kilpailevat

Tilanne:

- **Fiat 126** on saavuttanut määrätyn kokaisen kysynnän, varsinaista erilliskampanjaa ei enää tule.
- **Fiat 850** valmistus ja meidän varastomme loppu.
- **Fiat 133** autosta saadut kokemukset erittäin myönteisiä. Nykyinen hintataso näyttää pysyvän seuraavat kolme kuukautta. Autoa tarjottava entisille 600- ja 850-asiakkaille.
- **Fiat 127** tulee olemaan tärkein merkkikohteemme. Nykyinen hinta pysyy tammikuun lopulle. ”Special”-mallit jätämme tuonnista pois. Pääpaino tavallisille 2–3-ovisille malleille.
- **Fiat 128/3 ov.** ”Berlinetta” tulossa maahan helmikuun aikana.
- **Fiat 131** Auto täyttää sille asetetut toivomukset niin kaupallisesti kuin teknisestikin. Markkinaosuutta pyritään kasvattamaan.
- **Fiat 132** 1,8-litrainen jää tuotannosta pois. Tilalle 2-litrainen tulee maaliskuun aikana. Silloin on huomioitava kauppamatkustaja- ja taksiasiakkaat.
- **Fiat 130** Kallein mallimme on pärjännyt hyvin vaativassa seurassa. Tuonti on nyt rajoitettua. Tulevat autot toimitetaan automaattivaihteistolla, ilmastoinnilla, tasauspyörästön lukolla, tummennetuilla laseilla, sähköisillä ikkunannostajilla ja metallivirisinä. Ovh tulee olemaan 119 000 mk.
- **Lancia** Muutama coupé vielä entiseen hintaan. Myös Lancialta jäävät pois 1,8-moottorit ja ne korvaa 2-litrainen. Lancialta tulee uusi malli, ”HPE”-tunnuksella oleva 3-ovinen coupé. Uudet autot tulevat ilmeisesti maaliskuun aikana.
- **Zastava 1100** tulee nyt esiintymään ”Z-1100”-mallina. Autosta hyviä kokemuksia. Tarjontaa on korostettava. Autoja vielä nykyiseen hintaan.

Näin Autonovo ”patisti” meitä automyyjiä ja meillä myynnistä vastaavia koneosaston päälliköitä. Autonovo myös totesi, että nykyinen ilmapiiri Suomessa on kovin ”alakuloinen”, mutta meidän pitää olla aktiivisia työssämme. Näillä kilpailukykyisillä hinnoilla ja ”hyvällä tavaramalla” saavutetaan positiivisia tuloksia.

Autonovon tiedote luettu ja myyntityöhön paneudutaan, mutta työajan ulkopuolellakin tapahtuu.

3.1.1976 olimme täyttäneet henkikirjoituspaperit ja veimme ne tien toisella puolella olevalle koululle. Nyt lauantaina niitä vastaanotetaan siellä. Saatiin kuulla siellä, että vaimo ei päässyt hankkimaan perheeseen ”lisätienestä” koulun siivoojana. Olivat ottaneet koululle talonmiehen ja hänen vaimonsa tulee hoitamaan siivouksen. Yön 20 asteen pakkahan laski päivällä jonkin verran.

Veteraanimoottoripyörille kerho

Jo jonkin aikaa oli muutama meistä ollut suunnittelemassa vanhojen moottoripyörien harrastajille omaa kerhoa. Nyt se alkaa olla hyvällä alulla. 6.1.1976 oli ”Vanhojen moottoripyörien kerhon – VMK:n” kokous. Kerhon perustaminen toi monenlaista puuhaa. Piti nimetä toimihenkilöt, tehdä säännöt tulevaa virallistamista varten, ja paljon muuta mietittävää oli. Sovittiin uusista kokouksista ja niiden pitopaikoista.

SA-HK Tampereen kerhon kokous

Heti seuraavana päivänä oli ”mobilistien” kokous. Sieläkin oli paljon asiaa saatava eteenpäin. Kerho on luvannut järjestää vuonna 1976 ”Retkeilyajot”. Kevätpuolen kokoukset kuluvatkin niissä merkeissä.

Paljon on jo sovittukin. Ajo alkaa Hämeenlinnasta, Ahveniston moottoriradalta. Ajojen suojelijaksi ja lähettäjäksi on lupautunut Hämeen läänin maaherra. Kerhon ”johto” kävi Hämeenlinnassa sopimassa asian. Pyykkösen Simo sai neuvoteltua öljy-yhtiö Mobil Oililta ajojen pääpalkinnon. Tampereella on saatu lupa käyttää Pysäköintita-

lon kattotasannetta ”maalina”, jonne autot sitten jäävät yöksi. Seuraavana päivänä kerho pitää siellä ”autonäyttelyn”.

Autokauppa on alkanut käymään

7.1.1976 myin Fiat 131-farmarin. Se oli ensimmäisiä juuri maahan tulleesta erästä. Ostaja oli Hankkijan asiakas Pälkäneeltä, maanviljelijä Tuomo Kämppi. Vuoden ensimmäisen tilin toivoisin laskujen takia olevan hyvän. Laskelmieni mukaan siitä taitaa tulla normaaliakin huonompi.

Ennakkohankintoja

Yksi Hankkijan monista ”sisarfirmoista” on Tarvikeyhtymä. Se on pitänyt varastoa korjaamon alakerran tiloissa. Siellä on nyt poistomyynti myös renkailla. Hinnat ovat ainakin henkilökunnalle ”sopivia”. Totesin heidän valikoimissaan olevan minunkin autoihini sopivia kokoja.

Lähitulevaisuudessa valmistuvaan 508 C/-39 autoonikin olisi oikean kokoisia 5.00–15” kesä- ja talvirenkaita. Kesärenkaat auton tarvitaan välttämättä, mutta tekisi mieli ottaa osaa sillä ensi kertaa suosittuun Keski-Suomen kerhon ”Talviajoo”. Siksi päätin ostaa myös neljä talvirengasta. Myös kokoelmissani oleva 500 Nuova 1958 tarvitsee pari 125-12”-rengasta. Ostinkin sitten renkaat. Kahdeksan kappaletta 5.00-15” ja kaksi kappaletta 125-12” yhteishintaan 320 markkaa.

Yllättäen minulle tuli Lahdesta kolme laatikollista Fiatin uusia osia. ”Lahden Pyörä- ja Kone”-niminen liike poisti varastoon seisomaan jääneitä osia. Kiitin ja kerroin antavani niitä edelleen tarvitsijoille. Harvinaisiksi tällaiset lahjoitukset taitavat jäädä.

Hankkija traktorimyyntin ykkönen

Joskus meille Auto-osastolle tuli myös Pääkonttorista traktoreita koskevia uutisia. Nyt Ali-Melkilä lähetti listan vuoden 1975 traktorimyyntistä Suomessa. Valmet oli ”ykkönen” 23 prosentin markkinaosuudella (2518



Toni luistelee omalla jäällä.

myytyä traktoria). Massey-Harris, 16,7 prosenttia (1830 traktoria), oli kakkonen. Hankkijan sisaryhtymän myymä Belarus oli tilastoissa sijalla 10, kolmen prosentin markkinaosuudella (334 traktoria).

Koska kukin yllä mainituista oli eri myyntiorganisaatiolla myynnissä, kiersi maakunnassa kolmen eri liikkeen myyjiä kauppaa hieromassa ja yleensä tarjoamassa ostajaa miellyttävää hintaa vanhasta. Käytännössä se ei kai ihan näin hassulta näyttänyt, vaan näillä kolmella merkillä oli omat käyttäjänsä. Kuten autoissa, merkkiuskuollisuutta oli myös traktorien ostajissa.

Muistan, miten Hankkijalla oloni alkuvuosina, Hankkija myi jo Valmet 15- ja 20-traktoreita. Rinnalla oli silloin Zetorja Massey-Harris-edustukset. Valmetista luovuttiin ja ”Masikkakin” osti Fergusonin. Silloin nimi oli Massey-Ferguson.

Myöhemmin sitten Valmet ja Hankkija sopivat Valmet-trak-

torien myyntiedustuksesta. Valmet ei varmaan pitänyt saman liikkeen myyvän toista ”valtamerkkiä”. Hankkija perusti ”Konekauppa Pellervon” hoitamaan MF-myyntiä. Nyt Hankkija myi vain Valmet-traktoria.

Belarus-edustuksessa Hankkija oli myös mukana. Sen myyntiin perustettiin ”Agroma”-niminen liike. Eiköhän se suunnilleen näin mennyt edellä mainituilla merkeillä.

10 eniten liikenteessä olevaa...

Saimme Autonovolta tiedon, mitä henkilöautomerkkejä Suomessa oli rekisterissä. Eniten oli Suomessa liikenteessä Fordeja, 14,3 prosenttia. Toisena oli Volkswagen 12,2 prosenttia ja kolmantena Fiat 11,0 prosenttia.

Lukumääräisesti henkilöautojen 10 kärjessä oli:

Ford	141 249 autoa
VW	120 431 autoa
Fiat	108 628 autoa
Toyota	81 127 autoa
Opel	72 765 autoa
Datsun	68 194 autoa
Saab	53 284 autoa
Volvo	46 220 autoa
Lada	33 250 autoa
Renault	28 675 autoa

Kaikkiaan ”Novon” luettelossa oli 25 merkkiä. Näistä viimeinen oli BMW 3 484 autolla. Henkilöautoja liikkui Suomen teillä vuoden 1975 lopussa 989 835 kappaletta. Mainittakoon vielä, että alle 1 000 kuutiosentin autoja myytiin Suomessa 25 470 kappaletta vuonna 1975. Näistä Fiateja oli eniten, 10 991 kappaletta eli 43,2 prosenttia kaikista.

Suomen 1976 alkuvuosi

Suomen alkuvuoden henkilöautomyynnissä japanilaiset autot ovat menestyneet hyvin. Datsun 100 A on tullut vauhdilla: Toyota Corolla 1200 on ollut myös suosittu.

Nyt tiedetään myös Euroopassa myytyjen autojen suosituimmat värit: Sininen, keltainen ja vihreä. Metalliväreissä autoja on haluttu vuonna 1975 33 prosenttia enemmän kuin vuonna 1963.

Pakkaset jatkuvat

11.1.1976 sunnuntaina pakkasen laski – 20:stä – 10:een. Aloin jäädyttää lapsille talonnurkalle luistinrataa.

Sisällä meillä oli vieläkin Seijan ”hoivaama” joulukuusi. Se on alkanut kasvaa, kun on saanut jatkuvasti vettä juureensa. Olen varovasti ehdotellut sen ulos vientiä.

14.1.1976 pakkaset nousevat taas. Tänään oli Aamulehdessä Autonovan yleisilmoitus Fiatin automalleista. Autokauppa on käynyt huonosti. Pirstystä autokauppaan tarvittaisiinkin. Yleinen talouslama ja työttömyys tuntuu tietysti myös autokaupassa.

Illalla Seija lähti Tampereelle elokuviin. Ihmettelin, oliko tämä ”Tappajahai” niin hyvä, että piti – 20 asteen pakkasessa lähteä sitä katsomaan. Rohkea suoritus, 13 vuotta vanhalla autolla noin 70 kilometrin ajelu!

Me jäätiin lasten kanssa katsomaan telkkaria. Toni oli mahataudissa ja oksentelee. Sanoo kyllä menevänsä aamulla kouluun. Alettiinkin sitten katsella hänen läksyjään valmiiksi. Seija palasi kello 21:n jälkeen. ”Neckari” oli toiminut hyvin ja kovasta pakkasesta huolimatta Seijakin oli pysynyt sulana.



Numero 2 Hannu Mikkola Fiat 124 Abarth.

Seijan ”Nekkari” räjähti

16.1.1976 perjantai, pakkas – 25 astetta. Olin selvinnyt työpaikalle. Asiakkaita ei näin pakkasella ole paljon liikkeellä. Puhelin kuitenkin soi. Seija siellä soitteli. Kertoi jääneensä kauppaan mennessään Männyn Oskarin talon kohdalle, kotipihaista alamäkeen kilometrin verran.

Kysyin, mitä tapahtui? ”Auto haisi ja kärysi... Sitten se räjähti”, kertoi pöllämystynyt kuljettaja. Lupasin lähteä apuun. 35 kilometrin ajoon meni aikansa. Kun saavuin ”räjähdyspaikalle”, kaikki oli taas hyvin ja auto toimi normaalisti. Raikkaassa pakkasessa odotellut vaimo lähti taas jatkamaan matkaa kohti kauppa. Minä ajoin varmuuden vuoksi perässä ja jatkoin takaisin työmaalle.

Illalla jäädytimme lisää luistinrataa. Pakkanen pysytteli yli – 20 asteen.

Työmaalla Hankkijalla vaihdettiin talon kaikkiin oviin lukot. Oliko uuden johtajan tulo vai vuodesta 1965 olleet lukot syynä? Uudet avaimet kuitenkin saatiin.

Huomaa selvästi päivän pidentyneen, kello 16 on vielä valoisaa. 18.1.1976 on pakkasen edelleen – 20 astetta. Päivällä voi jo kuvitella auringon hieman lämmittävän. Pakkasten jatkuminen tuntuu 1920-luvun talossa selvästi. Öljykamiina keittiön nurkassa ei paljon talon toisessa päässä – makuuhuoneessa – tun-

nu lämmittävän. Onneksi talossa on neljä lämmityskuntoista kaakeliuunia. Minun olisi vaan pitänyt kesällä hoitaa kuivaa polttopuuta tarjolle. Myöhäistä! Olen työmatkoilla poikkeillut Lamminpäässä ottamassa pieniä erii lämmitykseen. Valopetroli kamiina auttaisi, mutta ne antavat ilkeää katkua.

Ostamani nelisylinterinen Moto-Guzzi 350 GTS on edelleen takuukorjauksessa ”Novossa”. 16.1.1976 Seija lähetti sen kauppahinnasta 500 markkaa vaille kauppahinnan. Bensininkin hinta nousi 28 penniä litralta.

Kylmissä katokissa minulla värjöttelee nyt 13 harrasteautoa ja muissa tiloissa 11 kaksipyöräistä ja kaksi osina. Seija pitää näitä hankintoja täysin turhana rahan haaskauksena. Kyllähän se sitä meidän tuloillamme olikin.

Pakkasten jatkuessa oli pakko saada lisälämpöä. Taas otettiin valopetrolikamiina esiin. Nyt lainasin sen Villeltä. Valopetroli oli Hämeenkyrön myyntipai-koista loppu. Ilmeisesti oli muillakin lämmön tarvetta. Hain valopetrolia Häijästä.

Kyllä se on nyt uskottava, ettei valopetroliamiina sovellu asuintiloja lämmittämään. Ilmojen vähän lämmettyä siirsin Villen ”kaksiliekkisen” autotalliin Mersua lämmittämään. Totesin, ettei talvella voida autotalliani saada kamiinalla työskentelylämpöön. Palautin kamiinan Villelle.

Autonovolta tuli huumori-mielinen tiedote. Siinä mainittiin muun muassa, mikä oli 1.1.1976 Kiinan autokanta: Yksi henkilöauto 27 595 asukasta kohden. Suomessa tällä suhteella olisi keski-suudessa kaupungissa vain yksi auto liikenteessä! Suomi kyllä on ”kehitysmää” Kiinan verrattuna, jos vertaa polkupyörien määrässä.

Missä Suomessa on asukasmäärään nähden suurin Fiat-kanta? Autonovo kertoi, että Laviassa. Siellä henkilöautoista 26,6 prosenttia on Fiateja.

19.1.1976 oli kerhoilta Kesölin konttorilla Sorinahteella. Kerhomestari Pyykkönen oli saanut Aulis Pakulan vieraaksi. Kuulimme mielenkiintoisia kertomuksia hänen ulkomaan matkoiltaan. Myös hänen automuseonsa ”tilannekatsaus” saatiin.

Osa kerhoillasta meni Retkeilyajo-järjestelyistä juttellessa. Kuulimme myös, miten näinä päivinä pitäisi Restaurantaan tulla myyntifirman miehet ”pirttiä” kokoamaan. Sopimus-han oli, että katto tehdään sitten kerhon voimin talkoilla.

Monte Carlo 1976

24.1.1976 Aamulehti kertoi italialaisen Sandro Munarin voittaneen edellisenä yönä päättyneen Monte Carlo-rallin. Se oli Sandrolle jo kolmas voitto tässä vuoden rallisarjan aina aloittavassa kilpailussa. Munari kuuluu Fiat-tehtaan Lan-



Numero 10 Markku Alén Fiat 124 Abarth.

cia Stratos-kuljettajiin tämän vuoden kilpailuissa. Muita tässä tallissa ovat ruotsalainen Björn Waldegård ja ranskalainen Bernard Darniche. Viimemainittut veivät nyt Monten kakkos- ja kolmossijat tuossa järjestyksessä. Melkoinen näytös Lancialta. Suomen Markku Alén Fiat 124 Abarthilla oli kuudes.

Edellisvuoden Montessa oli Munari myös voittaja Lancialla, Hannu Mikkola ja Markku Alén Fiat Abarthilla toinen ja kolmas. Suomalaiset ajoivat tuolloin 1975 ja nyt 1976 Fiat 124-pohjaisella Abarth Rallyllä. Edellisvuosina auto oli voittanut monia ralleja. Harva meistä muistaa Hannu Mikkolan kilpailleen voitokkaasti myös Fiatilla.

Kevättä ilmassa

Oltiin 25.1. Tonin ja Sannan kanssa omalla luistinradalla. Aurinko jo lämmittää. Aina-kin pakkasen laski. Talitintti ja muut pikkulinnut noutavat siemeniä lintulaudalta ja ovat alkanet taas viserrellä.

Hämeenkyrön Lentokerhon kone lensi ylitse. Puikoissa on varmaan Järvensivun Matti, lentäjäveteraani ja innokas höyryvenemies.

Heti maanantaina myin Oriveden sikatilalliselle, Björklundin ”Manulle” kaksiovisen Fiat 131 S-auton. Tiistaina 27.1. myin Olkinuoralle kaksiovisen 128:n. Kake myi Z-1100:n (nyt ei enää sanota Zastava 1100).



Tarroilla ehostettu ”Fiat 128 Z”

Alkaiskohan aurinko lämmittää ostajia kauppoille? Ennen kuunvaihdetta Kake myi isomman Fiat 132 S:n.

Saimme tänään keskiviikkona 4.2.1976 maahantuojalta ensimmäisen Fiat 128-3P Berlinetta-auton. Jotkut uskolliset Fiat 128-käyttäjät ehtivät sitä jo kyselläkin. Lukevat ilmeisesti alan lehdistä sellaisen tulevan myyntiin. Laitoin saamaamme autoon liikkeen koekilvet ja suoritin ”tutustumisajon” Hämeenkyröön.

Kotona odotti taas jäätynyt vesipumppu. Sainkin sen sulaksi sähkölämmittäjällä. Sitten lämmittämään ”keskiviikkosaunaa”. Seija oli jo sopinut menevänsä Holmanperään Aunelle saunaan. En sitten lämmittänyt saunaa tänään.

Seuraavana päivänä ajelimme Autonovoön. Asiakkaani Manu Björklund halusi tutustua maa-hantuojaan ja ajaa sieltä uuden Mirafiorinsa ensikilometrit Orivedelle. Minä kysyin samalla, onko ”Guzzi-fourini” jo kunnossa? Ei ollut vielä!

Kävin vaateostoksilla Hovi-vuoren ”vaatehtimossa”. Seijan siskonmies, Mara, myi minulle edullisesti kuteita. Punainen klubitakki, mustat housut, hieno paita, solmio ja hanskat (”ulkoesittelyyn”). Nyt nähtiin automyynnissä ”itsevarma myyjä” uudessa vaateparressa!

Kerho talkoille Restaurannassa

8.2.1976 oli sunnuntai. Olimme Tonin kanssa vieneet Seija ja Sannan Korkinäkeen mummolaan, josta jatkoimme miehissä Kangasalle Restaurantaan.

Toimintakeskuksen työmaalla olivat kattotalkoot alkaneet. Myyjän porukka oli sovitusti rakentanut seinät valmiiksi ja nyt talkoiltiin kattoa. Minäkin yritin jotenkin olla apuna, mutta Tonille ei ollut sopivaa puuhaa ja hän alkoi pitkästyä. Kurkisen Reijo halusi viedä pojan leikkimään heidän lastensa kanssa. Toni oli siihen valmis. Kun ilta alkoi hämärtää, lähdin kotimatalle. Ensin hain Tonin Kurkisilta. Hänellä oli ollut siellä kivaa. Seijan ja Sannan haettuamme ajelimme hämärässä illassa kotiin.

Restaurannassa pojat jatkoivat katon tekoa valonheittäjän valossa vielä pitkään. Viikolla kuulin katon olevan päätyjä vaille valmis.

Kerhon vuosikokous

Lauantaina 14.2.1976 oli Hankkijalla SA-HK Tampereen kerhon vuosikokous. Paikalle tuli liki 20 jäsentä. Puheenjohtajaksi valittiin edelleen Matti Järvenpää. Hallitus muodostui suurelta osin entisistä. Paljon puhuttiin kerhon toimintakeskuksen käytöstä ja tietysti tulevista ”Retkeilyajoista”.

Olin Olaville kertonut vaihdossa tulleesta, uutta vastaavasta Honda 350 ”Fourista” vm. 1975. Pyörällä oli ajettu vain 4 300 kilometriä. Olavi taitaa ajatella Leilan olevan valmis saamaan jo tehokkaamman moottoripyörän



Restaurannan mökki alkoi saada katon päälleen.



Päädyt jäivät 8.2.1976 talkoissa kattamatta.

125 kuutioisen tilalle. Kävimme vaihtoautohallilla katsomassa ”hopeatankkista” ja ”neljä-yhteen-pakoputkilla” varustettua pyörää. Asia jäi Olaville mietintään ja pyörä vaihtoikin omistajaa hyvin pian toisaalle.

Fiatilta uusi malli ralliin

Vuosi ensimmäisten F.I.A.T.-merkkisten autojen valmistumisesta, oli tehdas heti mukana Italiassa järjestetyissä kilpailuissa. Astissa vuonna 1900 järjestetyn kilpailun voitti FIAT.

Tietysti näillä sauvaohjatuilla ajettu ”kilpailu” oli enemmän tuleville (harvoille) ostajille mahdollisuus seurata ja vertailla näitä ensimmäisiä automalleja keskenään. Nytkin yli 70 vuotta myöhemmin Fiat-tehdas kilpailuttaa autojaan ympäri maailmaa rallikilpailuissa. Se vaatii jatkuvaa kehitystä kaikilla autonrakennuksen osa-alueilla.

Myöhemmin niitä voidaan ottaa mukaan sarjavalmistettaviin myyntimalleihin. Fiatin yhteistyö virityspaja Abarthin kanssa on ollut tuloksellista. Nyt 9.2.1976 oli tullut tieto Fiat-tehtaan ottavan ralliauton pohjaksi nykyisen myyntimallin 131.

Uutta Abarth 131 Rallyä tehdään 100 auton sarja ”nelosryhmään”. Luokitus tehdään helmikuun loppuun mennessä. Autosta tehdään ne sata 215 hevosvoiman suoraruiskutusmoottorilla. Myyntiin tulee kisa-auton kesympi näköispainos Fiat 131 Abarth 2000 cc 149 hv/6400 rpm. Tehdas jatkaa Euroopan kilpailuissa 131 Abarth Rally-autoilla. Virallinen kilpailuväri on OLIO FIAT’in keltainen ja sininen. Suomesta



Fiat Abarth 131 Rally. Tässä kotimaisessa rallissa Autonovon sponsoroima Timo Salonen Autonovon auton ohjaimissa.

tehdas on valtuuttanut ajajaksi Markku Alénin ja kartanlukijaksi Ilkka Kivimäen. Autonovo hankki myös kotimaan kilpailuihin kyseisen auton.

Hirviä ja hiihtolomaa

Olen ajellut viisi vuotta ajellut työmatkaa Hämeenkyröstä Tampereelle. Jotkut kaverit työssä ajelevat samaa tietä ja näkevät jatkuvasti tienvieressä hirviä. Minäkin aloin nyt tähyillä ajon aikana tien reunoille. Heti aloin havainnoida sarvipäitä tienreunan pusikoissa. Nyt aloin varoa niitä! Tiellä ei ole nopeusrajoitusta ja on oikeastaan ihme, ettei mitään ole sattunut.

22.2.21976 alkoi koululaisilla hiihtoloma. Vein Tonin Lamminpäähän lauantaina työhön mennessä. Käyvät Teivaalan harjulla hiihtelemässä ja iltaisin lautapelejä pelaten kuluttavat aikaa. Päivisin luvataan ”8” pakkasia ja auringon paistetta. Toni viihtyy tädin kanssa hyvin.

Työssä on ollut rauhallista, mutta 24.2. (karkauspäivänä) myin kaksi Fiat 126-autoa. Molemmat kaupat olivat vaihtoja. Ensin tuli vaihdossa 1963-mallin Wartburg ja toisessa hyväkuntoinen, oikeastaan ”timantti” 190 D Mersu. Myös

tämä oli vuoden 1963 mallia.

Pidettiin Hankkijan saunalla ”saunailta” Hämeen Autokoulun henkilökunnalle. Olihan heillä nyt kolme 131-autoa opetuskäytössä. Ajelin saunalta kotiin yöllä räntäsateen luukastuttamaa tietä.

Olen ajellut 126-esittelyautolla. Siihen on alkanut saada muitakin talvirenkaita kuin aluksi vain Dunlop-renkaita. Kokohan on jo käynyt harvinaiseksi Suomessa (125-12”). Autonovo lähetti myyntitiedotteen, jossa painotetaan Fiat 127-mallin etuja verrattuna ”kilpailijaan” Datsun 100 AF 2-malliin.

Karkauspäivänä kerho piti Kirkkojärven jäällä, Restaurannassa, ”pileet” rusettiluistelun ja ahkiolla vetokilpailun merkeissä. Sihteeri Eila Renko pyysi ottamaan vehkeet ja pätkän makkaraa mukaan nuotiolla paistettavaksi (siis makkaran). ”Vanhoja poikia” ei tulla kosimaan, vakuutti Eila.

26.2.1976, vaikka on vuoden lyhin kuukausi, on siinä tänä vuonna viisi sunnuntaita. Kauppaakin on tehty. 127-mali on merkkiuskollisia 850-käyttäjiä kiinnostanut, 133 ei niinkään. Ehdin vielä ennen kuukauden loppua myydä kolmiovisen 127 Specialin. Mallin, jota ei enää

maahantuoda, vaikka valmistus kyllä jatkuu tehtaalla (loppui vuonna 1977). Myin myös kaksiovisen Fiat 128:n.

Tilasin esittelyautoksi sammaleen vihreän 127 Specialin. Se on hyvännäköinen ulkoa ja sisältä ja sillä voi antaa koeajoja myös normaalimallia ostelevalle. Fiat-esittelyauto on ollut myös 133-mallina. Sen myimme ja tilasin tilalle uuden kirkkaan punaisen. Siinä on pieniä muutoksiakin entiseen verrattuna. 133 on muuten markkinoiden edullisin ”länsiauto”, ovh. 15 590 markkaa.

Ehdimme helmikuussa vielä myydä 128-esittelyautomme Orivedelle ”Kkt Kotipohjan” rauta/maatalousosaston esimiehelle, Matti Seppälälle. Hän vei auton heti.

Tilasin uuden, mutta valitsin väriksi ”Verde Brilliantin” ja sen toimitusaika on pari viikkoa. 6.3.1976 oli lauantai. Laskin tänä vuonna myyneeni vain kymmenkunta uutta Fiatia.

Kevätaurinko sai Mersun kunnostukseen

Aloin taas lämmittää ”Mersu-tallia”. Ostin Arvolan Reimalta uuden kaksiliekkisen valopetrolikamiinan. Se palaa ”ennen haistetuista” parhaiten

ja puhtaimmin. Jätän sen saliin kovemmillä yöpakkasilla. Vien sisällä olleen talliin.

Luulen jo päivisin ilmojen alkavan lämmetä ja aion aloittaa auton rakentelun taas tallissa. Talvella olin todennut tehtyjen asioiden korjailua. Laitoin konepellit paikoilleen ja huomasin etupalkin olevan muutaman sentin liian korkean. Oli tehty se varaosakirjan kuvan mukaan. Otin palkin irti ja Mattilan Timo korjasi sen sopiviin mittoihin.

Olen ollut tallissa miltei päivittäin – työstä tulon jälkeenkin kamiinan lämpö riittää jo työskentelyyn. Viimeksi sovitelin Mersuun takalokasuojien kannattimia. Onneksi nekin olivat säilyneet ja olivat nyt maalatuina helppo asentaa runkoon. Totesin pieniä maalauksia tehdessäni lämmön riittävän siihenkin.

Pakulakin soitteli. Teki selvästi ”tikusta asiaa” kyselemällä, miten Retkeilyajon järjestelyt etenevät? Kerroin mitä kokouksissa oli olin kuullut, että olimme saaneet ajoen ”sponsoriksi” myös Belmont -savukemerkin. Nyt on tarkoitus tehdä tasokas luettelo osallistujista ja autoista, jotka osallistuvat XVII Retkeilyajoihin.

Kysyin hänen museostaan ja Aulis kertoi asioiden etenevän hyvään malliin. Kertoi miettineensä myös uutta tarjousta Mercedes-Benz K 24/100/140-autostani.

Pakulan uusi tarjous 12.3.1976

Hän antaisi minulle 50 000 markkaa rahaa autosta. Toinen vaihtoehto olisi 30 000 markkaa rahaa ja se hieno vihreä 300 vm 1952 MB-henkilöauto, jonka hän Tampereelta osti. Pakula käski minun rauhassa miettiä tarjousta ja kertoa, mitä mieltä olen.

Minä hylkäsin heti kolmannen 300-Mersun tulon. Ne kaksi entistäkin vievät turhan paljon tilaa ja ajokuntoisina ”riittävät” minun Mersu-kokoelmaani. Minullahan on myös 170 Va, vuosimalli 1952.

Jään miettimään luovunko mielenkiintoisesta ”K”-projektistani. Raha menisi ”piirtelemäini” 360 neliön autotalliin.



Uudesti syntynyt Austin Mini 850 1969 syysauringossa.

Hyvää Joulua harrastajat!

Tämä juttu sai alkunsa jo syyskuun alku-puolella ollessani Mustalahdessa Tampe-reen mobilistien keskiviikkotapaamisessa, kun tämän auton omistaja tuli kyselemään minkälainen homma olisi museoajoneuvo-tarkastus hänen kunnostamaansa Austin Miniin.

Menimme katsomaan Miniä ja sehän näytti todella hienolta, Kyseessä on Austin Mini 850 mk2 1969, joka on kunnostettu tosi hienosti oikeanikäisillä ja -kaltaisilla osilla, Mineihin on aika usein tehty kai-



Mini näyttää uudelta autolta joka suunnasta.



Peruskorjattu Minin 850 moottori. Kuva Seppo Peräinen

kenlaisia muutoksia vuosien varrella, niin kuin oli tässäkin, mutta nyt auto vastaa taas alkuperäistä. Erityisen hienoa tässä yksilössä on esimerkiksi se, että Hydro-lastic-nestejousitus on täysin kunnostettu ja on taas toimiva, Verhoilut ovat osittain alkuperäiset ja uusitut verhoilut vastaavat alkuperäistä ja auto näyttää joka puolelta uutta vastaavalta.

Auton omistaja Seppo Peräinen on kun-

nostanut auton perusteellisesti alkuperäistä vastaavaksi ja kertoo auton ostamisesta näin:

”Ensin olin iskenyt silmäni Alajärvel-lä myynnissä olevaan mk3:seen Miniin, mutta yön aikana oli tullut myyntiin tämä mk2, joka siis muutti suunnitelmiani. Kä-vin paikan päällä koeajolla, Olin liekeissä ja maksoin käsirahan. Otin Tampereelta trailerin vuokralle ja hain auton trailerilla, koska luottoa ei ollut vielä syntynyt tä-

hän kulkupeliin ja se oli kyllä viisautta, kun selvisi mm. takatukivarsien välyksien poistoyritykset, Auto oli kuitenkin juuri katsastettu, mutta myöhemmin selvisi, että kaikenlaisia virityksiä oli tehty, kun autoa oli koitettu korjata katsastuskuntoon.”

”Auto oli paperien mukaan 850 moot-torilla, mutta moottori paljastui Mailerin 1300 moottoriksi, missä oli 1000-kuutioisen moottorin tyyppikilpi”, Seppo muistelee ja totesi päättäneensä, että auto pitää käydä totaalisesti läpi.

Pääsääntöisesti omistaja on tehnyt itse valtaosan työvaiheista. Peltityöt Seppo ker-too tehneensä serkkunsa Ari Mäkiharjun pihassa pressutallissa Pohjatöissä oli apuna Jari Lapiolahti, jolla on vankka kokemus automaalauslausesta. Pintamaalaus suoritettiin Ollisen Kolarimaalaus oy:ssä Jani Lampisen toimesta.

”Teknistä apua moottorin kunnostami- sessa sain Kaivo-Ojan Juhalta itse opiskel-lessani siinä samalla ja Jussilta sain myös arvokkaita vinkkejä, Samoin Virtasen Timo oli myös korvaamaton apu/tieto-pankki monessa asiassa, Edellä mainitut herrat ohjailivat noviisia pysymään oikealla tiellä”, muistelee Seppo ja haluaakin tässä samalla mainita erityiskiitokset näille mo-lemmille uusista alkuperäisistä ja nykyään harvinaisista varaosista sekä neuvoista pro-jektin kanssa.

”Auto katsastettiin elokuussa Pirkkalan Plus-katsastuksessa Jukka Rantasen toi-mesta ja syyskuussa auto museoajoneu-votarkastettiin Pasi Myllymäen ja Ville Koskenniemen käydessä auton läpi”.

Lopputulos on erittäin hieno katsoo autoa sitten sisältä, päältä tai alta. Museo-ajoneuvotarkastajat toivottavatkin Sepolle mukavia kilometrejä täysin entisöidyn Mini ratissa!



Myös konetila on kuin uudesta autosta.



Teksti ja kuvat ellei toisin mainita Pasi Myllymäki

Osittain uusitut siistit verhoilut,osa on alkuperäistä.



Minin kori oli välillä täysin tyhjä. Kuva Seppo Peräinen



Minin alusta näyttää uuden auton alustalta. Autoon löytyi harvinainen Lucas-peruutusvalo.

Kemian kertausta autotallissa

Ajoneuvoa kunnostettaessa tör-
mää usein varsinkin herkkien
peltiosien kanssa ongelmaan,
miten ruosteen ja vanhan maalin
sekä lian saisi pois mahdollisim-
man hellävaraisesti. Varsinkin
suuremmilla tasaisilla peltipin-
noilla hiekkapuhallus on erittäin
riskialtis puhdistustapa, pellin
venyminen on vähänkään suu-
remmalla paineella ja väärällä
kulmalla puhallettaessa toden-
näköistä.

Vaihtoehtojen arviointia

Lasimurskapuhallus on mene-
telmänä turvallisempi, mutta
tätä menetelmää käyttävät
yritykset ovat melko harvassa
ja vaadittavat laitteistot ovat
kalliita harrastajabudjetille.
Sama koskee soodapuhallusta,
joka on pellille erittäin helläva-
rainen, mutta ei poista ruostetta.
Soodan poistaminen on myös
osoittautunut melko hankalaksi,
mikä on aiheuttanut murheita
maalin tartunnan kanssa.

Pelkän maalin poistamiseen
on toki mahdollista käyttää
myös kuivajääpuhallusta tai kor-
keapainepesua, mutta ruoste ei
näilläkään keinoilla irtoa. Mut-
ta on vielä yksi hyvä vaihtoehto
varsinkin pienemmille osille, eli
erilaiset kemialliset puhdistus-
menetelmät. Näissä rajoittavana
tekijänä on lähinnä käytettävissä
olevan altaan koko. Myös käy-
tetyt kemikaalit hävittämisestä
tulee huolehtia asianmukaisella
tavalla.

Moni on varmasti kuullut ja
hankkinut omiakin kokemuksia
sitruunahapon ruosteenpois-
to-ominaisuuksista. Olen myös
itse käyttänyt sitä pienemmissä
osissa vaihtelevilla väkevyyksil-
lä, mutta erään harrastajakol-
legan kanssa heräsi uteliaisuus
menetelmän käytöstä myös
suuremmille osille, samalla
jatkojalostaen prosessia.

Sitruunahappo ei ole kum-
moinenkaan liuotin eikä se
poista juurikaan maalia, eli piti
valita toinen aine, jolla osasta
saadaan maali ja lika pois ennen
hapotusta. Tähän valitsimme
kaustisen soodan eli natrium-
hydroksidin, joka arkikielessä



Osat olleet puoliksi lipeäkylvyssä noin 24h.

on lipeää. Hapotukseen voi hy-
vin käyttää myös fosforihappoa,
mutta suuren allaskoon takia
päädyimme edullisempaan
sitruunahappoon, onhan ylit-
sepursuava nuukuus meidän
pussihousujen perinteinen hyve.
Nämä työmenetelmät, seos-
suhteet sekä lämpötilat perus-
tuvat omiin kokeiluihimme. Eli
väitöskirjaa en aiheesta pysty
tekemään, mutta näillä mene-
telmillä pääsee jo hyvin alkuun,
eikä mikään estä jatkojalosta-
masta työmenetelmiä.

Lipeäkylpy

Tällä siis poistetaan osista rasva
ja maalit. Heti alkuun vakava
varoituksen sana: Vaikka nat-
riumhydroksidi ei sinänsä ole
myrkyllistä, se on väkevästä
liuoksena erittäin syövyttävää!
On aina käytettävä kasvot peit-
tävää suojavisiiriä sekä pitkiä
neopreenikumikäsineitä sekä
suojaavaa vaatetusta, kun toi-
mitaan lähelläkään lipeäallasta
tai edes huuhdotaan käsiteltyjä
osia.

Lipeä on hyvin vahva emäs,
joka syövyttää lähes kaikkia
orgaanisia aineita sekä useita
metalleja. Tästä johtuen sitä voi
käyttää ainoastaan teräspelti-
ja valurautaosille. Esimerkiksi

alumiini, sinkki ja tina syöpyvät
hetkessä muodostaen runsaasti
erittäin tulenarkaa vetyä. Var-
mista aina, ettei liuokseen mene
vahingossakaan mitään edellä
mainituista. Ja muista: Sama
koskee myös seosmetalleja
kuten esimerkiksi messinkiä,
silumiinia sekä pronssia.

Yksinkertaisen astian li-
peäkylpyyn saa esimerkiksi
tavallisesta tynnyristä, johon
kannattaa hankkia salvallinen
kansi liuoksen säilytystä varten.
Astia kannattaa myös vuorata
esimerkiksi solumuovieristeel-
lä ettei liuoksen lämpö karkaa
taivaan tuuliin. Tarvitaan myös
lämmitin, jolla saadaan tarvitta-
va noin 60-70 asteen lämpötila.
Tähän käy hyvin 1,5 kW tynny-
rilämmitin. Pitää muistaa, että
myös lämmittimen vastusosan
tulee kestää lipeää, eli varmista,
että vastuselementti on ruos-
tumaton tai haponkestävää
terästä. Hommaa myös syö-
vyttävän aineen varoituskilpi
altaan kylkeen, vaikka se olisi
jemmassa omassa verstaassasi
pois muiden ulottuvilta.

Natriumhydroksidia saa 25
kg:n säikeissä esimerkiksi mehi-
läistarhureiden verkkokaupois-
ta, pienempinä erinä vaikkapa
Biltemasta, jossa sitä myydään
kaustinen sooda- nimellä. Myös

monet ammattikäyttöön tar-
koitetut putkenavausrakeet ovat
käytännössä lähes puhdasta nat-
riumhydroksidia, mutta nämä
ovat hinnaltaan kalliimpia ja
niissä saattaa olla lisäaineis-
tuksia, joten niitä ei kannattane
tähän hommaan käyttää.

Itse teimme liuoksen 200 lit-
ran tynnyriin johon laitoimme
150 litraa vettä. Tähän sekoi-
timme 25 kg natriumhydroksi-
dia hitaasti kauhalla kaataen ja
samalla lientä sekoittane. Taas
varoituksen sana! Lipeärakei-
den liuetessa veteen syntyy lähes
välittömästi voimakas kemial-
linen reaktio, joka muodostaa
runsaasti lämpöä. Sekoita siis
aina kylmään veteen! Lämmi-
tä liuos ennen osien käsittelyä,
sopiva lämpötila on noin 60-70
astetta.

Osat kannattaa puhdistaa
ennen altaaseen upottamista
esimerkiksi painepesurilla.
Erittäin rasvaiset osat kan-
nattaa myös välillä huuhdella.
Näin aine pääsee vaikuttamaan
kunnolla myös paksun pikeen-
tyneen rasvan alle. Yleensä
maali irtoaa jo muutamassa
tunnissa, mutta noin vuorokau-
si on osoittautunut sopivaksi
liuotusajaksi. Kun osat on saa-
tu puhtaiksi, ne huuhdellaan
runsaalla vedellä ja kuivataan

huolellisesti. Muistutus vielä,
että myös huuhdellessa on käy-
tettävä suojavarusteita.

Sitruunahappoallas

Lipeäkylvyn jälkeen osiin
mahdollisesti jäänyt ruoste
poistetaan sitruunahapolla,
jota saa mm. Hankkijalta 5 kg
ja 25 kg pakkauksissa. Ainetta
myyvät myös leipomoiden tuk-
kuliikkeet, sillä sitä käytetään
happamuuden säätöaineena elin-
tarviketeollisuudessa e- koodin
ollessa E330. Myös apteekit ja
elintarvikeliikkeet myyvät pie-
nemmissä pakkauksissa, mutta
kilohinta on silloin huomatta-
vasti korkeampi. Sitruunahappo
on huomattavasti turvallisempi
aine kuin lipeä, mutta silmät ja
kädet on syytä suojata myös tä-
män kanssa toimiessa.

Astiana meillä on tuhan-
nen litran IBC- kontti, joka
on leikattu yläosastaan auki ja
vuorattu 50 mm Finnfoam- le-
vyllä ympäriinsä. Kantena on
100 mm solumuovilevy. Liuosta
on turha tehdä liian väkeväksi,
4-5% seos riittää vallan hyvin.
Itse sekoitimme yhden 25 kg
säkin noin 650 litraan vettä.
Hapotuksen voi tehdä ilman
lämmitystä, mutta jos liuoksen
lämpötila on yli 50 astetta, no-
peutuu prosessi huomattavasti.
Lämmittimenä voi huolellisen
huuhtelun jälkeen käyttää sa-
maa tynnyrilämmitintä kun
lipeäaltaassakin. Käsittelyaika
on lämpimällä liuoksella muuta-
masta tunnista noin vuorokau-
teen, mutta varsinkin pahem-
min ruostuneet osat kannattaa
aina välillä harjata karkealla
harjalla. Tähän käy messinki-



Osat happotettuna ja huuhdeltuna.



Osa on ollut muutaman tunnin happoaltaassa, suurin osa näkyvästä ruosteesta on jo irtaantunut ja se harjataan pois.

tai juuriharja, teräsharja on
vähän turhan krouvi.

Kun kaikki ruoste on saatu
poistettua, huuhdotaan osat
huolellisesti. Tähän voi käy-
ttää myös lievästi emäksistä
pesuainetta, jolloin mahdol-
liset happojäämät saa samalla
neutralisoitua.

Varsinkin pidemmillä kä-
sittelyajoilla pintaan muodos-
tuu tummempi kerros, joka on
helppo poistaa maalin hiontaan
tarkoitetuilla ns. karhunkielillä
tai hienolla vaahtomuovialustai-
sella Abranet- hiomapyörällä ja
epäkeskiohiomakoneella.

Teksti ja kuvat
Tuukka Perkola



Pintaan muodostunut kerros lähtee helposti esimerkiksi karhunkielellä.



Torinon peruskirja

Yhdistyneiden kansakuntien kasvatus-, tiede- ja kulttuuri-järjestö eli Lontooksi United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization eli Unesco on yksi Yhdistyneiden Kansakuntien eli YK:n erityis-järjestöistä. Sen tarkoituksena on kasvatuksen, tieteen ja kulttuurin avulla edistää rauhaa. Unesco perustettiin 16. marraskuuta 1945, ja siihen kuuluu 195 jäsenmaata. Suomi liittyi järjestöön vuonna 1956. Nykyisin Unesco voi olla tunnetuin Maailmaperintökohteistaan, joissa Suomessa vanhin on Suomenlinna tai Geoparkeista.

Unesco on koonnut yleismaailmallisia julistuksia monista asioista. Lähinnä mobilismia ovat olleet Venetsian peruskirja vuodelta 1964. Se julistaa periaatteet rakennus-

perinnön säilyttämiseksi. Jo sitä julistettaessa heräsi voimakas keskustelu ja kritiikkikin sen sisällöstä. Kuitenkaan tästä ei pelästytty vaan julistuksia eli siis peruskirjoja on tullut historiallisista laivoista vuonna 2003 (Charter of Barcelona), rauta-teistä vuonna 2005 (Charter of Riga) ja viimein moottoriajoneuvoista.

Torinon peruskirja (Charter of Turin) vahvistettiin vuonna 2012. Sen on laatinut seitsemän henkinen FIVAn Kulttuurikomis-sio. FIVA puolestaan on Kansainvälinen historiallisten ajoneuvojen järjestö, johon ŠAHK kuuluu Suomen edustajana. Suomesta siihen kuuluvat myös VMPK ja Mobilia. Työryhmä, joka on peruskirjan laatinut, oli tietysti varsin kansainvälinen keskieuroppalai-

nen joukko. Turha mainita, ettei suomalaisia tai edes ruotsalaisia tähän joukkoon mahtunut. Peruskirja on julkistettu englanniksi, mutta se on laadittu muilla kielillä, joista ainakin saksan, italian ja ranskan kielen jäämiä englanninkielisessä versiossakin erottuu. Kun teksti on nyt käännetty suomeksi, tutkimme omien osaamistemme pohjalta myös saksan ja ranskankieliset versiot.

Sitten sopii kysyä, että miksi peruskirja maantieliikenteen ajoneuvoille on tullut vasta noin vuosikymmen laivojen ja junien jälkeen. Hyvä kysymys, johon ei ole hyvää vastausta. Peruskirjan tuottaminen ei tietenkään ole helppoa, kun sovitetaan toisistaan poikkeavia, eri maiden, näkemyksiä yhteen paperiin. Työn ovat tehneet lähinnä

keskieurooppalaiset yliopisto-henkilöt. Toinen melkein yhtä hyvä kysymys on, miksi tämä julistus käännetään vasta melkein kymmenen vuotta sen ilmestymisen jälkeen suomeksi? Vastaus siihen on hyvin selvä: Kun ei käännetty aikaisemmin!

Paperi on selvää pässin lihaa siitä, miten keskieuroppalainen harrastus ja kulttuuri näkevät historiallisen tieliikenteen kapitukset. Suomessa luonnollisesti toimitaan kansallisten normien mukaan. Ehkä tärkeintä on oivaltaa, että tämän ”Tornion sopimuksen” (Charter of Turin) mukaisesti FIVA oman EU-edustuksensa avulla ajaa meidänkin harrastuksemme etuja Brysselissä.

Palataan tähän paperiin Hyrsyn seuraavassa numerossa. Martti Piltz

tuksena on historiallisten ajoneuvojen ylläpitäminen niin teknisinä esineinä kuin todistena kulkuvälineiden historiasta ja kulttuurista. Se on välttämätöntä käytettyjen menetelmien, materiaalia koskevan tietämyksen ja työprosessien siirtämiseksi tuleville sukupolville. Pyrimme myös säilyttämään näiden ajoneuvojen valmistukseen ja käyttöön liittyvää erikoisosaamista, asiantuntemusta ja taitoja.

3. Kunnossapito

Jatkuva ja ylläpitävä kunnossapito on olennaista historiallisten ajoneuvojen säilyttämiseksi. Historiallisten ajoneuvojen vastuullinen käyttö, myös julkisilla teillä, on tärkeää niiden säilyttämisen kannalta. Tämä on ainoa tapa täysin ymmärtää ja siirtää niiden ajamista ja kunnossapittoa koskevaa perinnetietoa seuraaville sukupolville.

4. Asema

Historiallisten ajoneuvojen säilyttämiselle on eduksi, että niitä pidetään olennaisena osana julkista elämää ja niiden nähdään edistävän kulttuuriperintöämme. On tärkeää ja toivottavaa, että niitä voidaan käyttää. Jotta historiallisia ajoneuvoja voidaan käyttää, niihin ei kuitenkaan pidä tehdä muutoksia enemmän kuin on tarpeellista. Välttämättömät muutokset eivät saa vaikuttaa ajoneuvojen historialliseen materiaaliin. Lähtökohtana on, että niiden ei pidä muuttaa ajoneuvon valmistusajankohdalta peräisin olevaa tekniikkaa ja ulkomuotoa.

5. Prosessit

Historiallisten ajoneuvojen säilyttäminen voi edellyttää laajuudeltaan erilaisia toimenpiteitä. Säilyttäminen tarkoittaa ajoneuvoista huolehtimista ja niiden rappeutumisen tai vaurioitumisen estämistä. Sillä turvataan historiallisen ajoneuvon tai kohteen nykyisen kunnan, yksilöllisen laadun ja muistoarvon säilyminen.

Suojaaminen kattaa kaikki ajoneuvon tai kohteen säilyttämiseen tarkoitettut toimet, jotka eivät muuta sen historiallista ulkomuotoa, osia tai materiaaleja.

Suojaamistoimet eivät millään tavalla vaaranna kohteen historiallista tai materiaalista dokumentaarista arvoa. Niiden tarkoituksena on pelkäästään estää tai vähintään viivästyttää jatkuvaan kunnan heikkenemistä. Tavallisesti tällaiset toimet eivät näy päällepäin.

Entisöinti on puuttuvien osien tai kohtien palauttamista, jonka tarkoituksena on saada näkyviin ajoneuvon aiempi ilme. Toimet ovat suojelua laajemmalla. Entisöityjen kohtien tulee sulautua huomaamattomasti ajoneuvon alkuperäisiin osiin, mutta tarkoituksena on, että ne erottuvat ajoneuvosta lähemmässä tarkastelussa.

Tämä poikkeaa korjaamisesta, joka tarkoittaa nykyisten tai puuttuvien osien muokkaamista, kunnostusta tai vaihtamista. Kunnostaminen tekee ajoneuvosta jälleen täysin käyttökuntoisen, eikä siinä välttämättä oteta huomioon ajoneuvon aitoa ja alkuperäistä ulkoasua.

Säilyttäminen, suojaaminen ja entisöinti ovat erikoistoimenpiteitä, joiden tarkoituksena on turvata ja tehdä näkyväksi ajoneuvon tekninen, esteettinen, toiminnallinen, yhteiskunnallinen ja historiallinen arvo. Niissä tulee pyrkiä ymmärtämään ja ottamaan huomioon kunkin ajoneuvon alkuperäinen muotoilu ja historiallinen tausta. Niiden tulee perustua historiallisen kohteen kunnioittamiseen ja aidoista asiakirjoista peräisin olevaan tietoon.

6. Historia

Kaikki ajoneuvoon sen tavalisen käyttöä aikana tehdyt muutokset ja muokkaukset, jotka ovat muuttaneet sitä alkuperäisestä, ovat osa ajoneuvon historiaa ja ne tulee säilyttää sellaisenaan. Tästä syystä historiallista ajoneuvoa ei ole tarpeen entisöidä tavalla, joka muuttaa sen ulkonäköä ja teknisiä ominaisuuksia sellaisiksi, jollaisia ne olivat ajoneuvon valmistuspäivänä. Sellaisia entisöintitoimia, jotka muuttavat ajoneuvon ulkomuotoa tietyn ajanjakson mukaiseksi, tulee tehdä vain historiallisten asiakirjojen huolellisen tarkastelun ja perinpohjaisen suunnittelun pohjalta.

Entisöintiprosessissa historialliset osat korvaavat osat ja materiaalit tulee merkitä yksinkertaisilla ja pysyillä merkinnöillä, jotta ne voidaan erottaa historiallisesta materiaalista. Vaihdetuille osille FIVA suosittelee tähän peruskirjaan liitettyä merkintäjärjestelmää (katso liite).

7. Tarkkuus

Historiallisten ajoneuvojen entisöinnissä tulee käyttää mieluiten historiallisesti asianmukaisia materiaaleja ja työtekniikoita, paitsi jos tällaisia materiaaleja tai tekniikoita ei voi enää käyttää turvallisuuksista, siksi, että niitä ei ole saatavana, tai lain-säädännön takia. Perinteiset materiaalit eivät välttämättä sovellu erityisesti historiallisten kohteiden säilyttämiseen. Kuten muussakin entisöinnissä, tässä tapauksessa voidaan niiden sijaan käyttää nykyaikaisia materiaaleja ja tekniikoita edellyttäen, että ne on todettu sopiviksi ja kestäviksi kokeilla tai käytännössä.

8. Ulkoasu

Historialliseen ajoneuvoon sen normaalin käyttöä ulkopuolella tehtävät mahdolliset muutokset tulee toteuttaa huomaamattomasti ja alkuperäistä rakennetta ja ulkoasua kunnioittaen. Tällaisten muutosten on oltava poistettavissa. Tärkeät irrotetut, alkuperäiset osat on suositeltavaa säilyttää mahdollista myöhempää käyttöä varten ja osoituksena niiden alkupe-rästä ja mallista.

9. Suunnittelu

Historialliseen ajoneuvoon tehtävät muutostyöt on suunniteltava järjestelmällisesti ja dokumentoitava asianmukaisella tavalla. Nämä asiakirjat on säilytettävä ajoneuvon yhteydessä.

10. Arkistot

Historiallisten ajoneuvojen säilyttämiseen, suojeluun, entisöimiseen, kunnostamiseen ja käyttöön liittyvien henkilöiden, tahojen ja organisaatioiden on ryhdyttävä asianmukaisiin

toimenpiteisiin asiakirjojen ja arkistojen suojaamiseksi.

11. Arvo

Historiallisten ajoneuvojen säilyttämiseen ja käyttöön liittyvien tietojen ja erityistaitojen säilyttämiseen ja välittämiseen keskittyvien tahojen tulee hakea kansainvälisten ja kansallisten viranomaisten tunnustusta kulttuuriperintöön liittyen ja sitä koskevana instituutioina.

Asiakirjoista, piirroksista, valokuvista tai muista historiallisiin ajoneuvoihin liittyvistä tallenteista ja esineistä koostuvia arkistoja on käsiteltävä osana kulttuuriperintöä.

Torinon peruskirjan työryhmä

FIVA Kulttuurikomisio: Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Mario De Rosa, Alfieri Maserati, Stefan Musfeld and Mark Gessler.

LIITE

Suosittelun merkintäjärjestelmä

Järjestelmässä käytetään seuraavia kirjaimia pysyvissä merkinnöissä:

NB = newly built (mahdollisimman tarkka kopio muotoiluun, materiaalien ja mallin osalta, jäljennetty suoraan dokumentoidusta alkuperäisestä kohteesta)

FR = free reconstruction (ennallistaminen käyttämättä historiallista mallia muotoiluun, materiaalin tai työtekniikan osalta. Osa vastaa kuitenkin aikaisemmin käytetyn historiallisen osan teknistä toimintaa.)

CS = conservational stabilisation (myöhempi rakenteellinen vahvistaminen, joka on lisätty vakauttamaan historiallista materiaalia). Suosittelemme entisöintivuoden / korvaavan osan valmistusvuoden merkitsemistä kaksikirjaimisella tunnuksella.

Johdanto

Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) on historiallisten ajoneuvojen kansainvälinen järjestö. Se tukee historiallisten ajoneuvojen säilyttämistä ja vastuullista käyttöä merkittävänä osana teknistä ja kulttuurista perintöämme. Historialliset ajoneuvot ovat merkittäviä kulkuvälineinä, osoituksena niiden historiallisesta alkuperästä, kyseisen ajanjakson teknisenä taidonnäytteenä sekä myös johtuen niiden vaikutuksesta yhteiskuntaan.

Tämä peruskirja kattaa mekaanisella käyttövoimalla toimivat, muut kuin raiteilla kulkevat tie- ja maakulkuneuvot. Ajoneuvo katsotaan historialliseksi ajoneuvoksi, kun se on peruskirjan ja sovellettavien FIVA:n määritelmien mukainen. Peruskirja voi kattaa myös historiallisiin ajoneuvoihin ja niiden käyttöaikakauteen liit-



tyviä rakennuksia ja esineitä, kuten tehtaita, polttoaineen jakeluasemia, teitä ja kilparatoja.

Vuosien ajan historiallisten ajoneuvojen omistajat, historiallisten ajoneuvokokoelmien ylläpitäjät ja historiallisten ajoneuvojen kunnostajat ovat onnistuneet pelastamaan ja säilyttämään näitä ajoneuvoja ja pitämään ne käyttökunnossa. FIVA on hyväksynyt tämän peruskirjan ohjeeksi historiallisia ajoneuvoja koskevassa päätök-

senteossa ja toimenpiteissä. Torinon peruskirja kokoaa yhteen historiallisten ajoneuvojen käyttöä, ylläpitoa, suojelua, entisöintiä ja kunnostamista koskevat ohjaavat periaatteet.

Peruskirjan perustana ja inspiraationa ovat UNESCO:n Venetsian peruskirja (1964), Barcelonan peruskirja (2003, historialliset laivat) ja Riian peruskirja (2005, historialliset raidekulkuneuvot).

PERUSKIRJA

1. Tavoite

Tämän peruskirjan tavoitteena on historiallisten ajoneuvojen säilyttäminen ja vaaliminen, mukaan lukien niiden tekniikka, muotoilu, toiminnot ja dokumentoitu historia sekä niiden moninainen suhde yhteiskuntaan ja sosiaaliseen ympäristöön. Historiallisten ajoneuvojen säilyttämisen ja toiminnan ymmärtämiseksi, arvostamiseksi ja varmistamiseksi, niiden käyttö julkisilla teillä mukaan lukien, on tärkeää käyttää tutkittuja menetelmiä sekä saatavana olevaa tieteellistä, historiallista ja teknistä tietoa ja toimia yhteistyössä tällä alalla toimivien organisaatioiden ja laitosten kanssa.

2. Tulevaisuus

Säilyttämisen, entisöinnin ja muiden työprosessien tarkoi-

Tampereen Seudun Mobilistit ry Syyskokouksen pöytäkirja 24.11.2021

1. Kokouksen avaus

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz avasi kokouksen ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi Tampereen Seudun Mobilistien Syyskokoukseen Teivon Ravikeskukseen. Tilaisuus alkoi kahvitarjoilulla klo 17.00 ja varsinainen Syyskokous aloitettiin klo 18.00 keskiviikkona 24.11. 2021 Katsomoravintola Grand Prixissä, Velodromintie 2, 33420 Ylöjärvi. Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltzin ohjauksella Syyskokouksen osallistujat muistivat hiljaisella hetkellä edesmenneitä hallituksen jäsentä Mika Wallenuista ja entistä pehtooria Seppo Lystilää.

2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri

Kokouksen avaaja Martti Piltz pyysi esityksiä kokouksen puheenjohtajaksi. Kokouksen puheenjohtajaksi esitettiin Håkan Sandbackaa. Päätettiin valita Håkan Sandbacka kokouksen puheenjohtajaksi. Puheenjohtaja pyysi kokouksen sihteeriksi Ari-pekka Lällän. Päätettiin valita kokouksen sihteeriksi Ari-Pekka Lällä.

3. Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa

Puheenjohtaja pyysi esityksiä pöytäkirjan tarkastajiksi (2kpl). Päätettiin, että he toimivat tarvittaessa myös ääntenlaskijoina. Todettiin jos äänestykseen joudutaan, niin kokous täytyy keskeyttää mahdollisen ääntenlaskun ajaksi. Tämä siksi että pöytäkirjan tarkastajat toimivat myös ääntenlaskijoina. Esitettiin pöytäkirjantarkastajiksi Harri Gröniä ja Reino Heinoa. Harri Grön ja Reino Heino valittiin kokouksen pöytäkirjantarkastajiksi.

4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Syyskokouksen kutsu on julkaistu yhdistyksen jäsenlehden HyrysSYS 3/2020 olleessa ilmoituksessa. Jäsenlehti ilmestyi vuoden 2021 viimeisen jäsenluettelon mukaisesti lähetettynä jäsenten henkilökohtaisiin postiosoitteisiin 24.9 2021. Tämän todettiin vastaavan sääntöjä. Lisäksi asiasta on tiedotettu yhdistyksen kotisivuilla. Todettiin kokouksen kutsun toimitetun asianmukaisesti ja koska paikalla oli läsnä 14 yhdistyksen jäsentä (liite), kokous todettiin lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

5. Vahvistetaan kokouksen työjärjestys

Puheenjohtaja luki kokouskutsussa esitetyn esityslistan. Esityslista hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi ilman muutoksia.

6. Käsitellään hallituksen laatima toimintasuunnitelma ja päätetään sen hyväksymisestä

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz esitteli hallituksen toimintasuunnitelman vuodelle 2022. (esitys liite). Keskeisenä painopisteenä oli yhdistyksen strategian mukainen toiminta. Nämä painopistealueet ovat
1. Digi-informaation kehittäminen
2. Keskusliittoyhteistyön syventäminen
3. Tapahtumien lukumäärän lisääminen ja laadun parantaminen.
4. Yhteistyökumppani yhteistyön parantaminen
Kokouksen puheenjohtaja avasi keskustelun toimintasuunnitelmasta.
Kokous hyväksyi toimintasuunnitelman.

7. Määrätään hallituksen puheenjohtajan ja muiden jäsenten kokouspalkkiot ja matkakorvaukset, sekä tilintarkastajien palkkiot seuraavaksi kalenterivuodeksi

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz esitteli hallituksen ehdotuksen
-Ei kokouspalkkioita tai kokouskorvauksia
-Tilintarkastajat laskutuksen mukaisesti, kuten edellisenäkin vuotena.
Hyväksyttiin esityksen mukaisesti.

8. Määrätään yhdistyksen jäseniltä kannettavien jäsenmaksujen suuruus seuraavaksi kalenterivuodeksi

- Hallituksen esitys 45 euroa, kuten nykyisinkin.
- Liittyviltä jäseniltä ei peritä liittymismaksua
- Kannatusjäsenmaksu 100 euroa
Hyväksyttiin hallituksen esitys.

9. Käsitellään yhdistyksen talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi

Rahastonhoitaja Ari-pekka Lällä esitteli hallituksen esityksen talousarviosta vuodelle 2022. Hyväksyttiin talousarvio vuodelle 2022

10. Valitaan yhdistyksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi

Puheenjohtaja pyysi ehdotuksia yhdistyksen puheenjohtajaksi. Martti Piltzä ehdotettiin ja kannatettiin. Muita ehdotuksia ei tullut. Valittiin Martti Piltz yhdistyksen Puheenjohtajaksi seuraavalle kalenterivuodelle.

11. Valitaan hallituksen erovuoroisten jäsenten tilalle uudet jäsenet

Jatkavat: Ari-pekka Lällä, Kalevi Nokkonen, Leila Suutarinen.
Erovuoroiset: Arttu Heinonen, Tuukka Perkola, Mika Wallenius.
Ehdotetaan, että Tuukka Perkola jatkaa, uudet ehdokkaat Pasi Myllymäki ja Juho Pehkonen, ei muita ehdotuksia. Valitaan Tuukka Perkola, Pasi Myllymäki ja Juho Pehkonen hallitukseen kahdeksi seuraavaksi vuodeksi.

12. Valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa seuraavaksi kalenterivuodeksi.

Esitetään varsinaisiksi tilintarkastajiksi Anita Heliniä ja Jyrki Laihoa varatilintarkastajiksi Kari Vuorta ja Asko Niemistä. Kaikilta on kirjallinen suostumus. Valittiin Anita Helin ja Jyrki Laiho tilintarkastajiksi ja varatilintarkastajiksi Kari Vuori ja Asko Nieminen.

13. Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat

Yhdistyksen hallitus ei ole saanut määräaikaan mennessä sääntöjen mukaisia esityksiä.

14. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Håkan Sandbacka kiitti kokoukseen osallistujia asiallisesta keskustelusta ja päätti kokouksen klo 18.47.

Puheenjohtaja: Håkan Sandbacka
Sihteeri: Ari-pekka Lällä
Pöytäkirjantarkastajat: Harri Grön, Reino Heino



Mökki rannalla

Tampereen seudun Mobilistit ry omistaa Kangasalan Kirkkojärven rannalla rantakiinteistön. Kiinteistön nimi on kekseliäästi Restau- eli restaurointi ja ranta eli Restauranta. Moni on kuvitellut sen restaurantiksi eli ravintolaksi.

Juhlaan? Kokoukseen? Saunailtaan?

Restauranta-kiinteistö on jäsenistön käyttöön vuokrattavissa. Hinta on lähes nimellinen 50 euroa/vuorokausi. Kirkkojärven ranta on vain katselua ja ihailua varten. Vesi on käyttökelvotonta. Pihaa on hehtaarin verran. Vuokrattavaan tilaan kuuluu piha, grillikatos ja "uusi" tupamme. Rakennuksessa on tupasali, johon helposti mahtuu parikymmentä henkilöä istumaan pöytien ääreen penkeille. Tuvassa on takka ja jätinäyttö, mahdollisia sähköisiä esityksiä varten. Rakennuksessa on myös sauna, jossa olemme olleet kymmenen henkilön porukassakin. Saunalla on terassi järvelle päin, valitettavasti uiminen on vain mahdollista. Pesutilassa on kaksi suihkua.

Restauranta-kiinteistöä hoitaa isännistö:

Restauranta-kiinteistön pehtoori: Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi

Rakennuksessa on normaali kotikeittiö varusteineen. Vesi tulee ja menee. Luonnollisesti on myös WC. Lämmitys perustuu sähköpattereihin ja ilmalämpöpumppuun. Rakennuksessa on aina peruslämpö. Edullinen käyttömaksu perustuu siihen, että käyttö on vastuullista. Rakennus on pidetty hyvässä kunnossa ja sitä hoidetaan huolellisesti ja ennakoivasti. Vuokraajilta odotetaan, että he siivoavat omat jälkensä ja kuljettavat roskansa ja muut jätteet pois.

Vapaita käyttöaikoja on paljon. Käytännössä vain joka maanantai on varattu kerholaisten käyttöön.



SAITKO TÄRKEÄÄ POSTIA?

Olemme lähettäneet sähköpostia lähimenneisyydessä:

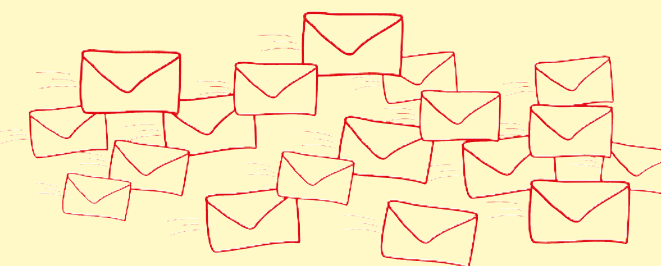
- 18.10. kuukausitiedotteemme,
- 28.10 SAHK:n jäsentiedotteen ja
- 30.11. kerhon kuukausitiedotteen

Ja tulihan jäsenmaksulappu? (se tulee postissa, mikäli Sinulla ei ole sähköpostia)

JOS ET ole saanut yllä mainittuja viestejä, sähköpostiosoitteesi on virheellinen tai se ei ole tiedossamme.

Tarkista ensin roskapostikansiosi ja mikäli et löydä viestejä sieltäkään, niin olethan yhteydessä jäsenrekisterin pitäjään: ari-pekka.lalla@elisa.fi, jotta saamme päivitettyä osoitteesi.

Tampereen Seudun Mobilistit ry:n hallituksen puolesta
Martti Piltz
045 666 3111
martti.piltz@mobilia.fi





YLI 1300:n NIMIKKEEN VALIKOIMA!!!



**OLEMME SAANEET
PUDOTETTUA PUOLEEN
RASKAAN KALUSTON PESUKUSTANNUKSET!**

RASKAANKALUSTON PESUJÄRJESTELMÄT JA KEMIKAALIT

Yli 30-vuoden kokemuksella



Pesuainelevittimet
Laimennusjärjestelmät

VAAHDOTTAJAT

Metallisaasteidenpoisto



Corona-Virus

Linja-autojen
Koronadesinfiointi
15 min.



Alumiinin puhdistus



Epäkesko - ja tavalliset kiillotuskoneet, sekä laikat ja tahnat



Presco Oy

- 03-53 400 53
- info@presco.fi
- www.presco.fi
- facebook.com/prescofinland

Koneellinen sisäpesu

Yksi pesuaine kaikille pinnoille