

# HYRYSYYS

- MENOLAINEN

60

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 3 / 2024





## SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta .....	3
In memoriam Pauli Valo .....	4
Toimittajalta .....	6
Keskusliiton kuulumisia .....	7
<b>Kesämuistoja:</b>	
Retkeilyajot .....	8
Makkaraterapiaa .....	11
Mustalahti, Hämeenkyrön retki .....	12
Kesä-Restauranta, Vääkky .....	13
Kantticruising.....	14
Antti muistelee Tampereen mobilistien vaiheita .....	16
Merkkinurkka .....	20
Naapurimaan jenkki-autoja .....	22
Rane muistelee osa 82 .....	24
Kerhon 60 vuoden varrelta .....	30
Nostalgia Näsijärvi-ajo .....	34
Syyskokouskutsu .....	37
Hallituksen jäsenet: Kalevi Nokkonen .....	38
Kevätkokouksen 2024 pöytäkirja .....	41
Hyrysysyn kauppapaikka .....	42
Tammobin 2024 tapahtumat .....	43

**Julkaisija:** Tampereen Seudun Mobilistit ry  
**Toimituskunta:** Martti Piltz, Leila Suutarinen  
**Lehden osoite:** martti.piltz@gmail.com  
**Ulkoasu:** Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com  
**Painopaikka:** Offset Ulonen Oy, Tampere  
**Painosmäärä:** 700 kpl  
**ISSN 0789-094X** (painettu)  
**ISSN 2736-8866** (verkkojulkaisu)



Hyrysysy 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 2024 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2024	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2024
2/2024	kesäkuun 3.	aineistopäivä 24.04.2024
3/2024	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2024
4/2024	jouluksi	aineistopäivä 24.11.2024

### ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: [www.tammob.com/hyrysysy/mediakortti2021.pdf](http://www.tammob.com/hyrysysy/mediakortti2021.pdf)

### ARTIKKELIT

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

### HYRYSYSY 3/2024 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Antti Prusi, Asko Nieminen, Håkan Sandbacka, Kalevi Nokkonen, Torsti Vienola

### Kannen kuva:

Liikenne- ja viestintäministeri osallistui Retkeilyajoon. Kuva Jan-Erik Laine

## Puheenjohtajalta

# Juhlavuoden merkittävät tapahtumat lähestyvät

Yhdistyksemme on saavuttamassa merkittävän virstanpylvään – 60 toimintavuotta. Tämä on saavutus, joka herättää kunnioitusta ja ylpeyttä. On suuri kunnia olla pieni osa tätä pitkää historiaa, ja toimia yhtenä lenkinä tässä historian ketjussa.

★ ★ ★

Juhlavuosi on jo käynnistynyt vauhdikkaasti tapahtumilla. Kuitenkin suuret juhlatapahtumat ovat vielä edessä. Syyskuussa järjestettävä Nostalgia Näsijärviajo vie meidät aikamatkalle historiallisten kohteiden äärelle, ja marraskuussa vietämme varsinaista 60-vuotisjuhlaamme. Näiden merkkitapahtumien suunnittelu ja ideointi on tapahtunut edellisten puheenjohtajien, Antin ja Martin, johdolla. Heidän omistautumisensa ja panoksensa varmistavat, että historian ketju pysyy vahvana ja tarjoaa inspiraatiota meille nuoremmillekin sukupolville.

★ ★ ★

Puheenjohtajana olen ilokseni saanut huomata, että kokenut jäsenkunta on aina valmis tarjoamaan apua ja neuvoja. Tämä tuki on korvaamatonta, ja toivonkin oppivani näistä neuvoista parhaalla mahdollisella tavalla. Tavoitteeni on kuitenkin myös jakaa vastuuta laajemmalle joukolle ja osallistaa hallitusta sekä työryhmiä entistä enemmän. Kun asiat hoidetaan yhteisvoimin, voimme varmistaa, että toiminta jatkuu sujuvasti ja mahdollistaa paremman palvelun jäsenistöllemme.

Yhdessä tekeminen ja hiljaisen tiedon talteen ottaminen ovat keskeisiä tavoitteitamme. Aloittelemme syksyllä esimerkiksi yhdistyksen oman kaluston esittely- ja keskustelutilaisuuksien järjestämistä, joissa kokeneet



kunnostajat ja kalustosta huolehtivat voivat jakaa tietoaan ja kokemuksiaan. Näin varmistamme, että tämä arvokas tieto tallentuu tuleville sukupolville.

★ ★ ★

Kun teemme yhdessä ja jaamme osaamistamme sekä historiaamme, varmistamme, että yhdistyksemme 60-vuotinen tarina jatkuu vahvana myös tulevaisuudessa. Näin voimme ylpeinä katsoa eteenpäin, valmiina kohtaamaan uudet haasteet ja luomaan uusia muistoja.

Petri

## Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

ProMart

Mesi M Autooy

KIRPPUTORI  
Oskarin Olohuone

O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE



KANGASALA

VEHONIEMEN  
AUTOMUSEO

Rannikon  
Aarre



TAMMER  
Lattiat

## In memoriam



Pauli kävi vielä kesällä 2022 tarkastamassa Mustassalahdessa, että hänen 20 vuotta aikaisemmin kahden henkilön ja auton, hänen ja silloisen puheenjohtaja Aipan, kokoontumisesta alkanut tapahtuma on voimissaan. Kuva mpz

## Pauli Valo muistoissamme

Pate (Pauli Sakari) Valo syntyi 18.3.1937 ja kuoli 13.5.2024 Tampereella. Hän ehti täyttää 87 vuotta eli elämänsä oli pitkä. Meille hän tuli tutuksi vuosituhannen vaihteessa. Hän liittyi Tampereen Seudun Mobilisteihin samaan aikaan, kun jäi eläkkeelle sähköasentajan työstään.

Paten merkittävä palvelu yhdistykselle oli Mustanlahden maankäyttöluvan hankkiminen vuonna 2002. Hänellä oli selkeä ajatus, että yhdistyksen pitää kokoontua yhteen, näyttäytyä yleisölle ja päästä positiiviseen julkisuuteen. Toinen tärkeä ajatus oli, että kokoontuminen on yhteinen kaikille ajoneuvojen harrastajille, ei pelkästään kerhon jäsenille.

Hän olisi halunnut kokoontumispaikaksi Keskustorin, mutta Tampereen kaupungin edustajat ohjasivat tapahtuman Mustanlahden. Itse oikeutetusti hänestä tuli Mustanlahden kerhoisäntä, joka piti yllä kuria ja järjestystä. Hän otti käyttöön myös autojen öljymatot, mikä oli ympäristönäkö-kulmasta uraa uurtavaa.

Alkuvuosina Pate esiintyi Mustassalahdessa, mutta vaimonsa Tertun kirjoitusten mukaan laajasti muuallakin, Zetor-traktorilla. Zetorissa oli istuimenä Iskun nahkainen nojatuoli ja öljytynnyristä tehty vaatekaappi. Sitä tarvittiin äkillisiä vierailuja varten Kaijakan naistentansseihin.

Nahkainen nojatuoli ei ollut pelkästään huo-



Pauli erottaui mielellään meistä tavallisista pulliaisista. 2000-luvun alussa hän ajeli Mustanlahden Zetorilla, jossa oli nahkaistuini ja vaatekaappi. Traktori oli muutenkin Pate itsensä kunnostama kahdesta aihioista. Kuva Terttu Valo, Hyrysitys 4/2003

mion herättämiseksi, vaan Pate'n terveys reistaili selkä- ja polvikipujen muodossa. Kipuihinsa vedoten hän pyrki lehtitiedon mukaan eroon kerhoisännän tehtävistä jo vuonna 2004.

Lyhytaikaisesti Pate harrasti autojakin ostamalla lähes orkkiskuntoisen Ford Taunus M17 P3 vm. 1964. Museotarkastus meni hienosti, mutta kun tarkastaja merkitsi pöytäkirjaan huomautuksena abiko-liittimet, Paulin mielestä auto ei ollut museoauto. Kovin pitkään auto ei ollutkaan hänellä. Myöhemmin hän puuhaili kahden Citroën 2 CV Rättisitikan entisöinnin.

Restaurant-päivillä Pauli valitsi tuntikirjurin tehtävät. Ehkä häntä harmitti, että osa talkooväestä uhoi liioittelemalla talkootuntiansa määrää ja Pauli halusi tehdä kunniaa puolisonsa Tertun sekä Arjan, Anjan, Pirkon ja Helenan rankalle uurastukselle keittiössä, missä ei tunteja laskettu.

Taulujen maalaaminen oli yksi Paulin harrastuksista. Restaurant-mökin seinillä on hänen taidettaan runsaasti. Hän taiteili omaan käyttöön, eikä kuvitellut tai esittänyt olevansa suuri taiteilija.

Pauli oli mobilistipiirien ulkopuolellakin tunnettu mies. Päivisin hän istui Viisasten kerhon

pöydässä Tammelantorin kahviteltassa, ja mikäli ei Tammelan torilla, niin sitten Kauppahallissa. Hän oli erittäin taitava provosoimaan kiihkeitä keskusteluja aiheesta kuin aiheesta. Tarinoiden mukaan hän toimi näin jo työaikanaan. Taukojen aikana hän haastoi työtoverit väittelyyn, joka tietysti nousi äänekkääksi sättimiseksi, riidaksikin, mutta silloin Pauli oli jo vetäytynyt tarkastelemaan keskustelua kauempaa - ja ilmeisesti nautti aikaan saamastaan melskeestä.

Pauli ei koskaan unohtanut sanoa, että hänellä on sydän oikealla puolella. Loppuvuosinaan hän kertoi vaivoistaan, kuten me kaikki muutkin vanhat miehet, mutta Paulin vaivat olivat moninkertaiset meidän muiden yhteenlaskettuihin vaivoihin verrattuna. Sekin oli hänelle ominaista sarkastista huumoria.

Hyvät muistot jätit Pauli, lepää rauhassa!

Pauli siunattiin Lamminpään kappelissa 31.5.2024. Vietimme hiljaisen hetken Paulin kunniaksi ja muistoksi Mustassalahdessa keski- viikkona 5. kesäkuuta.

Antti Prusi ja Martti Piltz

# Nostalgiaa

## Historian tutkiminen

Joka kerran, kun tapaan Mäkipään Ranen tai kirjoitan puhtaaksi hänen juttujaan, tässä lehdessä osa 82, tunnen nostalgiaa. Mitä tarkoittaa nostalgia? Kreikankielestä käännoksenä melkein suoraan: koti-ikävä. Sen merkitys on muuttunut viime vuosina. Nykyisin nostalgia liittyy ihmissuhteisiin ja siihen yhdistetään lämmin, entisajat, lapsuus ja kaipaus johonkin entiseen. Toisin sanoen tunnistan Ranen kirjoituksista ja puheista paljon oman elämäni hyviä muistoja ja niiden samankaltaisuuden Ranen muistoihin. Ja se tuntuu mukavalta.

Yhdistyksemme on tallettanut 60 vuoden aikana paljon tietoa. Aikaisempina täysin vuosikymmeninä on julkaistu aikajärjestyksessä tietoa siitä, kuinka hyvin olemme toimineet. Tässä lehdessä, kuten muissakin vuoden 2024 Hyrysissä, julkaistaan toimintamme nostalgisia tapahtumia

kapeista näkökulmista. Rane jaksaa muistuttaa aina, että kokonaiskuva puuttuu. Olen joskus luvannut Sallisen Olaville, että alan ammatti-ihmisenä kirjoitan kerhomme historian. Nyt en ole enää ihan varma jaksanko. Olisiko meillä jäsenkunnassa muita historiaoppineita?

## Yhdistyksen tehtävä

Yksinäisyys, eristyneisyys ja siitä seuraava ahdistus ovat länsimaisen yhteiskunnan suurin ongelma. Me emme hengaile ja höntsäile enää. Kasvotusten kontaktien (=hengailu) määrä on laskenut. Muutos on ollut raju ja nopea ja se koskee kaikkia: rikkaita ja köyhiä, koulutettuja ja kouluttamattomia, miehiä ja naisia. Nykyajan tietotekniikka, puhelin, televisio, sähköposti ja some ovat oivia pakokeinoja. Mutta yhä enenevästi kotieläimet, kissat ja koirat ja kaiken maailman herrttaiset ötökät korvaavat ihmisten kasvolliset kontaktit.



Yhteiskunnassa on tarve tuottaa inhimillisiä kontakteja. Yhdistystoiminta tuottaa tähän tarpeeseen palveluja, jos osaa ja haluaa. Yhdistystoiminta tarjoaa kasvotaisia kontakteja jo lähtökohdallisesti ja siten vähentää yksinäisyyttä. Mutta meillä mobilisteilla on mahdollisuus tuottaa myös ulkopuolisille ihmisille nostalgisia elämyksiä esittelemällä vanhoja liikkuvia ajoneuvoja.

Meillä on siis yhteiskunnas-

sa keskeinen ja tärkeä tehtävä, jonka arvo 60 toimintavuoden jälkeen vain kasvaa.

Martti Piltz

PS. Sain juuri tiedon Tampereen satamavastaavalta Tuomas Salovaaralta, että hän selvittää, mikä on Mustanlahden rakentamisaikataulu. Ehkä saammekin olla siellä ensi kesänä.

# Kesäkuulumisia ja romuajoneuvo asiaa

SAHK:n hallituskin on ollut kesälaitumilla. Tosin kiireisiä asioita on hoidettu puhelimitse, sähköposteilla ja teamseilla. Nyt sitten taas on alkamassa aika, jolloin käärätään hihat - ainakin edunvalvonta-asioissa.

Itse olen kesällä osallistunut Retkeilyajojen lisäksi Suur-Saimaan Ympäriajoon, DDR-tapahtumaan, Kanttiautokruisiin ja viettänyt harrasteajoneuvopäivän Asikkalan Vääksyssä ja Salon torilla. Kaikki olivat hyviä ja muistoja luovia tapahtumia. Kuitenkin ylitse muiden oli Retkeilajo. Kiitos Tampereen mobilistit!

Oli ilo ja kunnia olla ministeri Lulu Ranteen autonkuljettajana tässä tapahtumassa. Mistä me naiset sitten keskustelimme? Kyllä me ehdittiin puhua lapsistakin ja minä luonnollisesti ensimmäisestä lapsenlapsistani. Ymmärsin, että Lululla oli kiva päivä EMW Sport Cabrioletin vm 1955 kyydissä. Hänen yleisölle ja harrastajille lausumassaan tervehdyksessä välittyi spontaanin vilpittömästi arvostus vaalimaamme kulttuurihistoriaan. "Jokainen auto ja moottoripyörä on pieni pala historiaa". Yksi hänen lempisanoistaan taitaa olla kumipyörä ja nykyisen hallituksen poliittikkahan on kumipyörämyönteistä. "Haluaamme, että jatkossakin teillä liikkuu kaikenikäisiä autoja". Me puhuimme mm tieverkkoston kunnosta ja sen korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi, turvallisuusasioista, liikkuvasta kulttuuriperinnöstä ja museotarkastustoiminnan kehittämisestä.

Juuri nyt ajetaan Baltiassa BalttiKett-nimistä tapahtumaa, jossa itse olin ainoana suomalaisena viime kerralla. Minun käy kateeksi Juhani Harjua ja Petri Pessiä, jotka ovat tällä kertaa ainoita suomalaisia. Tapahtuma on hieno ja ajoneuvot mielenkiintoisia. Toivottavasti he kirjoittavat tämän vuoden tapahtumasta vaikkapa tässä lehdessä.

Juuri nyt ajetaan Baltiassa BalttiKett-nimistä tapahtumaa, jossa itse olin ainoana suomalaisena viime kerralla. Minun käy kateeksi Juhani Harjua ja Petri Pessiä, jotka ovat tällä kertaa ainoita suomalaisia. Tapahtuma on hieno ja ajoneuvot mielenkiintoisia. Toivottavasti he kirjoittavat tämän vuoden tapahtumasta vaikkapa tässä lehdessä.

Juuri nyt ajetaan Baltiassa BalttiKett-nimistä tapahtumaa, jossa itse olin ainoana suomalaisena viime kerralla. Minun käy kateeksi Juhani Harjua ja Petri Pessiä, jotka ovat tällä kertaa ainoita suomalaisia. Tapahtuma on hieno ja ajoneuvot mielenkiintoisia. Toivottavasti he kirjoittavat tämän vuoden tapahtumasta vaikkapa tässä lehdessä.



Lahden Lean kanssa rallateltiin Trabantilla DDR-ajoneuvojen kokoontumiseen

Olin Poussan Antin kanssa kutsuttuna Ympäristöministeriön keskustelutilaisuuteen Ajoneuvojen kiertotalous asetusehdotuksesta. Mielenkiintoinen tilaisuus. Meille kerrottiin mikä on Suomen virallinen kanta neuvotteluissa. Se kuulosti harrastajan korvaan hyvältä. Alla suoria lainauksia Suomen esityksestä:

\*ajoneuvojen osia ja komponentteja, jotka sopivat uudelleenkäytettäväksi, uudelleen valmisteltavaksi tai kunnostettavaksi, ei pidettäisi jätteenä. \*Tarve tarkentaa ja selkeyttää romuajoneuvon kriteereitä. Soveltamisalan oltava selkeä ja harraste ajoneuvoja ei tulisi si-

sällyttää soveltamisalaan.

\*Vanhojen ja historiallisten ajoneuvojen osalta soveltamisalaa on tarpeen rajata ja täsmentää. Säätely ei saa haitata näihin liittyvää harrastus-, kilpailu- tai liiketoimintaa tai vaikeuttaa tämän kaltaisiin tarkoituksiin käytettävien ajoneuvojen ja niiden varaosien ostamista ja myyntiä. Näiden ajoneuvojen kunnostaminen ja entisöinti, ajoneuvojen purkaminen entisöintiä tai kunnostamista varten sekä ajoneuvojen ja niiden osien tuonti ja vienti tulee olla jatkossakin mahdollista. Suomen neuvottelevilla virkamiehillä on harrastajan kannalta hyvät eväät matkassa.

Toistaiseksi kuitenkin Suomen lisäksi romuautoasian ovat ottaneet esille vain Ruotsi ja Viro.

Loppukevennyks. Tampereen Mobilisteihin on liittynyt uusi nuori jäsen. Mummin pikku-Olavi on hyväksytty viime hallituksen kokouksessa jäseneksi.

Hyvää loppukesää - ajetaan harrastusajoneuvoilla.

Autot ja moottoripyörät on tehty ajamista varten!

Leila Suutarinen  
Puheenjohtaja  
Suomen  
Ajoneuvohistoriallinen  
Keskusliitto ry

## PUUROJUHLA

Perinteiset Puurojuhlat pidetään SASIN TOUKOLAN juhlatalossa

Sunnuntaina 1. joulukuuta 2024 klo 15

Osoite on Sasintie 20.

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

Puuroa • Yhdessäoloa • Arpajaiset  
Meitä viihdyttää trubaduuri Stenari

**TERVETULOA!**



# 64. Retkeilyajot

Tampereen seudun Mobilistit oli järjestänyt SAHK:n Retkeilyajot jo kuusi kertaa. Pinnistys tuntui silti aika suurelta. Edellisestä kerrasta oli kulunut 13 vuotta eli siis 51. Retkeilyajot olivat vuonna 2010. Nyt ei tainnut olla yhtään henkilöä mukana, joka olisi aikaisemmin osallistunut järjestelypuuhaan. Siksi harjoittelu aloitettiin Näsijärvi-ajoista vuonna 2022. Tavoitteena on ollut järjestelmällisesti kehittää Näsijärvi-ajoa siten, että vuonna 2026 onnistumme FIVA-rallissa vähintään erinomaisesti. Väliportaana Retkeilyajo oli hyvä

kokemus. Haimme sen FIVA:n kansainväliseksi tapahtumaksi, jotta saimme FIVA:n tarkkailijan mukaan Retkeilyajoon. Toinen asia, jota pidimme tärkeänä, oli noudattaa vastuullisen tapahtumajärjestäjän periaatteita. Tampere ja monet muutkin kaupungit ovat julkaisseet ohjekirjasen, mitkä ovat vastuullisen toiminnan ehdot.

## Järjestelyjoukko

Ihan itsestään tämän kokoinen ja mahdollisimman korkeatasoisesti toteutettu tapahtuma ei synny. Kerhomme jäsenkunnan



Tässä vierastyöläiset, Parkanon Juhana Saarela, joka oli SAHK:n valvoja ja Niels Jonassen Tanskasta, joka oli FIVAn määräämä valvoja. Molemmat paneutuivat tehtäviinsä perusteellisesti ja auttoivat meitä monissa ihan käytännönkin asioissa. Ja Niels kirjoitti FIVAn raporttiin erittäin positiivista tekstiä järjestelyistä. Kuva Pete Kata

puolesta järjestäjäryhmässä olivat Ari-Pekka Lällä, Petri Kata, Timo Viita-aho, Matti Pitkänen, Sami Saunajoki, Mikko Heimo, Tuukka Perkola, Kalevi

Nokkonen, Jori-Pekka Wiklund ja Martti Piltz. Merkittävänä apuna oli SAHK:n valvoja, Parkanon mobilistien Juhana Saarela. Tulevaisuuden suunnitelmille saimme paljon tietoa



Kun olimme rakentamassa tapahtumaa Rosendahliissa, parkkiin ajoi tämä Dodge Wayfarer Roadster vm. 1949. Oli pakko mennä kyselemään Kyösti Haililta autosta ja kehuamaan, kuinka hienolta se näyttää. Se palkittiinkin entisöinnin laatukilpailussa. Kuva mpz



On tietysti arvostuskysymys, mikä oli tapahtuman merkittävään ajoneuvo. Mutta oma suosikkini oli ja on Ilves. Se sai Tekniikan Maailman kiertopalkinnon tai tietysti oikeammin palkinnon saivat Mika Peippo ja Turun Seudun Mobilistit ry, jotka ovat kunnostaneet melkoisesta romusta Ilveksen. Ilves on Nummelan Koritehtaassa valmistettu tilava farmari korinen auto. Tekniikka on Citroën traction Avantista, monet muut osat keräilysarjaa. Tietävästi sarjavalmistus oli suunnitelmassa, mutta tämä vain valmistui. Museoviraston avustuslautakunta aikoinaan hämmästeli ajopeliä, mutta päätimme antaa sille kohtuullisen suuren avustuksen. Ei siinä menneet yhteiskunnan tuki hukkaan, kun kotimaisen käsityön helmi on päässyt takaisin liikenteeseen. Kuva mpz.

nitelmille saimme paljon tietoa FIVA:n valvojalta, tanskalaiselta Niels Jonassenilta. Hänellä on kokemusta 1980-luvulta alkaen ajovalvojan tehtävästä ja tulee uudestaan valvojaksi tänne 2026.

## Oman joukon jatkeet

Kun ei omassa joukossa ollut sopivia tai päteviä, niin apuvoimista edellä tuli mainittua Juhana Saarela Parkanosta ja FIVan valvoja Tanskasta. Mainosmyynnissä meitä avusti Timo Nousiainen. Rasteilla oli Mansen Masinisteja, MB-klubilaisia, Vaihmelan väkeä (Mama's Classic) ja Prescon henkilökuntaa, sekä myös järjestelyjoukon jäseniä. SAHK:in perinteisiä kilpailuja olivat entisöinnin laatukilpailu, jossa tuomareina olivat SAHK:n teknisen valiokunnan puheenjohtaja

Mika Peippo, Antti Vähälä Päijät-Hämeestä ja omasta joukosta Harri Valo. Pasi Myllymäki on luvannut kirjoittaa lehteen, mikä tämä entisöinnin laatukilpailu oikein on. Toinen kilpailu on asu- ja ajoneuvokilpailu, jossa koko tuomaristo oli muista kerhoista: Hannele Hatanpää, Arja Viitaniemi ja Mika Peippo.

## Päivän tähti

Päivän tähti oli viestintä- ja

liikenneministeri Lulu Ranne. Aikoinaan oli perinne, että ajon suojelijaksi hankitaan joku valtionhallinnon edustaja, ensi sijaisesti liikenneministeri. Takavuosina (1994) muistan hankineeni tänne Ole Norrbackin. Häneen olin tutustunut Auto-liiton tiepalvelusäätiön toiminnanjohtajana; oli helppo kutsua mukava mies. Nyt samankaltaisen tuttavuusketjun kautta löytyi hyvä yhteys nykyiseen liikenne- ja viestintäministeriin, jonka Laila Suutarinen SAHK:n puheenjohtajana onnistui kutsumaan Tampereelle. Harrastuksemme kaipaa palavasti kontakteja yhteiskunnan päättäjiin ja vaikuttajiin. Uskoisin, että tämä "paluu juurille", on yksi askel siihen, että työmme saa arvostusta muuallakin kuin lajiharrastajien joukossa.

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne sanoi, että hän viihtyi erittäin hyvin ja lupasi olla käytettävissä, mikäli SAHK:in toiminta sitä tarvitsee. Esimerkkinä oli "romuautoasetus", jonka hän näköjään tunsu hyvin. Samalla hän osoitti maarakennusalan insinöörinä ja ELY:n työntekijänä ymmärtävänsä ympäristö- ja liikenneinfrana asioita, joista meidän mobilistien toimintaedellytykset riipuvat. Hänellä oli kiitollinen asema kertoa meille myönteisiä asioita, joita hallitusohjelmassa



Hallituksemme jäsen ja SAHK:n hallituksen puheenjohtaja Leila Suutarinen sai pitkän keskustelun ministeri Lulu Ranteen kanssa yhteisellä museoautomatkalla. Ja näkyivät daamit viihtyvän keskenään. Kuva mpz

on useitakin. Niistä voi mainita ainakin polttoaineiden jakelunvelvoitteen aiheuttaman hinnannousun estäminen, kolmen miljardin investointipaketin, joista puoli miljardia "korjausvelan" purkamiseen. Tänä vuonna esimerkiksi päällystetään noin 4 000 kilometriä asfaltilla, kun viime vuonna rahat riittivät vain 1 600 kilometriin. Kurja tosiasia on, että tälläkään panostuksella korjausvelka ei vielä korjaannu.

Toisen tyyppinen, mutta merkittävä, hallitusohjelman näkökulma on päästövähenneksen tavoitteleminen "teknologianeutraalisti". Se tarkoittaa suunnilleen sitä, ettei tulevaisuuden liikenteen toimintaperiaate ja polttoaine pidä olla EU:n tai Suomen hallituksen määrärays, vaan pitää etsiä parhaita kestäviä ratkaisuja, joita maailma tuottaa jatkuvasti. Suomen kasvua ja elinvoimaa pitää lisätä energia- ja ilmastopolitiikalla, eikä heikentää kilpailukykyä ja nostaa arjen kustannuksia.

Saimme innostettua Kangasalan kaupungin tarjoamaan lounaan Mobiliassa. Sinne kertyi lähikuntien johtavia virkamiehiä ja luottamushenkilöitä sekä julkisen sanan edustajia ihmettelemään ministeriä. Ministeri vastaili "siltarumpupoliittisiin" kysymyksiin ystävällisesti ja perusteellisesti.

Silmiin tai korviin pistävää oli, ettei hän kertaakaan maininnut, että heidän puolue sitä tai tätä, vaan aina, että hän ajaa niitä asioita, jotka ovat hallitusohjelmassa. Samat sanat hän sanoi Autoliiton liittokokouksessakin. Kuulostaa ja varmasti onkin valtiomiesmäistä taikka tässä valtionaismaista, eikä puoluepukaintia.

Meidän onneksi hallitusohjelma suosii maantieliikennettä, toki tietysti jonkun, tässä tapauksessa kiskoliikenteen kustannuksella. Hauska veto ministeriltä oli, että hän sanoi, että hänellä on ollut niin hauskaa, ettei hän pidä mitään puheita, vaan haluaa vain kertoa yleisölle, että hänestä teemme arvokasta työtä liikenteen perinteen vaalimisessa, hänelle oli elämys istua Emman kyydissä, hän haluaa joskus itsekin kokeilla ajamista, hän pitää huolen tieliikenteen suosimisesta valtion rahoituksessa ja että hänen puoleensa voi kääntyä, kun harrastuksemme vaatii lakitasoista uudistusta.

## Ajotapahtuma

Itse ajo meni niin kuin pitikin. Rosendahliin jouduttiin hankkimaan hämmästyttävä määrä erilaisia lupia ja vastaavasti ne velvoittivat moniin palaverihin ja ohjeistuksiin, mutta ehkä osit-



Reitille on lähtenyt Hannu Teivaala Borgward Isabella Coupé vm. 1960 numerolla 47. Hieno auto, tavallinenkin Isabella omassa lapsuudessa oli poikkeuksellisen hieno auto. 1960-luvun autot olivat suurin ryhmä Retkeilyajojen autoista. SAHK:n lähtöportti on mahtava hökötys. Kuva Petri Kata



Komeat on äijät, mutta niin on palkintopöytäkin. Siinä päädyimme ympäristöystävälliseen ratkaisuun. Taisi olla SAHK:in valvojan Juhana Saarelan idea, että jaetaan toiseen kertaan palkintoja. Parkanolaiset olivat saaneet suuren lahjoituksen vanhoja, aitoa metallia olevin pyttyjä. Palkintonsa voi myydä vaikka romumetalliksi, mutta meidän ei tarvinnut ostaa nykyaikaisia muovikippoja. Kuvassa entisöinnin laatukilpailun palkitut. Kuva Petri Kata.

tain sen takia lähdössä ei kait tullut yhtään valitusta, mistään ei paikallisilta kahvilayrittäjiltä, teatterilta, uimareilta, tenniksen pelaajilta, eikä hotellin muilta asiakkailta. Se hyvä puoli näissä lupajutuissa on, vaikka lomakkeiden täyttäminen ja siitä vielä maksaminen ei varmaan ilahduta ketään, että aika paljon on pakko oppia määräyksistä, mutta myös viranomaisten kokemuksista, jotka sitten osataan siirtää asiakastyöhön ajoon osallistuvien hyväksi.

Suuren urheilujuhlan tuntua toi SAHK:n lähtöportti. Nämä kaikki hilpetöirit ovat tärkeitä, koska ne kuuluvat kaikkiin tapahtumiin, siis myös veteraaniautotapahtumiin. Lähtö oli hyvin suunniteltu ja toimi niin kuin pitikin. Osanottajien ilmoittautumisessa oli ainakin Maija Lällä, joka täydensi jutun alussa mainittua äijäporukkaa. Öljyalustatkin kelpasivat moeneen autoon. Järjestyä helpotti, että lähtö ja maali olivat sama portti. Ilmoittautuneita oli ennätyksinä moniin vuosiin 172 autokuntaa, niistä reitille pääsi 160 autokuntaa. Oli erittäin tärkeää, että Retkeilyajon osanottajamäärää saatiin käännettyä kasvuun, vaikka tosin vuoden 1994 ajoissamme oli 211 autoa. Siitä ollaan vielä kaukana. Autoista 52 oli 1960-luvun tuotteita eli 1960-luku oli ylivoimaisesti yleisin autojen valmistusvuosikymmen. Noin yksi kolmannes autoista oli 60-lukulaisia. Vuonna 1933 tai aikaisemmin

valmistettuja oli 11 autoa.

### Iltajuhlat

Retkeilyajoissa noudatetaan SAHK:n ohjeistusta, joissa on mukana iltajuhlat. Osittain sen takia ajon tapahtumapaikaksi valittiin Rosendahl, että paitisi liikenteellisesti. se on myös kokous- ja tapahtumajärjestelyiltään hyvä paikka.

Itse asiassa jo perjantai-iltana oli pienimuotoinen iltajuhla, tervetulo-party. Siihen osallistui jokseenkin kaikki perjantaina hotelliin tulleet. Ideana oli, että se tervetulo-kerit tarjoavat mahdollisuuden tavata tosia osanottajia. Monethan ovat jo monissa ajoissa olleita, mutta aina tulee uusia. Meillä



Tämä pikkupurkki Fiat 500 VAN palkittiin kahdestakin syystä: Sen omistaja Kari Pynnä vastaili parhaiten ajotehtäviin Erikoi- ja hyötyajoneuvojen ajoluokassa. Sen lisäksi hän tuli kauimpaa, Rovaniemeltä. Kari Pynnä oli muistaakseni Tekniikan Maailman toimittaja ja on muuttanut eläkepäivänään Rovaniemelle. Ajettiin samoihin aikoihin autoslalomia 1980-luvulla. Kuva mpz

oli viihdyttäjänä ”Stenari”, joka tulee myös Puurojuhliimme. Muutenkin yritimme saada ja saimmekin Retkeilyajojen ohjelmaan näitä tilaisuuksia yhdessäoloon ja yhteisölliseen seurusteluun. Ainakin tämä tilaisuus onnistui. Osansa on Rosendahlin maisemilla, joita harva kaupunkipaikka Suomessa tarjoaa.

Iltajuhlassa tärkeää on tietysti palkintojen jako. Palkintopöytä oli komea. Entisöinnin laatukilpailu on tärkeä, Kai-Lauri Bremerin KLB-palkinto on arvostettu ja Tekniikan Maailman palkinto myös. Tulevaisuuden palkinto on Turun Maija, jonka saa nuorin osanottaja. Sen sai toisen polven mobilisti Pepi-Lotta Lukkala. Palkinnon

säännöissä on pisteytys, jossa kuljettajan pitää olla nuori ja auton vanha. Peppi-Lotta ajoi vuoden 1953 Zimillä. Palkinnoista on SAHK:n nettisivuilla täydelliset listat.

### Yhteistyökumppanit

On kai kaikille aika selvää, että osallistumismaksuilla ei pystytä kattamaan palveluiden tuottamisen kuluja. Siksi tarvitaan yhteistyökumppaneita, jotka toivottavasti voivat hyödyntää tapahtumaa omien tavoitteidensa saavuttamiseen, mutta toki on aina niitäkin, jotka haluvat tukea yhdistystämme.

Keskeiset yhteistyökumppanimme olivat Tampereen kaupunki, Kangasalan kaupunki ja Pälkäneen kunta. Vähän harmi oli, kun Kalevi Kummolan aikataulu ei riittänyt lähteä ”Pormestarin Chryslerilla” mukaan ajoon, vaikka alunperin hän oli ilmoittautunut. No, oli Chrysleri ajossa kuitenkin. Kun kävimme kiittämässä häntä Tampereen ”Pormestarin vaakunan” käyttöoikeudesta ajojen automerkkinä, hän oli hyvin innostunut itse tapahtumasta, mutta myös laajemmin mobilistiharrastuksesta ja Mustalahden sataman tapahtumasta.

Muut yhteistyökumppanimme olivat Aito Säästöpankki, Asuntopiste Juha Salovaara, Avanti/Leguan, Best Coast Oy, Colorkit, Eyeball Products, Kirpputori Oskarin Olohuone, Klassikot-lehti, Levytyö Särki-

nen, MB Huolto Nopanen Oy, Linja-autoliikenne O. Mäntylä, Maarakennus T. Haavisto Oy, Presco Oy, Promart, Plus-katsastus, Rannikon Aarre, RengasPark.fi, SK-Kaivin ja tietysti Mobilia ja Vehoniemen automuseo.

Tämä ei ollut meidän vahva laji, siis yhteistyökumppaneiden hankinta. Emme oikein osanneet ja pystyneet muokkaamaan kiinnostavia yhteistyömahdollisuuksia laajemmin kuin yllämainitut yhteistyökumppanit. Heille lämmin kiitos! Ehkä tulevaisuudessa sarastaa Kangasalan ja Tampereen kaupungin kanssa hyviäkin jatkamahdollisuuksia.

### Lopputulema

Fiva-tarkastaja oli seuraamassa tapahtumamme ja antoi oman raporttinsa, joka oli pääosin positiivinen. Erityisesti saimme kiitosta halusta oppia ja ottaa vastaan neuvoja. Toimintaamme arvostettiin sille tasolle, että saamme, niin halutessamme, jatkossa järjestää ajot Fiva statuksella International Event. Harjoittelu National-tasolla siis tuotti toivotun tuloksen ja Fiva Rally 2026 valmistelua voidaan jatkaa.

Kyselylomakkeet ja niiden tulemat ovat vielä aika kevyesti tutkittu. Mutta erittäin positiivisilta näyttävät. Aika yllättäviäkin kommentteja joukkoon mahtuu. Lähtö Mobilan pihalta sai aika turhautuneita palautteita. Kerrotaan seuraaville Retkeilyajojen järjestäjille, millä napinat voi välttää.

Tavallaan meiltä jää seuraaviin Retkeilyajoihin perintönä ja uutuutena vastuullisen toiminnan periaate. Niistä esimerkkinä vaikka päästölaskelman teko ja päästöjen kompensointi ja sertioidujen yhteistyökumppanien käyttö. Ehkä myös sosiaalisen liiketoiminnan tukeminen, meillä Sotilaskotiyhdistyksen palvelujen käyttö, voisi toimia muuallakin. Niin ja vielä meillä on edessä päästökompensaation vaatimien puiden istuttaminen!



# Makkaraterapia

Makkaraterapia pyöri läpi vuoden. Porukka on ulkoruokinnassa koko kesäkauden. Oisko oltu kerran sateen takia sisällä. Homma pelaa näköjään porukan yhteistyöllä ilman isäntää, kun halukasta ei ole ilmeisesti löytynyt. Markku hakee eväät K-kaupasta. Makkaran käristäjiä on sentään useampia.

Väkimmäärä on ollut jokseenkin poikkeuksetta noin 20. Joskus vähän yli ja joskus vähän vähemmän. Tätä porukkaa ei näköjään sade, tuuli eikä auringonpaiste paljon häiritse.

Kun tässä on kolme kuvaa, niin ne kuvaavat koko kesää. Kesässä on 13 maanantaita, niin kuvat voisi päivätä 13 maanantaille. On siellä sentään muutama poikkeus: muutamia uusia autoja, maamoottorin käynnistys ja joskus harvoin satunnainen kävijä.

Mutta kannattaa sitäkin tulla katsomaan, siis joka maanantai noin klo 16.30-18.30.



# Mustalahti

Mustassalahdessa on ollut hyvä kesä. Ilmat ratkaisevat, onko autoja ja väkeä. Kun säät ovat paria harvaa kertaa lukuunottamatta olleet hyvät tai erinomaiset väkeä on riittänyt. Varmaan siihen on osaltaan vaikuttanut Vehoniemen makkara- ja jäätelöteltta. Ainakin Munkkiksen jonot ovat kadonneet.

Ihan topatun täysiä kesäviikkoja ei ihan hirveän montaa ole, mutta varmaankin enemmän kuin keskimäärin aikaisempina kesinä. Kesälomakautta (eli heinäkuuta) lukuun ottamatta autot joutuvat

kiertämään, kun ei paikkaa löydy. Joskus autoja on kahdessa kerroksessa! Kun säätiedotus sanoo, että jossain Etelä- tai Keski-Suomessa voi sataa, niin silloin on tilaa. Mutta silloinkin voi olla ihan hauskoja ajopelejä.

Mustassalahdesta on sikäli vähän huolta, että nykyisen tiedon mukaan emme saa käyttölupaa satamalle, koska sataman korjaustyöt alkavat. Esitimme huolestuneesti Kalervo Kummolalle. Hän sanoi, että sehän on vain vuosi, kun satama on kunnossa. Ja näinhän meille ja Mansen Masinisteille



sanottiin alueen käyttäjien osallistamiskeskusteluissa.

Joka tapauksessa uusi paikka on ensi kesäksi etsittävä. Kangasalan kaupungin suunnalta

on kysely, olisiko mahdollista siirtää tapahtuma Kangasalle. Asiahan ei minulle mitenkään kuulu, mutta jotain on jonkun nyt tehtävä.



# Hämeenkyrön retki

Joka kesän huippukohta on retki Hämeenkyröön. Lähdettiin Teivon ABC:ltä. Tänä vuonna oli uusi kohde kirppari Oskarin Olohuone. Takavuosina olemme käyneet L.A.-kirppiksellä Hämeenkyrössä. Nyt L.A.:n tiloissa on uusi yrittäjä. Hän on uusi kannatusjäsenemme. Toivotaan menestystä, ainakin hän mainosti aktiivisesti tuloamme kirpparille.

Sääkin suosi taas, vaikka näytti aika sateen uhkaiselta. Rane esitteli perinteiseen tapaan autokokoelmaansa ja sen kehitystä.

Aina jotain siellä tapahtuu,

kun Rane tiivistää kokoelmaansa sen ytimeen, eli Fiateihin. Sitä paitsi Ranen tarinointi on jotenkin maagista. Tarinoita jaksaisi kuunnella vaikka kuin kauan ja paljon. Tässä Hyrsyssä julkaistaan tarinoiden 82. jaksio.

Kuvakin todistaa, että piha oli täynnä autoja ja väki tukkii tallin oven taustalla.

Kukkukahvila pidensi aukioloa meidän takia. Varmaan se kannatti, koska meitä oli 50 kahvittelijaa, joille kerho perinteisesti tarjosi eväät. Ensi vuonna sitten taas uudestaan!



# Kesä-Restauranta

Tänä vuonna oli luovuttu perinteisestä Restauranta-päivän ajankohdasta, kaksi viikkoa Juhannuksen jälkeen. Tapahtuma pidettiin kesäkuun lopussa 29.6.

Siirto sattui osumaan pitkän poutakauden keskellä olevaan ainoaan sadepäivään. Voisi heti sanoa, ettei Restaurannasta ole paljon kertomista jälkipolville. No, eihän sade koskaan ole loppumaton. Sade päättyi vähän ennen puolta päivää ja väkeä alkoi lappaa.

Kun on yleisöpalvelu tehtävissä, niin ei voi valittaa, mutta pakko sanoa, että kun tulee seisomaan sateeseen ennen kuutta, niin puolipäivään mennessä alkaa vitsit olla vähissä. Onnek-

si retkeily- ja prätkaajoilta on sadevehkeet kunnossa.

Toki on selvä, että parkki-vahtina selviää helpolla, jos autoja on alle puolet siitä, mitä normaalisti. Se on suhteellisen pieni lohdutus, kun Restaurannat ovat tärkein ansaintakeinomme. Jäsenmaksuilla ei voida mitenkään pärjätä kulurakenteemme kanssa.

Päivän hyvä puoli oli se, että iltapäivän aikana tuli lopulta 1 100 maksanutta asiakasta. Myyjä oli poikkeuksellisen vähän, että asiakkaita oli paljon yhtä myyjää kohti. Osalle myyjistä tämä sopi ja kauppa kävi. Osalle sitten taas ei.

Lopputulokset olivat kuitenkin



jotenkin siedettävä. Ja säälehdän me emme voi mitään. Selkeitä valopilkkujakin oli. Harrasteparkissa oli suhteellisesti paljon autoja. Tämä on nykypäivän trendi: rompetorit hyytyy, kokoontumisajot ja -tapahtumat kasvaa. Harrasteparkki oli aamulla aika synkän näköinen sateessa, mutta autoja oli paljon. Toinen valopilkku olivat Citroën 2CV

Fourgonette-harrastajat, joilla oli Kangasalla tapaaminen. Ei voi olla nauramatta (hyväntahtoisesti), kun näkee Rättärin, joka on rakennettu matkailuautoksi. Porukka taisi majoittua Restaurantamökin pihalla. Myös äveriään näköinen uusilla BMW-pyörillä tullut joukkue varmasti osti jotain. Oli hienoa, että heille voi osoittaa asfalttiparkkipaikat.

# Vääksy

Asikkalan Vääksyssä on kokoonnuttu jo 20 kertaa aikaisemmin heinäkuun ensimmäisenä tiistaina. Tänä vuonna meillä ei ollut yhteislähtöä, mutta paljon oli näkyä pirkanmaalaisia Vääksyssä.

Vääksyn kanava ja sen kanavapuisto on lähes ihanteellinen



paikka kokoontumisajoille. Ainoa pieni ongelma on, että se käy pieneksi, vaikka tilaa on raivattu vuosien varrella aika paljon lisää. Nyt tehtiin uusi kävijäennätys, Mitä se ihan tarkkaan tarkoittaa, ei liene kenellekään selvää. Mutta nyt melko aikaisin illalla jouduttiin uudet tulijat ohjaamaan yhä uusille lämmittely kierroksille, kun paikat olivat aivan täynnä.

Tapahtuma on hieno katsaus harrasteautojen maailmaan Suomessa. On jos jotakuta värkkiä, traktoreita, mopoja, kuorma-autoja ja vaikka mitä. Ympäristö on ainutlaatuinen kanavapuisto, jossa luikertelee myös joki. Palveluita on alueella monenlaisia ja -hintaisia. Autoporukka on tietysti vuodesta toiseen sama, joten tuttuja näkee paljon.

# Kanttikruising

Kanttikruising ajettiin nyt kolmannen kerran. Ilmoittautuneita oli yli 20 autokuntaa, mikä olisi ollut aivan huikkea määrä, jos se olisi toteutunut. Harmillisesti pitkän poutakauden keskelle juuri lauantaiksi 10.8. sääennusteisiin tuli sade.

Lopulta sitten lähti 12 autokuntaa. Sääkin suosi meitä siten, että kun pysähdyimme Hämeenpuistoon, Kangasala-talolle, Mobiliaan ja Vehoniemen Automuseolle kullekin paikalle tunniksi, missään ei satanut. Siirtymällä tuli sitten senkin edestä.

## Mobilismin alku Suomessa

Kun alkumobilistit aloittivat harrastuksensa 1950-luvulla, heidän tavoitteensa oli säilyttää liikenteessä vanhoja autoja, jotka käytännössä olivat juuri näitä 1920-luvun autoja.

Siksi on tärkeää esitellä

ihmisille kanttiautoja. Niitä ei näe edes isoissakaan autotapahtumissa, varsinkin, kun niillä harvoilla vanhoilla osallistujaautoilla ajetaan eri reitti kuin muut osallistujat. Meillä oli Retkeilyajoissa, joiden osanottajamäärä oli viime vuosien korkein, oli 10 kanttiautoa.

Alkumobilistit nimenomaan halusivat käyttää kanttiautoja liikenteessä, kun valtaväestö korskui uusista autoista, joita vielä silloin vain harvat pystyivät ostamaan tai maahantuonti rajoitusten vuoksi saamaan. Yhä edelleen 1920-luvun kanttiautoja on paljon mobilisteilla, mutta ne ovat autotalliin takariveissä ja tosiasia on, että kuskitkin alkavat olla jo kohtuullisessa iässä. Nuoria näissä T- ja A-Fordien ja niiden ikäkumppanien harrastajissa on todella vähän. Toisaalta kokemukset kolmesta Kanttikruisigista ovat osoittaneet, että osallistujat viihtyvät niissä ja



Ainut autokunta, joka oli pukeutunut 1920-luvun henkeen, oli Kari Jupin Chevrolet Capitol Sedanin vm. 1927. Lisäksi he tulivat pisimmän matkan takaa Pieksämäeltä. He saivat "Tuomariston" erikoispalkinnon. Kuva Mikko Heimon. kuvakäsittely Mikko Heimo

toivoivat, että niitä järjestetään.

Tällä kertaa, kun tapahtumassa oli Kangasala-talolla tauko ja tunnin pihakonsertti, jonka OP Kangasala tarjosi, myös yleisö oli ihan innoissaan ja on tullut jälkikäteen kyselymään, miksei kanttiautoja näe usemmin.

Kanttikruising oli siis kunnianosoitus alkumobilisteille, joista Rane Mäkipää oli mukana Fiat 501 vm. 1925-autollaan.

## Autoliikenteen alku

Ensimmäiset autot tulivat Suomeen ennen ensimmäistä maailmansotaa, mutta vasta Suomen itsenäistyttyä autoilla alkoi merkitystä. Autot yleistyivät vuokra-autoina hevosvetoisten vossikoiden tilalle. Kaupunkien, kuten Tampereen ympäristössä,

aloitettiin linja-autoliikenne. Se mullisti maanviljelys yhteiskunnan. Bussit veivät esimerkiksi Pälkäneeltä tai Pirkkalasta Tampereelle aikataulun mukaisesti, jolloin esimerkiksi torikauppiat pääsivät aamuaikaisella torille ja vielä illaksi kotiin. Myös posti, poliisi, pelastustoimi ja puolustusvoimat alkoivat kokeilla moottoriajoneuvoja. Yksityisautoja oli vähän, ne alkoivat yleistyä seuraavalla vuosikymmenellä.

Kanttiautot ovat liikkuvaa kulttuuriperintöä. Siksi niitä pitää mennä näyttämään sinne, missä ihmisiä on, kuten Hämeenpuisto tai Kangasalan tori, jonne kumpaankin paikkaan kertyi yleisöä sähän nähdä ihana mukavasti.

Ensi vuonna sitten uudestaan, ja suuremmalla automäärällä.



Hämeenpuisto on ihanteellinen ympäristö vanhojen autojen lähtöpaikkana. Suomessa on harvoja paikkoja, missä on oikean eurooppalaisen kaupungin tunnelma on näin aito. Harmi, että tämäkin paikka joutuu remonttiin ensi vuonna. Kuva Asko Nieminen.



Kangasala-talon pihalla oli tunnelmaa. Melkein uskomatonta, että vielä seuraavana päivänä paikallinen herrasmies halusi kysellä autoista ja koko tapahtumasta. Jotenkin tämä idea, siis yhdistää Kanttiautoihin 1920-luvun musiikki melko ahtaassa kaupunkipiha-ympäristössä. Kuva Mikko Heimo

TULOSSA  
27.-30.7.2026



# Antti muistelee Tampereen mobilistien vaihteita

Tampereen Seudun Mobilistien historiaa 3

Teksti Antti Prusi, kuvat kerhon arkistosta ellei toisin mainita

## Kerhon kalusto

Viime numerossa (Hyrysyt 2/2024) kertoilin kerhonne rakennuksista, sitä aikaisemmin (Hyrysyt 1/2024) kerhon varhaisvaiheista. Nyt jatketaan ajoneuvokalustosta. Ensimmäinen yhdistyksemme ajoneuvo oli Diamond. Siitä päätoimitajamme jo kertoili edellisessä numerossa. Silloin vuonna 1967 yhdistyksen perustajajäsenet saivat sen lahjoituksena liikennöitsijä Antti Suojärveltä ja pelastivat sen Pirkkalan koulun vajasta aika pahasti rapautuneena. Meillä oli innokkaita ja vaikutusvaltaisia jäseniä, joiden ansiosta Diamond saatiin takaisin liikenteeseen.

## Diamond

Olavi Sallisen kuorma-autot ajoivat Tampellan valmistamia



Diamond on säilytetty hyvissä olosuhteista ja käytetty vähän. Liikuntaa se saa muutaman kerran vuodessa. Nyt viimeksi kesällä Kanttikruisingissa ja Retkeilyajoissa. Kuva mpz

tuotteita. Olavi kävi jatkuvasti Tampellassa ja tiesi, että siellä valmistettiin amerikkalaisen Hercules- moottorin kopiota. Olavi otti Tampellassa esille asian, että yhdistyksen autosta puuttuu moottori. No, onneksi tämän moottorin valmistus oli Tampellassa päättynyt. Varastoon oli jäänyt kaksi moottoria, jotka molemmat saatiin kerholle. Toinen on Diamondin nokalla ja toinen odottaa tallissa. Samoin Olavi järjesti Ajokin korjaamaan Diamondin korin. ”Keksijä”-Virtasen Tuure sovitti moottorin perään Fordin vaihteiston ja näin alkoi Diamond taas liikkua omin voimin. Vielä maalaus ja verhoilujen korjausta sekä varaosien noutoa Norjan Tromsöstä. Kolme miestä Hildeenin Reni, Järvenpään Matti ja Sallisen Olavi hakivat osat, käyttäen reissuun aikaa 30 tuntia 47 minuuttia.

Tämä oli Diamondin eka kunnostus. Kunnostustyö valmistui niin, että sillä osallistut-



Tässä juhlietaan Timon 50-vuotisjuhlaa Restaurannan vanhan tuvan ollessa uusi vuonna 1979. Timo on väritykseltään kaksivärinen vihreä ja halempi kuin nykyisin ja vähän romuisemman näköinen, kun ei ole kromattua puskurin. Auton ulkoasu on siis ensimmäisen kunnostuksen jäljiltä, josta kuvanottohetkellä on kulunut noin 10 vuotta. Kuva seuran arkisto

tiin SAHK:n 10. Retkeilyajoihin vuonna 1969. Nyt kerholla oli oma auto, jolla osallistuttiin tapahtumiin ympäri Suomea. Syyskuussa 1969 sillä osallistuttiin Svenska Veteranbil-Rallyyn Tukholmasta Södertäljeen. Välillä auto oli pitkiä aikoja vesisateessa. Kuivuneiden lasien tiivisteiden välistä ja rikkinäisen katon saumoista vesi pääsi korin runkoon aiheuttaen puukehikon lahoamisen.

Kun saimme oman tallin ja Diamondin sinne, alkoi ajoneuvon uusi kunnostus. Me kokoonnuimme maanantai-iltaisina tallille. Porukasta löytyi puumiehiä ja metalli- ja monen muun taidon omaavaa kaveria.

Ensin purimme pois istuimet. Käytin ne Teuvan aikuis- koulutuskeskuksessa. Siellä ne purettiin, uusittiin jouset ja pehmusteet sekä peitettiin uudella kimmoisalla nahalla. Sivuverhoilut, kojelauta sekä ikkunat poistettiin. Näin päästiin uusimaan korin runkoon uudet puut. Samoin tehtiin uusi kojetaulu sekä ovi, kiitos

Niemis-Matti.

Laseihin uusittiin uudet tiivisteet. Teuva valmisti uuden pinnoitteen ulkokattoon, minkä saimme talkoiltua myös paikoilleen. Teimme myös tekniikkaan isomman huollon. Jäähdyttimeen uusittiin kenno ja asensimme sisälle pienen lämmittimen, kuivaamaan lähinnä tuulilasin kosteutta. Samoin jarrut ja muu tekniikka huollettiin. Katsastuksessa katsastusmies toivoi autoon, jarrutehostinta ja kaksipiirijarruja. Ne hommasimme ja asensimme myös. Vielä tarvittiin uusi maali pintaan. Se tehtiin Kangasalla ammattilaisten toimesta ja on minun mielestä vielä kolmenkymmenen vuoden jälkeenkin asiallinen. Tämän jälkeen osallistuimme autolla useisiin tapahtumiin, taisi talkooporukka käydä sillä parikin kertaa Ruotsissa Södertäljen markkinoilla.

Diamond on aidosti Tampereen seudun linja-autoja. Sen kori on tehty täällä ja se ajoi Pirkkala-Tampere-linjalla alkaen vuonna 1929.



Benz Gaggenau J.W. Enqvistin Lielahden tehtaan pihalla vuonna 1922. Autossa ei vielä ole rekisterikilpeä H-115 kiinnitettynä. Se rekisteröitiin 17.8.1922. Kydissä on keskellä seisomassa tehtaan VPK:n päällikkö Lauri Salonen, joka sai tehtaan omistajat hankkimaan sen. Kuvälähde: Tampereen Museoiden valokuva-arkisto, mutta kerholla on arkistossaan sama kuva ja siitä on tehty postikortti.

## Benz Gaggenau

Toinen automme oli Benz Gaggenau. Sen saimme SAHK:lta. He olivat saaneet sen Lielahden Serlachiukselta, missä se oli toiminut paloautona. Alunperin se oli J.W. Enqvist Oy:n Lielahden tehtaiden VPK:n auto. Se rekisteröitiin vuonna 1922 ja oli silloin Hämeen läänin ensimmäinen paloauto ja myös ensimmäisiä Suomessa.

Sen kuljetuksesta Helsingiin on olemassa Reni Hildeenin ja Kai-Lauri Bremerin juttu. Kuljetus tapahtui hinaamalla Thames-kuorma-autolla

talvipakkasessa. Takaisin se tuotiin kuorma-auton lavalla. Pitkät ajat se seisoi Ahveniston automuseossa Hämeenlinnassa. Aikanaan museo lopetettiin ja auto tuotiin Restaurannan laitoon. Kun saimme onneksi oman tallin valmiiksi, niin Benz laitettiin sinne odottamaan parempia aikoja. Hieman parempia aikoja sillä on ollut. Se on laitettu käyntikuntoon, verhoilijalla verhoiltu istuin ja jarrut ja muikin tekniikka on huollettu ja korjattu. Auto käynnistettiin näytösluonteisesti sen 100-vuotisjuhliissa keväällä 2023 Lielahdessa. Kiitos Kakelle!



Chevrolet on nyt hyvässä ajokunnossa ja hyvässä säilytyksessä. Kake ja Aarno ovat sitä silloin tällöin korjailleet ja parannelleet seisomisvammoja. Ajomatkat ovat jääneet usein kuvan osoittaman pituisiksi, vaikka se on täydessä ajokunnossa. Kuva mpz



Gaggenau voimisteltiin käyntikuntoon keväällä 2022 lähinnä Kake Välimaan, ja Aarno Kämpin ja muutaman muun apupojan kanssa. Kuvassa Tero Hakala ja Kake tekevät taltointia auton kunnostuksesta. Gagge sai Museoviraston avustusta kunnostustyöhön. Se oli näytteillä sekä Vehoniemellä että Mobiliasa. Kuva mpz.



Ehkä auton ”pelastaminen” ilman asianmukaista säilytystä ei ole kovin hyvä ratkaisu, mutta ei halliakaan päivässä rakenneta. Chevrolet Restaurannan pihan lumikinoksessa. Kuva kerhon arkisto

## Chevrolet-kuorma-auto

Toinen kakkosajokkimme on Chevrolet 6400 vm. -46 kuorma-auto. Sen olemme saaneet lahjoituksena Haarlan paperitehtaan entisiltä omistajilta. Se on ensimmäisiä uusia kuorma-autoja, joita Suomeen on tullut toisen maailmansodan jälkeen. Letukka vietti myös yli kymmenen vuotta Ahveniston automuseossa. Se kun tuotiin Restaurantaan 1990-luvun alussa, se joutui jäämään pari vuodeksi ulkoseisontaan ja siinä se rapistui aika pahasti.

Aimo Lahti oli puheenjohtajamme. Kun hän joutui työttömäksi Tampellasta, hän alkoi rakentaa autoon uutta lavaa omassa kotipihassaan ja tekikin hyvän lavan. Me muu ”maanantairyhmä” purimme ja korjasimme muuten auton. Launoksen Matti korjasi moottorin, Kake teki pelityöt ja paljon muuta. Me muut sitten teimme niitä vähemmän merkityksellisiä töitä. Hiltusen Väinö maalasi auton. Nyt meillä on hieno kuorma-auto, jolla käy myös ajaminen. Sillä on osallistuttu myös muutamiin Vetkun ajoihin.

## Goliath Express

Kolmas tai neljäs automme on Goliath pikkubussi. Tämän saimme Mobiliasta heille tekemistämme palveluksista korvauksena. Ajattelimme silloin, että tällä voisi tulevaisuudessa olla kiva osallistua ajoihin ja Timo saisi huilata. Tämänkin maanantairyhmä myös kunnosti ja huolsi. Teuvalla tehtiin istuimet uusin verhoilu. Maalipinta uusittiin sekä huollettiin ja korjattiin muikin tekniikka.

Tämä on toisaalta erittäin harvinainen ja siten mukava auto. Ainoa mikä tässä on heikkoa, että tämä on aika painava pienelle moottorille, mikä aiheuttaa kulkuongelmia. En tiedä, miten palokunta tällä kerkisi palopaikalle? Me kyllä ajattelimme, että se on toiminnut syyttäjäjen autonä, koska sen sisällä oli paljon tulitikkulaatikoita?



Goliath oli Savion VPK:n miehistöauto. Siitä on olemassa kuva kerhon arkistossa aivan uutena palovarusteissaan. Tässä Raimo Myllyojan kuvassa se kiiltää melkein yhtä hienosti kuin uutena ja näyttää uudenveroiselta. Autosta on teetetty Classic Datan kuntoarvio ja hyvältä näytti. Kuva kerhon arkisto/Raimo Myllyoja

## Muita ajoneulejä

Meillä on ollut myös muitakin ajoneuvoja. Pinomäet Hely ja Pentti olivat meidän jäseniä. He entisöivät Bedford paloauton ja Pentin kuoltua perhe lahjoitti tämän seuralllemme. Koska tilamme olivat ja ovat rajalliset, tämä myytiin eteenpäin.

Meillä oli myös Kangasalan palokunnalta saatu Ford Thame-

mes-paloauto. Valitettavasti se seiso liian kauan pihalla ja vesi pääsi Suomessa tehdyssä korissa sisäpuolelle ja lahotti sen korin. Tämä myytiin harrastajalle, joka rakensi siitä kuorkkurin.

Lisäksi saimme välikäden kautta Tampereen kaupungin linja-autojen hinausauton. Se oli Mercedes-Benz-merkkinen nelivetöauto. Se oli välitetty sellai-

seksi, että se jaksaa vetää linjuria kaupunkinopeuksilla. Mutta vastaavasti, sen huppunopeus oli vain 60 kilometriä tunnissa ja silloin oli meteli kamala. Tämäkin myytiin eteenpäin.

Lisäksi jossain kohden ostimme harmaan Ferguson perälevyillä. Sillä teimme lumitöitä monta talvea. Sitten Aakkulat muuttivat Kangasalan Aakku-

lasta pois. Heillä oli parempi traktori: Zetor varustettuna ohjaamalla, jossa oli jo lämmitinkin. Myimme Ferguson pois ja teimme lumihommat Zetorilla. Nyt meidän tien ja pihan auraa urakoitsija, joka auraa koko Kylä-Aakkulan tien. Niin Zetorikin on myyty.



MB-hinuri oli tehty Nyssejen siirtelyyn. Se oli toivottoman epäkäytännöllinen kerholle ja tilaa se vei kuorma-auton verran. Hieno peli, mutta kun sitä tilaa ei ollut, niin jakoon meni. Kuva kerhon arkisto

# WANTED!

**Hyrysysy tarvitsee uuden toimittajan. Nyt on aivan huikea mahdollisuus harjoitella vielä kahden numeron ajan ennen kuin nykyinen toimittaja vetäytyy vanhuuden lepoon.**

Kerholehteä tehdään kerholaisille. Yhdistyksen puheenjohtaja on periaatteessa "päätöimittaja", mutta lehden tekeminen on toimittajan tehtävä. Kerholehti on kerhon "äänenkannattaja", käytännössä yhdistyksen hallituksen äänitorvi

Kirjoittaminen on ajattelemista. Välttämättä ei tarvita kokemusta kirjoittamisesta tai lehden tai vastaavan toimittamisesta. Ei niistä haittaakaan ole.

Meillä on valmiiksi taitava taittaja, joka tuottaa lehden ulkoasun sekä teknisesti valmistaa lehden. Toimittajan tehtävä on saada aikaan julkaistava aineisto. Käytännössä vaihtoehdot ovat tehdä itse tai saada muut tekemään. Usein kannattaa etsiä jonkinlainen tasapaino. Olemme pitkään käyttäneet kirjapainoa, joka tekee Pirkanmaalla huippujälkeä.

Hyrysysyjä tehdään neljä vuodessa. Vakiopalstoja ja -avustajia on aika useita, mutta enemmänkin voisi olla.

Kaiken voi maailmassa oppia. Lehden tekeminen luovaa työtä. Virheitä ei voi välttää! Aina oppii jotain uutta! Kiinnostaisiko?

Ota yhteyttä: Puheenjohtaja Petri Kata 0400 633 632 tai toimittaja Martti Piltz 045 666 3111

## KANNATUSJÄSENYYS

### Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

Kannattajajäsenyyteen sisältyy yhdistyksen oma lehti Hyrysysy 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.

Ilmoittatthan yhteystietonne ja julkaisuuihin haluamaanne nimen sähköpostilla: [tammob1964@gmail.com](mailto:tammob1964@gmail.com)



## New Era

New Era Motors Corporation perustettiin vuonna 1932 tarkoituksena valmistaa edullisen hintaisia taksiautoja lähinnä New Yorkin ja erityisesti Manhattanin tarpeisiin.

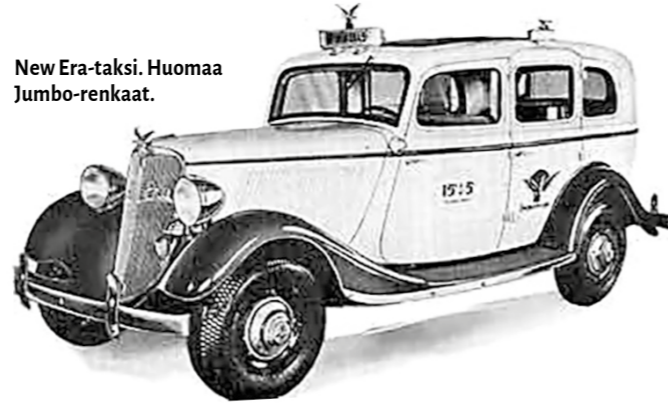
Auton alusta V8 -moottoreineen tuli Fordilta. Korin valmisti Fordin pääasiallinen korintekijä Briggs; korin suunnitteli Briggsin omistama LeBaron.

Alustana käytettiin Fordin pakettiauton (sedan delivery) 2 850 mm akselivälistä alustaa. Tästä autosta otettiin myös kori, joka Briggsin toimesta muutettiin tarkoitukseen sopivaksi. Etuovet olivat Fordin neliovisesta henkilöautosta. Takaovet sen sijaan olivat korkeat, jotta matkustajan ei tarvinnut pois-



taa hattuaan autoon astuessaan. Autossa oli tilaa joko viidelle tai kuudelle henkilölle, kaikki ikkunat olivat karkaistua lasia ja nahkasisustus oli LeBaronin tekemä. Varusteisiin kuului mm.

New Era-taksi. Huomaa Jumbo-renkaat.



sisätilan lämmitin, turvapuskurit, Jumbo- renkaat vanteineen, lisävalo ja matka-arkkuteline. Taksiauton lisäksi tarjottiin myös henkilöautoversiota. Tässä mallissa oli kangasverhoilu ja limousinissa oli lisäksi välilasi, joka erotti kuljettajan ja matkustamon. Perinteiseen tapaan limousinen kuljettajan penkki oli nahkaverhoiltu.

Ensimmäiset taksit saatiin New Yorkin kaduille vuonna

1933. Autojen valmistus kuitenkin loppui jo 1934; arvoitu valmistusmäärä New Era-autoille oli noin 100 kappaletta. Tietyvästi vain kolme autoa on tallella; kaksi USA:ssa ja yksi Norjassa. Norjaan toimitettiin muutama käytetty 7-hengen New Era henkilöauto. Norjassa ne päätyivät takseiksi ja ajettiin loppuun. Yksi kuitenkin löytyi ja entisöitiin alkuperäiseen kuosiinsa.

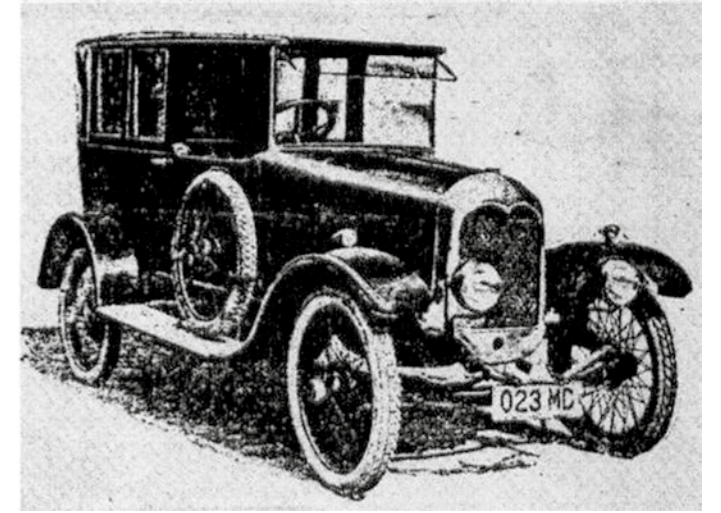
## Morriss-London

Amerikkalainen Crow-Elkhart valmisti omien autojensa lisäksi autoja myös muille, joilla ei omaa valmistusta ollut (esim. Birch, Bush). Tämän Crow-Elkhartin oman valmisteen, vieniin tarkoitettun auton, merkinä oli alun perin Marathon, mutta nimi muutettiin 1919 nopeasti Morriss-Londoniksi. Syynä tähän oli edullinen sopimus brittiläisen autokauppiaan F.E. Morrissin kanssa. Kuten auton nimestä voi päätellä, myyntitilat sijaitsivat Lontoossa.

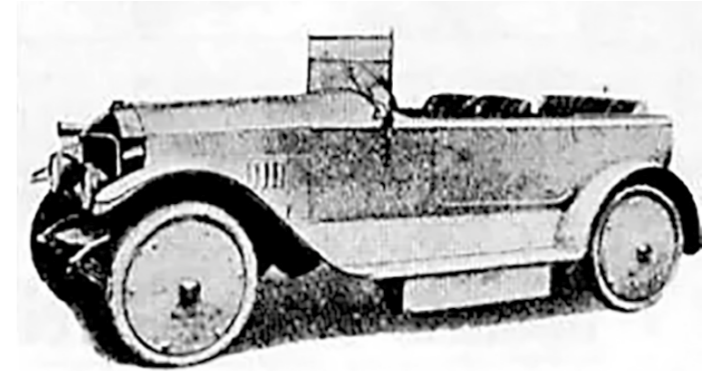
Lontoon toimitettiin muutama kokonainen auto lähinnä malliksi, mutta tarkoituksena oli toimittaa vain nelisylinteriset Supreme -moottoriset alustat, jotka koritettaisiin Englannissa. Projekti sai heti huonon alun, sillä Morriss joutui konkurssiin 1920. Kaiken kukkuraksi alustoja (69 kpl) oli lähetetty Englantiin kansilastina; vuoden varastointi



satama-alueella ei parantanut niiden kuntoa! Saunders Motors osti huonokuntoiset alustat halpaan hintaan ja kunnosti ne. Suurin osa alustoista koritettiin Englannissa, mutta muutamia vietiin Australiaan. On mahdollista, että näitä autoja myytiin vielä 1925. Koska Crow-Elkhart ja Marathonin/Morriss-Londonin valmistusta varten perustettu Century Motors tekivät konkurssin 1923, ei uusia alustoja olisi ollut saatavanaakaan.



Morriss-London.



## JÄSENETUSI



### Mökki rannalla

#### Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

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

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

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

#### Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

**Pehtoori Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi**

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

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.



## PILAKUVIA

Tammobin hallituksen jäsen Kalevi Nokkonen on tunnettu pilapiirtäjä, Hänen piirroksiaan on julkaistu useissa sanomalehdissä ja on niitä ollut Hyrysyssyissäkin. Kirjan nimi on Kalevi Jakari - Pilakuvia niin arjesta kuin töistäkin.

Kalevin piirrokset lähtevät arkipäivän havainnoista - töistä ja kotoa. Jo Kalevin rekisteröity tavaramerkki Kalevi Jakari sisältää pienen avaimen kirjan sisältöön "kalevi ja kari" eli kirjan tekijä ja hänen työkaverinsa filosofoivat elämää ympärillään.

Ensimmäinen painos myytiin heti loppuun.

Kirjan hinta on 14 euroa.

Sitä on myynnissä:

Kaleviltä suoraan +358 505969121 ja

Nokkosen puutarha, Uusi-Epaalantie 6, 36600 Pälkäne

Ja kun Vehoniemen Automuseo avautuu keväällä niin myös sieltä.



# Naapurimaan jenkkiautoja

Haaparannassa järjestetään kesäisin Wheels nationals Haaparanda Jenkkiautotapahtuma. Tänä vuonna se oli 11-13.7.2024. Siihen osallistuu lähes 1000 ajoneuvoa, joista arviolta puolet Suomesta. Paikka on Strandplanen puisto Tornionjoen rannassa Haaparannan keskustassa.

## Tutkimusmatka

Tampereen seudun mobilisteista oli mukana Vienolan Torsti kaverinsa autossa matkustajana. Kaverit Mikko sekä Patrik lähtivät 11.7. klo 6.00 Orimattilasta Dodge Polaralla. He ottivat Torstin Hämeenkyröstä mukaansa. Matka ajettiin Pohjanmaan maisemateiden läpi. Ensin Jalasjärvelle ja siitä Kauhavalle, jossa tien varressa on hieno lentokoneiden rivistö Ilmasotakoulun koulukoneista tolpan nokassa ja lasivitrineissä. Kaustisilla oli kansanmusiikkijuhlat, mutta hyvin päästiin siitä lävitse. Seuraavaksi Oulaisiin, Ouluun ja Tornioon. Torniossa yövyttiin Park Hotellissa. Hotellissa oli samaan aikaan tiskillä norjalaisia autoharrastajia. Vettä satoi koko yön, mutta aamulla ilma poutaantui.

Aamulla lähdimme ajoissa ja olimme lähes ensimmäisiä



Matka-automme Dodge Polara vm 1969

alueella. Hassulle tuntui, kun huomasimme rajan ylitettyämme kellonajan muuttuneen tuntia myöhemmäksi ja olimme alueella tuntia liian aikaisin. Reissun ainoa pettymys oli lehdistä ilmoitetun Swapin (rompetorin) puuttuminen. Tässä ruotsalaiset hieman huiputtivat. Siellä oli kymmenkunta telttaa, joissa myytiin Amerikan lippuja, rekisterikilpiä, bootseja ja metrilakua ja siinä oli kaikki.

Lisa Nilssonin teltalla myytiin hänen tekemiään nahkakäsitöitä ja vöitä. Se oli hieno paikka. Ruokahuollossa myytiin köykäisen oloisia hampurilaisia, joissa oli 6 € hinta. Sama saattaa Suomessa maksaa 10 €.

## Suomea Ruotsissa

Pikku yllätys oli, kun olimme Ruotsissa, mutta siellä puhuttiin myös suomea. Ostin hampuril-

laisen ja yritin sönkätä ruotsia, niin myyjä puhuikin suomea. Noo, sitten tuumasin, että puhutaanpa sitten vaan suomea. Siellä käy Eurot ja Kruunut. Hinnat olivat ilmoitettu molemmilla valuutoilla. On siellä erilainen kulttuuri, kuin esimerkiksi Falunissa.

Ruotsalaisten autokalustoa katsellessa autot olivat parempia tyybiltään kuin suomalaiset. Muun muassa Dodge Challen-



Ford Fairlane vm 1956

gerit olivat SRT-tyyppiä ja niitä taisi olla täällä yhtä paljon kuin Suomessa yhteensä. Hinta Suomessa on 25-30 tuhatta enemmän kuin Ruotsissa. Osassa oli Hellcat-moottori. Kaikesta näki, että Ruotsi on vauraampi kuin Suomi. Hienoja olivat myös norjalaisten kalusto.

Alue oli nurmikenttä, mutta missään autot eivät jääneet kiinni, vaikka oli satanut. Olisiko ollut hiekka alla. Olimme koko perjantain alueella ja kävimme illalla Ikean kauppakeskuksen siipirakennuksen isossa karkkikaupassa. Aika paljon isompi kuin Suomessa. Illalla tulimme Suomen puolelle Tornioon Hotel Parkiin.

## Cruising

Lauantaina oli aurinkoinen sää koko päivän ja kaikki eivät mahtuneet alueelle. Illalla klo 17 alkoi Cruising ympäri Haaparantaa. Kävimme sen aikana syömässä Ikeassa lihapullat ja muutamassa kaupassa. Cruisingissa ajoi joitakin autoja, joita ei näkynyt alueella ollenkaan. Autojen kunto oli

laidasta laitaa. Oli viimeisen päälle entisöityjä ja sitten harrasteautoja. Yhdessäkin autossa oli 7-8 henkeä kyydissä ja kerran moottoripyöräpoliisi näytti kädellään ulkonaroikkujat menemään sisälle. Ajoimme yhden lenkin loppupäässä.

## Ihmetellä täytyy

Täytyy ihmetellä kuinka ruotsalaiset jaksavat istua autoissaan pitkiä aikoja metelissä. Ehkä he ottavat rennommin ja nauttivat rentoutukseen sopivia juomia. Alueella on aikalailla kova meteli ja he puhuvat illan tullen kovalla äänellä. Ehkä he ovat jo metelistä kuuroutuneita? Ohjelmaa oli jonkin verran. Bändit soittivat vuoron perään. Valittiin kymmenen parasta autoa ja ne olivat tasa-arvoisia. Ei selvinnyt, ketkä autot valitsivat. Kuuluttaja puhui ruotsin- ja suomenkielillä vuoron perään samat asiat. Paluu tultiin samoja reittejä. Automme kesti koko reissun ilman murheita.

Teksti Asko Nieminen  
Kuvat Torsti Vienola



Ford 1934



Plymouth Hemi 'Cuda moottori



REO Volverine varapolttoainesäiliö.



Yleiskuva alueesta



Airstream matkailuvaunu ja Cadillac Eldorado 1950-luvulta



# RANE MUISTELEE osa 82

## • AUTOHARRASTAJAN ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

Tutustumismatkalla Neuvostoliiton vanhojen autojen harrastajien kerho Samohodiin saatiin joka paikassa odotella. Paluumatkalla rajalla saimme odottaa, että tullivirkailijat kehittivät kameran filmin tarkistaakseen, mitä olimme Neuvostoliitossa tehneet. Tässä on Neuvosto-tullimiesten kehittämä kuva. Päästiin sitten takaisin Suomeen.



Neuvostoliitosta on palattu ja työhön heti. Kotimaassakin matkaillaan.

3.7.1979 heräsin omasta sängystä vaimon viereltä. Työhön lähtö oli taas edessä. Ei siinä paljon matkamustioja kerrottu, ei tosin kysytykään. Minulla pyörivät vielä mielessä matkan vaiheet.

Työhön lähdin Oldsmobilella. Siinä Tampereelle työpaikalle ajellessa tulivat mieleen matkan viime vaiheet siellä Neuvostoliiton tulliasemalla. Pyykkösen Simo oli ollut tullimiesten "haastattelussa" ja palasi kertoen meille, miten kamera oli tutkittu ja filmi kehitetty. Kummasteli, että miten he olivat kyselleet: "Miksi Viipurin WC kiinnosti ja miksi kuvasit linja-autojen lähtöpaikatauluja?" No, syyhän selvisi jo matkakertomuksesta. Patse oli lainannut Simon kameraa ja tarkoitus oli kuvata hänen vakuutuksen hoitavalle yhtiölle. Ministeriön ilmoituksessa ajoneuvon pitää olla valmistettu 25 kalenterivuotta sitten. Sen pitää olla säilynyt alkuperäisessä kunnossa tai sellaiseksi entisöity.

"Sisu-viesti"-lehtikin kirjoitti asiasta kehoittaen autoilijoita huomioimaan, miten myös kuorma-autot kuuluvat MA-vakuutuksen piiriin. Moni autoilija onkin miettinyt, miten voisi säilyttää hyväkuntoisena ajosta poistetun kuorma-autonsa. Lehti kertoi myös tietävän Suomessa olevan noin 90 teknisen alan museota. Näistä useissa on myös autoja näytteillä.

### Museovakuutuksesta

Huhtikuun alussa oli sosiaali- ja terveysministeriö vahvistanut "museokuntoisille" ajoneuvoille oman liikennevakuutuksen maksun. Sen saa ajoneuvo, joka on tarkastettu ja katsastettu "museoajoneuvoksi". Näin hyväksytyllä ajoneuvolla saa ajaa vuodessa 30 päivän aikana. Vakuutusmaksu on silloin 1/12-osaa vuotuisesta maksusta.

"MA-tarkastajan" hyväksyessä auton, on vakuutuksen muutoksesta ilmoitettava ajoneuvon vakuutuksen hoitavalle yhtiölle. Ministeriön ilmoituksessa ajoneuvon pitää olla valmistettu 25 kalenterivuotta sitten. Sen pitää olla säilynyt alkuperäisessä kunnossa tai sellaiseksi entisöity.

"Sisu-viesti"-lehtikin kirjoitti asiasta kehoittaen autoilijoita huomioimaan, miten myös kuorma-autot kuuluvat MA-vakuutuksen piiriin. Moni autoilija onkin miettinyt, miten voisi säilyttää hyväkuntoisena ajosta poistetun kuorma-autonsa. Lehti kertoi myös tietävän Suomessa olevan noin 90 teknisen alan museota. Näistä useissa on myös autoja näytteillä.

### Restauranta-päivät 21.-22.7.1979

Paikka on edelleen toimintakeskuksemme Kangasalla. Minä-

kin lähdin katsomaan kavereita. Voisin jotain "pikkuostoksia" tehdä. Tähtisen Reijolla Lautakylästä oli myynnissä kaksi 20-luvun Fiatiin sopivaa "Sankey-pyörää". Ostin ne. Niitä on kyllä alkanut maakunnasta löytyä, joten on niitä minullakin autoihini vaihdettu, mutta joku voi "tulevaisuudessa tarvita". Ilma oli hiukan sateinen, mutta ei se näyttänyt harrastajia haitanneen. Tavaraa oli tuotu tarjolle paljon.

### Kylänäyttely

Maanantaina taas automyyntiin. "Rakentelimme" Viljakkalaan autonäyttelyä. Meidän automyyjistä Kauppilan Jorma on sieltä kotoisin ja sopiva sinne kuljettamiamme eri malleja esittelemään. Vähän sellaista "PR-hommaa" nämä pikkuesittelyt ovat, mutta meillä on Viljakkalankin suunnalla useita

"vakiasiakkaita". Heille on syytä esitellä uusimpia malleja. En ole ehtinyt Porissakaan käymään katsomassa, miten Fiat 2300S Coupén entisöinti edistyy. Tiedän kyllä Kallun ensin "rälläköivän" ruosteiset paikat pois. Minusta kyllä aika erikoinen tapa?

### Heidi ei viihdy enää sängyssä

Meillä on nyt perheessä kolmas liikkuva lapsi, tosin enimmäkseen ryömien liikkuva. Olenkin hänen kehityksensä nyt paremmin todennut, kun olen vapaa-aikoina pyrkinyt olemaan kotimyyröissä. Olen talon vinttiin tehnyt tiloja ylimääräisille tavaroille ja vaatteille. Siellä on kuivaa säilytystilaa, myös varaosille. Veli-Repa kävi vettä tälliin puhelinjohdon ja nyt minut saa "langanjatkoksi" vapaa-aikoinakin.

### Sun-moottoripyörällä Kurikassa

Kuten olen aikaisemmin ker-tonut, olen muutama aika sitten ostanut Pohjanmaalta englantilaisen Sun-moottoripyörän. Olen nyt alkanut uudelleen jatkaa sen rakentelua. Kyselin tässä mahdollisuutta ostaa Kurikasta toisen, sivuvaunulla olevan ja täydellisen. Oli ollut talossa uudesta asti ja ymmärsin, etteivät halunneet luopua. Näitä Sun-moottoripyöriä oli myynyt vuoden 1925 jälkeen Pohjanmaalla joku ammattivalokuvaaja.

Helsingistä muutama vuosi sitten ostamani 1958-mallin Fiat 500 Nuova alkaa olla kunnossa. Oston jälkeen maalautin sen pienten korjaustöiden jälkeen. Minulla oli uusi sylinterinkansi ja "Novosta" ostin puolimoottorin. Nyt moottorin on uusi. Kangaskattokin löytyi "poisto-osista" omasta varastosta. Arvoloiden tässä poiketessa laitettiin se Reiman kanssa käymään. Reima on ekspertti näiden kaksisylinteristen Fiatien tekniikassa.

### Mansikkakakku

Huomenna 27.7. on "Unikeon-päivä". Silloin on myös meidän pikku-Heidin nimipäivä. Seija on kutsunut vieraita kahville ja luvannut tarjota mansikkakakkuja. Aamulla sitten ajelimme Seijan 127:lla Kyröskosken torille ostamaan mansikoita. Siellä oli monenlaisia myyjiä joka lauantailla toripäivillä. Oli myös se normaali äijäporukka kahvikojulla. Seija meni katselleen mansikkamyyjiä ja minä näin tutun miehen – Kulmalan Jaakon. Menin juttusille. Hän oli iloinen minut nähdessään. Hänelle myymäni Fiat 128Z eli "Zastava" oli tehnyt "lakon". Mentiin katsomaan. Vika oli selvästi virtalukossa, kun ei startannut. Sanoin tulevani takaisin työkalujen ja osan kanssa. Seija oli sillävälin ostanut kolme kiloa meheviä mansikoita á 3 markkaa/litra. Lähdettiin viemään niitä kotiin. Palasin torille.

Olin onneksi kotona 128 Z-esittelyautolla ja purin siitä Jaskan autoon osan, jonka epäilin olevan rikkoutunut. Kävin Alfalla torilla ja laitoin auton

"takuuna" taas toimivaksi. Sitten seuraavaan "työkohteeseen". Poikkasin kotona ottamassa vähän työkaluja Lamminpään "talliremonttiin" ja ajelin sienne. Serkkupoikani – automyyjämme Reima, oli tullut tättä viemään Ryttylään ystävänsä luo. Heidän lähdettyään aloin kittaila saunan ikkunalaseja. Työn tehtyäni maalasin lasin kehykset valkoiseksi. Kävin vielä talon katolla. Oli katonmaalauksen yhteydessä vaihdettu harjalta tv-antenni talon pätyyn ja harjapeltiin oli jäänyt reikä. Nyt korjasin sen pellillä. Ennen kotiin lähtöä kävin vielä kaupungissa hakemassa Seijalle päänsärkylääkettä.

Oli kaunis ja lämmin ilma. Hienoa oli päästellä avoautolla kotiin. Seija kotona paistoi kakkuja ja uunista tuli mehevät rustuvasta kakun tuoksut. Otettuaan kakun uunista tuli jyrkkä kieltö – "huomenna vasta".



"Sun" moottoripyöriä myi Pohjanmaalla joku valokuvaaja.

Oli tyttäreemme Susannan nimipäivä. Sankaritarkin pysyi kotona. Työssä myin sen "haaveilemani Fiat 130-vaihtoauto". Oli hyvä, kun meni silmistä pois, mutta ehkä vielä tulee uusi tilaisuus ja on siihen mahdollisuus. Olin ajatellut Moto Guzzi Californiani myyntiä, mutta nyt se on vielä ajettavissani.

Meillä paljon käytössä ollut Fiat Daily-avolava-auto myytiin pois. Nyt tilaamme uuden, teetämme siihen lavan, asennamme vetokukun ja rekisteröimme sen. Esittelyyn ja kuljetuksiin. Saamme esittelyautoiksi tilaamistamme autoista pienen lisälennuksen, joten niitäkin pitää välillä vaihtaa.

Henkilöautokauppa käy. Hämeenkyrön Heinijärvellä on Tättälän tila. Sen omistaja on siirtynyt Fiat-autojen käyttäjäksi. Nyt tuli yllättävä osto, kun entinen meni kolarissa. Minä suosittelin edullista vaihtoautoa. Olin saanut vaihdossa tosi hyväkuntoisen, pari vuotta vanhan Fiat 131/1600-auton. Annoin koeajoon ja siitä tuli kauppa. Entinen oli Fiat 124 S. Myös toinen vakiasiakasparhe tarvitsi pojalleen autoa. Myin tämän oriveteläisen Tauno Äikkään perheeseen käytetyn Fiat Ritmon. Annoin heidänkin koeajaa autoa ennen kauppaa ja tarkistutin sen vielä korjaamolla. On tärkeää hoitaa asiakkaat hyvin ja luoton saatuaan kaupanteko on helpompaa.

Vielä tuli autokaupalle tuttu pariskunta Teiskosta. Teiskon kirkon kuntio Sirén vaimoineen vaihto uuden 128:n. Meillä on,



Olavi toi Lancian Kangasalta.

ainakin toistaiseksi, voitu poikien kanssa "rauhottaa" vakioasiakkaat heille, autokauppaa tehneille myyjille. Olen ollut viikon työssä, mutta lomailmat vaan jatkuvat – aurinkoa ja hellettä päivästä toiseen.

### Lancia Flavia

Olen vuosi sitten nähnyt Hatanpään siirtolapuutarhalle (Hankkijan naapurissa) ajavan oudon auton. "Quattroroute"-lehden tilaajana (ja katselijana) tunnistin auton italialaiseksi "Lanciaksi". Ajoin hänen perässään ja sain kuulla auton olevan Lancia Flavia 1800. Auto oli mielestäni aika mitäänsanomaton malliltaan - neliovinen. Kuitenkin kuulin siinä olevan nelisylinterisen, vesijäähdytteisen "boxer-moottorin" ja etuvendon. Kysyin, myisikö mies autoaan? Hänen miettiessä sanoin 1 500 markkaa. Kertoi hinnan olevan 2 500 markkaa, ainakin. Vuosi kului. Minä unohdin Lancian. Sitten mies palasi takaisin Suomeen. Kertoi työsketelevänsä Kanadassa ja tulee aina lomalle Suomeen. Mietittyään vanhan Lancian kohtaloa, hän suostui myymään sen tarjoamaani hintaan. Sanoin pysyväni tarjouksessani, jos auto on edelleen ajokuntoinen. Kertoi näin olevan. Auto on tallissa Kangasalla. Kerroin Sallisen Olaville ostoksestani. Hän oli valmis tuomaan Lancian ostamallaan GMC-pickupilla ja peräkarrilla Hämeenkyröön.

Kun Lancia saapui, tuupasimme sen halliin. Siellä on myös ostamani Neckar "Limusette", jonka vaihteistossa on vikaa. Reima lupasi ottaa sen korjaukseen, kun irroitan vaihteiston valmiiksi. Hänellä on nyt aikaa, kun on työttömänä. 20.8.1979 Olavi toi



Goggo 1004 Coupé - kauppa jäi tekemättä.



GMC-pickupillaan Kangasalta sen auton.

27.8. ajelin työhön Fiat 503 B-umpiautollani. Tarkoituksena oli hoitaa päivällä auton katsastus. Niin sitten töiden välissä ajoin Lakalaivan katsastusasemalle. Katsastuksen hoiti konttorin esimies, läänin katsastusmies Unto Tamminen. Ajettiin ensin lenkki ja sen jälkeen tutkittiin valot. Tässä mallissa oli jo "lampussa" myös lähivalolle oma lampu (polttimo). Se ei laskenut valokiilaa alas, vaan aiheutti himmennuksen, joka teki katsastajan Moll-Lux-laitteeseen aurinkoa muistuttavan kuvion. Tamminen ehdotti hankkimaan erikoisluvan alku-peräisten lampujen käyttöön. Hyväksyi kyllä auton.

Autoa kotia tuodessa toteisin sen olevan "hyväkulkuisen". Illalla ajelinkin sen taas kotihalliin. Ihan itse "rakentamani moottori" toimii hyvin. Onneksi olen ostellut vanhoja 1920-luvun moottoreita osiksi. Seuraavana aamuna lähdin työhön MB 220 S Coupélla. Siinä vuotaa pakoputki ja Kivelän Ilkka korjaa sen. Auto jäi korjaamatta, kun lähdin tutustumismatkalle Kangasalan Köyrässä olevalle Nikkilän koetilalle. Hankkija oli saanut tilan lahjoituksena Sariolan pariskunnalta.

Matkaan lähtivät osastonhoitajat ja -sihteerit. Kai ne "vanhasta tottumuksesta" hyväksyivät porukkaan. Auto-sihteerimme "Mimmi" lähti mukaan. Mennessä tutustuttiin historialliseen Wääkсын kartanoon ja sen mielenkiintoiseen historiaan ennen Nikkilään menoa. Perillä koetilalla käveltiin syyskesän illassa tilaan tutustuen. Saimme myös syömistä "ison kartanorakennuksen

pitkässä pöydässä". Taas venyi työpäivä pitkäksi.

### Onnittelukäynti asiakkaan luona

28.8.1979 täytti Orivedellä Hankkijan vakiasiakas Tauno Äikäs 50 vuotta. Lähdimme onnitlemaan isolla porukalla. Johtaja Malmivaara rouvineen, Heimon Esko koneosastolta, huoltopäällikkö Pekka Haapala ja minä auto-osastolta. Uskolliselle asiakkaalle olin kehystänyt kuvan vanhasta Fiat-henkilöautosta vm. 1923. Kakkukahvien ja pienen seurusteluhetken jälkeen ajelimme taas työpaikoille.

Illalla, kun ajelin kotiin, poikkesin Jumesniemessä Hämylän Antilla. Rouva antoi kotiinviemisinä ison kannun oikeaa lehmänmaitoa. Kertoivat Fiatin toimivan hyvin.

### Leasing-oppiin 30.8.1979

Lähdimme eilen vaihdossa ottamallani Audi 100 GLS vm. 1977-autolla myyntipäällikkö Lehtimäen kanssa Huittisiin. Siellä oli info-tilaisuus Länsi-Hankkijoiden esimiehille tulevasta uutuudesta, "autojen vuokrauksesta" eli leasingista. Siellä sitten tarkkoina "imimme" ensitietoa työpaikan muille automyyjille tästä "Liisauksesta".

### Töysään Glas 1004 Coupé-kaupoille

Olin sopinut töysäläisen harrastajan, Hannes Korpelan, kanssa tulevani 3.8. hieromaan kauppa hänellä olevasta autosta. Lähdin matkaan vaihto-238-pakettiautolla ja perävaunulla. Lainasin peräkärryn kaveriltani. Ajoin Kurun kautta. Murheet alkoivat. Peräkärri hajosi. Eräästä akselin

tuesta irtosi pultti ja "jarru meni päälle". Ei ollut edes työkaluja matkassa. Eräältä isännältä sain pultin ja työkaluja lainaksi. Pian oli taas kärry kunnossa. Matka jatkui!

Perillä hieroimme kauppa Glasista. Hannes oli vähän "huonolla muistolla" meistä Hämeenkyrön harrastajista. Eräs oli tuonut "juomat mukanaan" ja tarjoillut "ystävän maljoja" ahkerasti. Sitten oli saanut erään himoitemansa tavaran "puoli- ilman". Meillä ei sellaisia muistoja edellisestä Sun-moottoripyörän kaupasta jäänyt. Toivoin saavani Glas-auton ostettua. Ei onnistunut. Molemmat olimme tiukkoja ja jäi 150 markan "kina". Harmitti lähteä ilman kauppa takaisin tyhjällä kärryllä. Ilta alkoi jo pimentyä. Tehtiin kuitenkin vielä kaupat Hanneksen varastossa olevasta "kummajaisesta". Se oli:

### Golem Roller vm. 1921

En ollut koskaan nähnyt edes kuvaa tuollaisesta moottorikäyttöisestä, skootteria jollain tavalla muistuttavasta kulkuvälineestä.



Suomessa vanhoja DKW-pyöriä harrasti Simo Hänninen. "Golem" nyt hänellä.

Ajopeli näytti tehdastekoiselta, mutta osin puutteelliselta, esimerkiksi moottori puuttui. Myöhemmin tutkin kirjastoani ja löysin laitteesta kuvan. Se on tanskalaisen Rasmussenin Saksaan perustaman tehtaan varhaisempia ajoneuvovalmisteita. Tämä Zschopahun J.S. Rasmussenin perustama tehdas teki vuodesta 1919 alkaen polkupyörän apumoottoreita - myös valmiiksi pyörään asennettuna. Vientiä oli Hollantiin ja Italiaan. Tämä minun "Golem Rollerini" on valmistettu vuonna 1921 ja sen valmistenumero on 66. Olisiko peräti niin mones kokovalmisteisista Golemeista?

Vielä näin Hanneksen "liiterissä" vajaakuntoisen, noin 1920-luvun moottoripyörän rungon. Se oli ilman pyöriä ja moottoria. Oli minusta Husqvarna. Maksoin Golemista ja rungosta 500 markkaa. Oli sentään jotain viettäviä! Olin Fiat 238-pakettiautolla ja kärry jäi edelleen tyhjäksi.

Sanoin Hannekselle kiitokset ja näkemiin. Hyppäsin autoon, mutta auto ei startannut. Vika löytyi, kun saatiin taskulamppu "työmaalle". Startin



"Magirus" tulossa Töllinmäkeen.

johdon pää oli murtunut poikki. Herätimme naapurin metallimiehen. Hän hitsasi kaapelin liittimen kuntoon.

Taas kiitettiin ja morjesteltiin. En kuitenkaan päässyt vielä lähtemään, kun auton valot eivät palaneet. Syy selvisi pian - sulake irronnut. Viimein pääsin lähtemään. Kaikki meni hyvin. Kärrykin pysyi perässä. Hiukan ennen puoltayötä kömmän vaimon viereen sänkyyn.

### Lisää tietoa Golemista

Se Peräseinäjoelta tuomani "skootterimainen" ajoneuvo tuntuu olevan tosi harvinaisen ajoneuvo. Tutkin lisää DKW-tuotteen historiasta kerrotusta kirjasta. DKW-merkillä tehtyjä moottoriajoneuvoja alettiin valmistaa Saksassa vuodesta 1922 alkaen. Saksan kielisessä tekstissä mainittiin "Golem" jo vuonna 1921. Kyllä Hannes oli jostain saanut oikeaa tietoa. Sen tehtaalla virallinen nimi oli alussa "Zschopauer Motoren Werke J.S. Rasmussen AG".

### Talli

Isän kanssa olemme jo jonkin aikaa rakenneltu liiterin katon jatkeeksi tallia tulevalle "Magirus-tuotteelle". Olavi on sanonut auton pian tulevan. Niin sitten yhtenä päivänä Olavi soitti ja kertoi auton lähtevän lasteiseen Kangasalta nyt.

Kuljetus odottaa minua klo 13 Näsijärven rannalla olevan Kesoilin pihalla. Kello 14 tasan

lähdimme peräkkäin jatkamaan matkaa kohti Töllinmäkeä. Onnistuneen kuljetuksen jälkeen painava lasti purettiin pihan "kovimmalle tieosuudelle". Siinä se Magirus nyt sitten oli ja odotteli suojan valmistumista. Kävin seuraavana päivänä maksamassa sovittun 4 000 markkaa siitä.

Katokseen veto tehdään vasta pihan kovettuessa syksyn pakkasissa. Nyt oli kiire saada talli valmiiksi. Isä oli paljon apuna ja Orivedeltä ostin lauttaa "sopivasti" katon teko ja seinätkin sitä vielä kaipasivat. Lautakuorman haimme Tonin kanssa. Ilmatkin alkavat kylmentyä ja pian voi Ervo tulla isänsä Valmetilla tuuppaamaan "tikasauton" suojaan.

Talokin vaati ilmojen kylmentyessä toimia. Vintistä piti hakea "tuuppauskunat" ja tiivistää ne talon ikkunoihin. Öljykamiina piti huoltaa kuntoon ja öljyä tilattava pihan farmari-säiliöön.

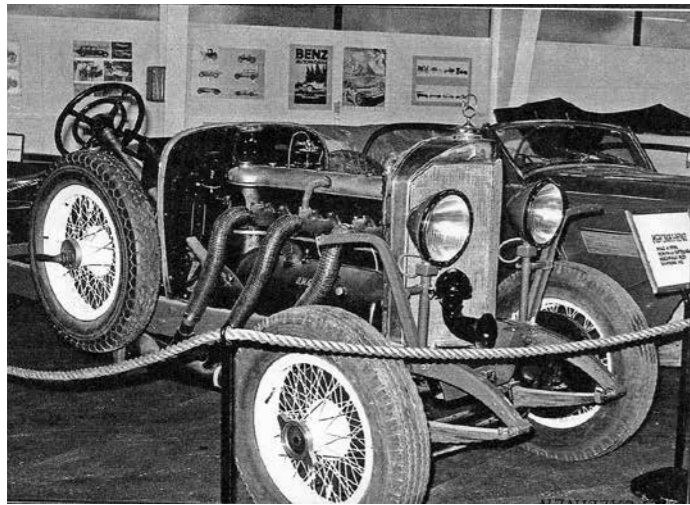
Hämeenkyröläinen asiakas soitti - akku tyhjä. Auto oli vielä takuun alainen, enkä alkanut kysellä "jäitkö valot päälle?" Lähdin 14.30 ja vein täyden akun ja otin tyhjän mukaan. Tutkimme ja lataamme sen. Vien uuden, jos akussa on vika. Lautaa taas loppu. Lähdimme Mattilan Timon kanssa "firman Mersulla" hakeen Jumesniemestä 200 metriä 7/8x4 sekä 100 metriä 2/4. Raamisahan laudasta maksoin 350 markkaa. Ei se lautakaan ihan priimaa vahvuudeltaan ollut. Oli myös vajaakanttia, mutta kelpasi minulle.

### Emme pääse autokaupassa luvattuun...

Autokauppa ei ole käynyt siihen mallin kuin kuviteltiin ennustuksia tehdessä. Uusi Ritmo-mallisto ei ole ollut myynniltään sitä, mitä odotettiin. Ritmoja olemme syyskuun puoliväliin 16.9.1979 mennessä myyneet vain 22 kappaletta. Kaiken lisäksi 133-malli alkaa olla maasta loppu - usua ei saada myyntiin Espanjasta. Fiat on kuulemma myynyt osuutensa Seatista ja uusi isäntä olisi Volkswagen? 133:n valmistus loppuu.



Jotkut asiakkaat halusivat heti vaihtaa Ritmoon.



Pakula oli laittanut "K-Mersun" näytteille.

Reima ja "Klasu" von Ungern-Sternberg ajoivat pihaan: Kerrottiin kuuluiset ja juotiin kahvit. Reima kertoi olevansa nyt myymässä autojen "Hara-kiri"-osia Thillmanin Pellen "Bonus"-liikkeessä Tampereella.

Autonovo tekee luetteloa hinta-arvioista käytettyjen Fiat-henkilöautojen eri malleista ja kysyy nyt "maakunnasta" apua hinnoitteluun. Sitä me sitten porukalla väsättiin. Arviot 20-, 40-, 60- ja 80 000 kilometriä ajettuina. Kaavakkeet oli Autonovo tehnyt valmiiksi.

### Kyläilyä ja museoita

12.9.1979 Täti oli tuttavansa luona Ryttylässä. Meidät oli kutsuttu sinne kylään. Lähdimme aamulla Seijan 127:lla matkaan. Susannalle Seija oli antanut luvan mennä hevostallille Kallion Minnan kanssa. Veimme Seijan ja Heidin kyläpaikkaan. Hetken juteltuamme jatkoimme Tonin kanssa kohti Svartvikin automuseota. Sinne oli tullut paljon uutta nähtävää. Myös "K-Mersu" oli keskeneräisenä rivissä. Pakula ei ollut paikalla.

Jatkoimme kohti Helsinkiä. Ajelimme nyt Kehä 3:n automuseolle Pakankylään. Tämä museo on kalustoltaan eri tasoa kuin edellinen. Autot olivat enimmäkseen ajosta poistettuja, alkuperäiskuntoisia, tuttuja useat liikenteessä minunkin vielä näkemä. Oli sitten kyllä erikoisuuksiakin. Myös moottoripyöriä oli. Ajoneuvoja oli kahdessa kerroksessa. Pahinta oli näyttelytilojen tuoksu. Olihan tila vuokralla oleva entinen suu-

rikokoinen navetta. Tuoksu oli väkevä, häiritseväkin oudon neään. Tamperelaisten piti käydä ruskaretkellä tänään myös täällä - ei vielä näkynt.

Ajelimme Kehä Ykköselle katsomaan olisiko 1400-Fiatin myynyt Weck mökillään. Jäi autoa hakiessa laatikko osia ottamatta mukaan. Ei onnistunut nytkään. Aloimme palailla kohti Riihimäkeä, josta sitten entiselle Tampere - Helsinki - tielle kohti Ryttylää.

Saimme siellä syödä tädin tekemät sapuskat ja hetken päästä olimme taas kotimatalla. Tämä oli Heidin ensimmäinen pidempi automatka. Kovin tyytyväisenä hän äidin sylissä seuraa maisemia. Aili-tätini oli mukana. Hänellä on viikolla lääkäri. Jotain vakavaa tiedän tutkimuksissa todetun, mutta

täti ei halua niistä puhua. Oli nyt tulossa meille, kun meno kylmään Lamminpään mökkiin ei olisi ollut terveydelle hyväksi. Matka oli mennyt oikein hyvin. Pieninkin oli autokyytiin tyytyväinen.

Olimme jo miltei kotipihaan kääntymässä, kun totesimme väsyneenä pyöräänsä mäkeä ylös työntävän tytön. No, Susannaksihan me heti hänet tunnistimme. Oli tulossa talleilta viikonloppureissuiltaan. Siellä hevostallilla aika kuluu. Kyllä ne nuoret nykyään ovat hevosta kiinnostuneita. Hoitavat ja saavat kai palkaksi joskus vähän ratsastaa. Luulen myös hoitohovosten tuntevaan hoitajansa ja se lisää kiinnostusta niihin.

Maanantaina 1.10.1979 oli taas aamulla lähdeävä työhön. Yö oli ollut syksyn kylmin, - 4 astetta. Täti tuli mukana Lamminpään; oli joku meno ja on se tänään hoidettava. Laitoimme mökissä tulen keittiön hellaan ja tiesin sen pian lämmittävän keittiön. Kertoi kyllä pärjäävänsä, onhan talosta yli 50 vuoden kokemus. Sunnuntaina oli ollut Tampereella Mersu-klubin kokous. En ehtinyt sinne matkan takia, eikä minusta Mersu-klubilaista tule.

### Mainostaulu

Olin aamuisin töihin Hatanpään automyymälään tullessa joskus miettinyt onko asiakkaille tarpeeksi hyvin selvillä missä sisäänkäynti on? Aloin miettiä

isompaa, vilkkaalle Hatanpään valtatielle näkyvää taulua. Piirtelin suunnitelmia ja tekstiä. Tampereen konttorin mainokset oli paikallinen "Näyttelymainonta" tehnyt. Se on Paavo Paasivaaran omistama firma, Otinkin yhteyttä Paavoon ja näytin suunnitelmia hänelle. Koska ylemmällä taholla oltiin tarkkoja kaikenlaisista ylimääräisistä kuluista, halusin mahdollisimman edullisesti hoitaa taulun paikalleen. Niin sitten 6.10.1979 olimme kotia tuoduista "rimoista" Villen kanssa tehneet kehykset ja Paavolla on taulut tehtävänä. Saimme sitten viikolla taulun valmiiksi.

### Uusi vetäjä koneosastolle 1980

Auto-osastolle tuli kaveri ja saimme tietää hänen olevan tulossa "tarkastelemaan" uuden toimensa tilannetta automyyntin puolella. Auto-osastohan on koneosaston "alaosasto". Hankkijan monilla eri osastoilla on omat "vetäjänsä" - osastoa johtamassa ovat "osastonhoitajat". Hankkijan konttoreissa on vain yksi "johtaja", hän ainoa "johtajan" tittelä käyttävä. Nyt on tarkoitus, että tämä meille esittäytymään tullut Erkko Maalampi "alkaa vetää" koneosastoa ensi vuoden alusta. Mukava saada autopuolen asiointikin paremmin tunteva pomo. Saadaan varmaan uudistuksia, kun hän katsoo asioita "uudelta kantilta". Erkko tulee Hä-

meenlinnan konttorista ja on kuulemma harrastanut muun muassa "autosuunnistusta" vaimonsa kanssa.

Tamperekin ehti siinä täyttää 200 vuotta ja Kustaakin kävi naapurista onnittelemassa vaimonsa kanssa. Sai hienon esittelyn tamperelaisille autokulkuessa. Lähti kuulemma Partolan Kenkätehtaalle vierailulle (ja kai vaimolle Palmroth-kengät valitsemaan - vitsi). Olihan Kustaa-kuninkaan esi-isä muiden hommiensa ohella perustanut Näsijärven ja Pyhäjärven väli kannakselle Tampereen kaupungin vuonna 1779! Onnittelukäynti oli siis tarkastuskäynti katsomaan, millainen se nyt on.

### Suunnitettiin Erkon kanssa

Myöhemmin Maalampi tuli auto-osastolle ja aloimme suunnitella ensi vuoden automyyntiä malli- ja kappalekohtaisesti. Yhteispelillä homma hoitui ja vuoden päästä voimme todeta, miten onnistuimme.

Pakkaset ovat jo varsinkin yöllä sen verran miinuksen puolella, että on muistettava, missä autossa on nesteet ja missä tukevat kestävämmän tulevan talven pakkaset. Kunnan mittari piti ostaa varmistukseen.

### Kerholehtiä

Viikolla oli tienvarren postilaatikoon tullut "Automobiili"-lehti. e tulee SA-HK:n jäsenetuna. Sen tekijät olivat Helsingin kerhon jäsenet KLB ja Jokisen Jouko. Lehti oli nyt paremminkin kesäkaudella ajettujen "Retkeilyajojen" valokuvia ja tuloksia täynnä. On "ammattimaisesti" tehty verrattuna tamperelaisten jäsenten puolipakolla tekemään "Hyrysyy-Menolaiseen". Seuraavankin lehden teossa on Kaj L. Bremer ja Jouko (taittajana). Uusi asia on se, että lehteä myydään myös R-kioskeissa. Jäsenet saavat postissa ilmaiseksi! SA-HK lopettaa nyt "Hyrysyy" käytön. Lehti jää nyt meille edelleen kerholejdekseksi, kuten se ennenkin oli. Onhan lehtien tasossa eroa ja varmaan on hyvä, että KLB toimittaa tasokkaan "klubilehden" jäsenetuna.

Hirmuinen ero on jo siinä,

että "Automobiili" painetaan ja tehdään kirjapainossa. Me olemme "vanhanaikaisiin", mekaanisiin kirjoituskoneisiin luottaneet "toimituksissa" - erijäsenten asunnon jossain nurkassa. Mutta meille "Hyrysyy" on tulevaisuudessa rakas oma aikaansaannos, jonka Järvenpään Matti vuosia sitten jo synnytti ja jota me talkoilemme jäsenille edelleen.

### Varaosa-autoja Vaasaan

20.10.1979 lauantai. Olin poikkeuksellisesti työmaalla. Jouduin kuitenkin lähtemään ennen sulkemista kotiin. Vaasan Hankkijan kaverit, Oja & C:0 olivatkin tulleet ennen sovittua klo 13. Ehjä Fiat 1900-auto oli jo hikoiltu heidän kärryynsä Olin myynyt Ojalle varaosiksi "mykältä" vaihdossa tulleen "erittäin muutetun" 1400 B:n ja myös Hämeenlinnasta hakemani samanlaisen, mutta osittain puretun. Hinta 800 markkaa maksetaan ensi kuun 15 päivänä. Saman hinnan olin "romuista" maksanut ja vielä kotiin raahannut, mutta en turhaan. Nyt varmaan Vaasaan tulee Fiat 1400B, joita en muita ajokuntoisena Suomessa tiedäkään.

### Tikasauto viimein katokseen

21.10.1979 oli sitten niiden odotettujen ja vähän jännitettyjen talkoiden vuoro, Evo oli sovittu Ansalmi-isältään ottanut Valmet-traktorin lainaan. Tuhansia kiloja painava Magirus oli painunut odotellessa pihatemn peheyteen ja otti koviin saada sen kumipäällysteiset rautapyörät ylös pyörimään kohti liiterin sivuun tehtyä tallia. Onnistuttiin ja matka kohti oviaukkoa nebi hyvin, huolimatta linjalla kasvavasta isosta koivusta. Sinne ji sateelta ja tuisuilta suojaan vahvojen lankkujen päälle.

Sopivasti talkoiden loputtua ajoi pihaan pitkäaikainen tuttava ja "päriäpoika-aikojen" ystävä Bökholmista, Timo Holmberg. On ollut koko työhistoriansa Tampereen Volkkarikorjaamolla Auro-Kulmassa ja nyt VW-liikkeessä edelleen vaihtoauto puolella. "Hen-



Magirus tukevasti lankuilla suojaassa.

keen ja vereen VW-Kupla" mies. Tuli nyt Golf-dieselillä pihaan! Kysyinkin heti: "Nytkö loppui Kupla-kausi osaltasi?" Olin tietoinen, että Timolla oli ollut elämänsä aikana noin 65 eri Kuplaa omistuksessa. Kerroin selityksenä: "Antoivat automyyjät kokeiltavaksi nyt tämän diesel-Golfin". Siis Kupla-aika jatkuu Timolla.

Sisään mennessä ajoi pihaan vielä veljeni Repa. Hän tuli englantilaisvalmisteisella "Hillman Super Minx:llä". Grafiitin harmaa auto, punaisilla nahkapenkeillä. Oikein siistiltä näyttävä auto.

Kahvi maistui hyvälle ja juttua riitti.

Rane



"Tehtiin talkoilla" tarpeellinen taulu.

Teksti mpz toimittanut Håkan Sandbackan haastattelusta

# Kerhon 60 vuoden varrelta Perustaja ilman nimeä?

Kun Matti Järvenpää ja Reni Hildeen olivat kutsuneet Tampereen seudulta tuntemiaan vanhojen autojen harrastajia, "autohistorioitsijoita", Härmälän leirintäalueelle 1.-2.8.1964, läsnäolijoista laadittiin lista. Siinä on 17 nimeä, joista on ylliviivattu kaksi ja käsin lisätty yksi (Ahonen Epilä). Perinne kertomuksiin on kirjattu läsnäolijoiden lukumääräksi 17. Yksi nimi näistä oli: Sandbacka, ja tiedot: Epilä Tampere, Oldsmobile 1928.

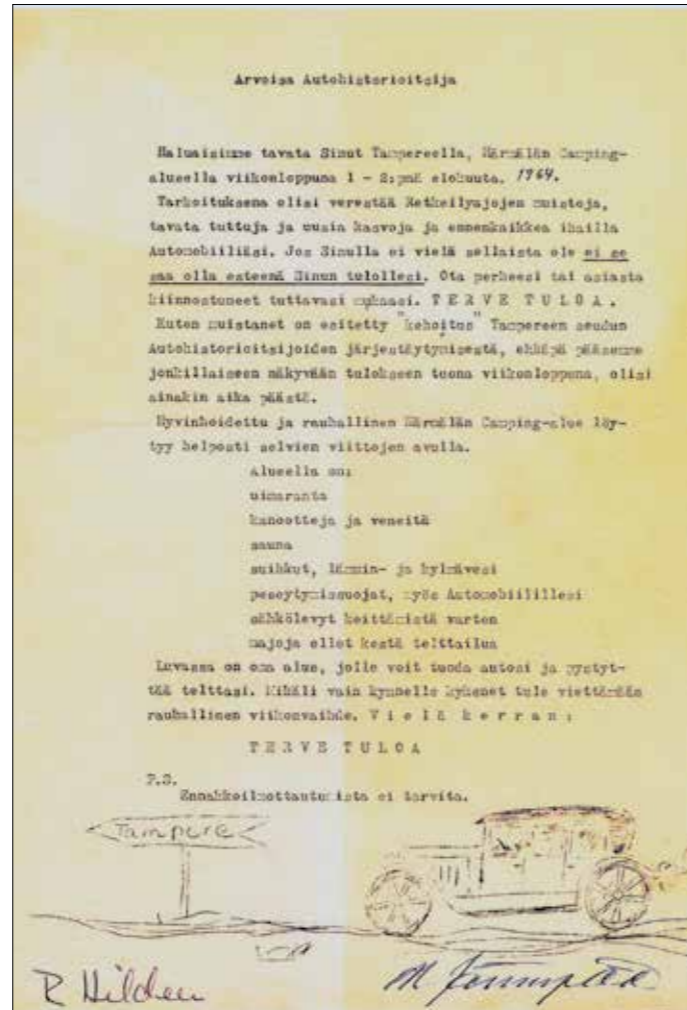
## Mutta kuka "Sandbacka" oli?

Håkan Sandbacka kertoo: Moni luulee, että "Sandbacka" olisi ollut Håkan Sandbacka. Minulla oli isovelji Jan-Peter eli Pette. Myös hän oli innostunut vanhoista autoista ja oli ostanut vuosimallin 1928 Oldsmobilen. Se oli pitkään Winter Oy:n prokuristilla tallissa Epilässä. Pette sai sen lopulta ostettua, vaikka omistaja vastusteli kauppaa. Auto oli erittäin hyväkuntoinen eikä sitä tarvinnut erityisemmin kunnostaa. Pette vaihtoi siihen etuistuimen päälliset, jotka olivat aivan karmaat suhteessa auton muuten hyvin säilyneeseen asuun. Mutta Pet-

telle se oli käyttöauto. Olin itse asevelvollisuutta suorittamassa Dragsvikissä. Pette osallistui meidän puolestamme.

Pette osallistui perustavaan kokoukseen 2.11.1964, mutta ei enää myöhemmin Tampereen kerhon toimintaan?

Pette oli hyvin kiivasluontainen henkilö. Kerran hän oli palaamassa junalla viikonlopuksi Helsingistä Tampereelle. Hän jätti Oldsmobilen Helsingin Asematorin pysäköintialueelle parkkiin. Kai-Lauri Bremer on havainnut auton ja kiinnitti siihen lapun: "Älä varastoi veteraaniautoa torilla. Jos et tarvitse sitä, olemme kiinnostuneita ostamaan sen." Ja Kai-Laurin puhelinnumero. KLB varmas-



Reni Hildeenin ja Matti Järvenpään allekirjoittamalla kirjeellä, joka on osoitettu "Arvoisa Autohistorioitsija" kutsuttiin alan harrastajia Härmälän leirintäalueelle. Ylläoleva alkuteksti viittaa tähän kutsukirjeeseen ja tapahtuman osanottajaluetteloon. Kuva kaappaus Hyrysystystä, mutta alkuperäinen on kerhon arkistossa.

ti tarkoitti hyvää, mutta Pette hiekeentyi aivan täysin. Hän loukkaantui verisesti lapusta. Hän jäi kokonaan pois järjestötoiminnasta sen jälkeen. Ja tämä periytyi hänen pojalleen. Me ratsastimme molemmat.

Pette toimi Helsingissä ratsastuksenopettajana Ruskeasuon ja sittemmin Tuomarinkylän talleilla. Hän ajeli Rättisitikoilla pitkään. Niitä oli hänellä oli ainakin 14.

Tähän Oldsmobileen liittyy tarina, että sain sen myöhemmin ostettua takaisin. Nykyisin se on Petten pojalla Pertulla

Ypäjällä. Isältään hän on perinyt vastenmielisyyden järjestöjä kohtaan.

## Miten Sinun urasi mobilistina alkoi?

Isoisälläni (Kauppaneuvos Hugo Sandbacka, 1885–1960) oli Epilän Nahkatehdas. Sunnuntaisin tehtaan toimihenkilöille toimitettiin maitotonkka henkilökunnan luontaisetuna. Maito haettiin Saarikorven tilalta, joka oli vaarilla vuokralla seurakunnalta. Siellä oli lehmii, kanoja, sikoja ja hevosia

ja kaikkea, mitä oikeassa maalaistalossa on. Saarikorpi on nykyisin Lamminpää. Maidon jakelu kuului Raimo, "Rape", Lehtoselle. Maito kuljetettiin Volkswagen Kleinbussilla. Se oli Vierumäen entinen ja sillä kuljetettiin Epilän koululaisia Tampereelle ja takaisin.

Se oli Rapen työtä ja hän sai päähänsä: "Tuus mukaan!" Ajettiin muutama reissu, ehkä kolme tai neljä reissua ja Rape sanoi, että tuus tänne rattiin. Kun sanoin, etten uskalla, niin hän sanoi, että tuus vaan tänne! Mä näytän sulle! Ajettiin siinä suunnilleen viittä kilometriä tunnissa kolmesataa metriä ja seuraavalla kerralla vähän pitempään ja niin edelleen.

Sitten tuli yksi reissu Mariaankadulle Tampereelle - aikaisemmin olin ajanut vain Lamminpään ja Epilän väliä. Rape sanoi, että ja nyt perille asti! Siihen aikaan oli passipoliiseja. Kaksi seisoskeli Haapalinnan kulmalla. "Mitä mä nyt teen?" "Aja vaan!" Poliisit eivät tehneet mitään. Jälkeenpäin ajattelin, että varmaan he näkivät minut ratissa, mutta he tunsivat auton. Siihen aikaan passipoliisit tunsivat kaikki ihmiset. He varmaan ajattelivat, etteivät he viitsi tuosta polttaa, että menköön.

Kotiväki rupesi ihmettelemään, että mihin se poika näin aikaisin lähtee, kun se ennen nukkui puoleen päivään. Jotain hämää oli tekeillä! Meni varmaan vuosi, ennen kuin he ymmärsivät, että ajoin sitä autoa.

## Aloitit siis autoilun nuorena?

Niin, enhän minä ollut kuin jotain 12 ja 16 vuoden väliltä. Se oli siinä 1950-luvun puolivälin tienoilla. Rape oli kymmenen vuotta vanhempi. Miksi hän otti minut siipiensä alle? Heikko räpäle, ehkä sääl?

Kleinbussissa oli hyvä ja helpokäyttöinen vaihdelaatiko, mutta alusta saakka Rape vaati: "Muista aina vaihtaa kaksoispoljennalla ylöspäin ja välikaasulla alaspäin, oli synkronoitu tai ei." Tässä sitten opin hallitsemaan suorahampaista vaihteistoa. Toinen ohje ja vaatimus oli Rapella, että "aina ennen jarrua, näytä suuntamerkki! Sun täytyy näyttää liikenteessä,



Rolls Royce Silver Shadow -67 pääsi Hyrysysty-Menolaisen kanteen vuonna 2002. Auto oli jo silloin siirtynyt Håkulta uudelle omistajalle. Kuva kerhon arkisto

minkä takia Sä jarrutat!" Se oli viisas ohje!

Meistä tuli Rapen kanssa ystäviä ja tapasimme jatkuvasti, kunnes hän kuoli noin neljä vuotta sitten. Mutta siitä oikeastaan lähti mobilismi harrastuksena. Rape puhui niistä suorahampaisista vaihdelaatikoista, joista en tiennyt yhtään mitään. Mutta sitten ne tiedot ovat loksahdelleet paikalleen.

## Mitäs sitten kun sait ajokortin?

Ensimmäinen harrasteauto oli, ei se oikeastaan ollut minun, vaan nahkatehtaan entinen edustusauto Kaiser De Luxe -53 Continentalin kuutoskoneella ja mikä erikoista, neliportaisella automaattivaihteistolla. Sen sai vetämällä käyntiin. Kaiser oli pantu seisomaan, kun koneen venttiili oli palanut, eikä sitä voisi ottaa ajoon. Olin juuri saanut ajokortin vuonna 1961. Ei, ei sillä voi ajaa, kun se on rikki! No, sitten sanoin, että jos korjaan sen? No, sitten kaverini korjasi sen eli vaihtoi venttiilin. Sillä sitten ajeltiin. Siinä oli paha vika, että se ruostui.

Kerran palasin Jyväskylästä kaverini morsiamen kanssa. Matkalla huomasin, että jarrut katosivat. Ajoin kuin kaikki olisi kunnossa, matkakumppani ei huomannut mitään. Mutta, kun en voinut jarruttaa, auto tärähteli kuopissa niin paljon, että bensatankki putosi. Jäätiin sitten Orivedelle. Vuotta myöhemmin Rape siirtyi yksityisyrittäjäksi ja nahkatehtaan kuorma-auto, Dodge-vaihtolava, jäi vähälle käytölle. Se oli hankittu kuljetamaan puutavaraa Pihlajalah-

den sahalta Ruovedeltä Epilään. Ajoin sitten kesän puutavaraa kuorma-autolla.

## Mobilismia ennen vuotta 1964, mistä löysit mobilistikumppaneita?

Oldsmobilen hunajakkeno jäädytyn alkoi vuotaa. Kun auto oli niin hyväkuntoinen, halusin vaihtaa kennon alkuperäistä vastaavaksi. Ei löytynyt mistään! Sitten sain neuvon, kysy Ranelta, Rane tietää! Hämeenkadulla näin Ranen ja hän sanoi, että "laita semmoinen ihan kuin löydät. Ei hunajakkenoja saa mistään!" Rane ei ehkä muista tätä tapaamista, mutta hän oli jo silloin tunnettu harrastaja.

Epilässä oli Orastien Rapella "mobiilina" tai harrasteautona avo-Chrysler. Se oli kimppe-auto, jota kukaan ei hoida, mutta kaikki ajaa. Taisi jäädä aika lyhytaikaiseksi iloksi. Minulla oli Consul -51. Juuri ennen armeijaa Tempon kulmassa tuli bussi kylkeen. Lähdin armeijaan, oikeuteen en tietenkään päässyt - oikeuden päätös: Tulin kylki edellä Hämeenkatua, joten olin syyllinen! Consul meni romuksi.

## Mitäs sitten?

Olin silloin varusmiespalveluksessa. Jostakin kait minut tai Pette tai molemmat tunnistettiin "autohistorioitsijoiksi" ja kutsu tuli Härmälään elokuun alussa 1964. Ehkä minulla oli tunne, että on syytä hankkia työpaikka jostain muualta kuin Epilän Nahkatehtaalta. Ehkä tiesin jo, että nahkatehtaan markkinat alkoivat kaventua ulkomaalaisten

kenkien valloittaessa Suomea. Varusmiesajan päätyttyä pyrin ja pääsin heti Kadettikouluun. Sotaväki katkaisi minulta kaikki mahdollisuudet ajoneuvoharrastuksiin neljäksi vuodeksi.

Nämä olivat vaihtelevia aikoja. Isäni oli astunut nahkatehtaan johtoon vaarini kuoltua vuonna 1960. Hän joutui vakaavan leikkauksen vuosikymmenen puolivälissä. Hän kuntoutui vielä töihin 54-vuotiaana ja eli pitkän elämän. Hän pyysi minulta, että tulisin auttamaan häntä. Palvelin Dragsvikissä. Anoin virkavapaata, mutta Uudenmaan Prikasatin komentaja ei sitä myöntänyt. Päätin sitten erota palveluksesta ja jätin eroanomuksen. Komentaja vaihtui ja hän tarjosi minulle mahdollisuuden jatkaa ja virkavapaata. Mutta asia oli päätetty. Ei päätöksiä voi vaihdella.

Nahkatehdas joutui lopettamaan vuonna 1965. Olin silloin 22-vuotias. Markkinat muuttuivat, mutta myös osakkaat alkoivat paeta ja vaativat pääomiaan takaisin. Isäni jatkoi nahkakauppaa pienemmissä puitteissa. Vuonna 1968 siirryin vaarini jo ammuin perustaman Suomen Turkistehdas Oy:n apulaisjohtajaksi ja vuonna 1971 toimitusjohtajaksi. Turkistehdas oli Hämeenlinnassa.

Hämeenlinnan tehtaalle keran tuli Josef Seligsson Helsingistä. Hän oli turkiskauppias ja liiketuttu. Hän oli kuullut, että olen kiinnostunut vanhoista autoista. Hänellä oli Chrysler Windsor Coupé vm. -56. Sen hän oli saanut melkein uutena Ruotsista asiakkansa maksumattomia laskuja vastaan ja toi Suomeen. Lähdimme kat-



somaan sitä Tempellicadulle. Tallista auto lähti käyntiin, mutta vaihteistossa oli jotain vikaa, minkä omistajakin myönsi.

Rape oli mukana ja lähdimme kohti Tamperetta. Keimolassa levisi vaihteisto. Automaattilaatikossa oli kaksi vaihdetta, eivätkä ne toimineet. Mutta kun pakki oli mekaaninen, niin peruutimme kilometrikaupalla Keimolan bensa-asemalle. Kuorkilla sitten Tampereelle ja tutun vaihteisto korjaajan juttusille. Hän purki laatikon ja teki listan tarvittavista uusista osista. Suomessa osat olisivat maksaneet omaisuuden eikä kukaan tiennyt kuinka kauan toimitus olisi kestänyt ja siinä olisi voinut tulla vääriä osia.

No, osalista annettiin tutulle lentoemännälle, joka oli juuri lähdössä New Yorkiin. Osat tulivat Messukylään lentoemännän mukana muutamassa päivässä ja auto tuli kuntoon. Ajoin sillä monta vuotta. Mukava auto, rekkari oli AH-4. Kerran se pelesti minut pulmasta. Olimme juuri menossa naimisiin ja hääautoksi oli valittu Oldsmobile. Rape oli tulossa hakemaan meitä, mutta auton ohjaus petti ihan kotimme nurkalle. Rape kiiruhti hakemaan Chryslerin ja hääkuljetus onnistui hienosti.

### Liityit sitten loppujen lopuksi?

Arto Rantala oli syyttäjä tässä asiassa. Hän asui Epilässä ja tuli juteltua hänen kanssaan. Museoautoasia oli vielä silloin ihan lapsenkengissä. Arto yllytti museotarkastajan koulutukseen ja sitten liityinkin Tampereen Seudun Mobilisteihin. Se oli siinä 1980-luvun puolivälissä, olisiko ollut puheenjohtajana Raimo Kouhia tai Arto?

Ajelin ajelin silloin Rolls Roycella harrasteautona. Auto epäilemättä oli aika poikkeava muusta länsi-Tampereen liikenteestä. Oli se monilta ominaisuuksiltaan hieno auto. Sittemmin minulla on ollut Jaguar, jonka rekisterinumero oli KAV-10. Se viittasi harrastukseeni ja kai sekin oli vähän erikoinen.

Osallistuin sitten 2000-taitteessa aktiivisesti sekä kerhon että SAHK:n toimintaan. Mieleen on jäänyt, että kerhossa oli aika ristiriitaisia näkemyksiä.



Jaguar oli hieman kulahtaneen näköinen, kun se Håkun pihalle tuotiin. Kuvaan tallennetussa tekstissä on selkeä ajatus: "Tästä alkoi viiden vuoden urakka!" Kuva kerhon arkistosta



Lopputulokset on hieno. Jaguar E-Type muotoiltiin aikoinaan 1950-luvun lopulla legendaarisen LeMans-(monien muidenkin urheiluautokilpailujen) voittaja-auton D-mallin piirteiden mukaisesti "siviiliautoksi". Kun malli julkistettiin vuonna 1961, siitä tuli myyntimenestys. Se säilyi tuotannossa vuosikymmenen ja on jäänyt autohistoriaan yhtenä sen legendoista. Kuva kerhon arkistosta

Arto oli johtajahahmo 1980-luvulta alkaen, eikä se sopinut kaikille. Olihan Arto hyvin jyrkkä sanoissaan ja mielipiteissään! Kerho erosi ja palasi SAHK:iin. Vuodesta 2002 alkaen olen ollut usein kerhomon kevätkokouksien puheenjohtajana. Vuonna 2002 minut hänet valittiin silloin pitkän tähtäyksen toimikunnan puheenjohtajaksi. Suunnitelma valmistui, mutta ei johtanut toimenpiteisiin. Toimikunnasta jäi mieleen Tapani Keskinen. Hän oli Zwickau- ja Wartburg-merkkiharrastaja ja vahvasti vasemmistolainen. Tuolimme kuitenkin hyvin juttuun hänen kanssaan. Myös Pauli Valo oli toimikunnassa. Hänen kanssaan olimme eri mieltä kaikesta, vääntö oli tiukkaa, mutta hyviä kavereita oltiin koko ajan.

Kerhon edustajana olin SAHK:n vuosikokouksessa Turussa. Milloinkohan se oli? (2004 toim.huom.) Tilanne oli kurja, SAHK oli ajautunut todella tiukkaan taloudelliseen ahdistukseen. Puheenjohtaja oli pakko vaihtaa yhdistyksen toiminnan

tervehdyttämiseksi. Palkallinen lehden toimittaja ja kerhon sihteeri Timo Ohmero oli potkaistu pois jo vähän aikaisemmin. Karjalaisen Veikko ei sanonut päivää moneen vuoteen, mutta on sekin asia jo korjaantunut! Siitä sitten jouduin SAHK:n hallitukseen yhdeksi kaudeksi. (2005 – 2006 toim.huom.) Silloin SAHK:in lehti oli Hyrysyy-Menolainen. Suomen Harrasteajoneuvot Oy:n, joka oli lehden kustantaja, hallituksen puheenjohtajaksi minut valittiin silloin. (vuonna 2004 toim.huom.) Siinä tuli sitten valittua Riitta Kastemaa SAHK:n lehden toimittajaksi ja toimistonhoitajaksi. Jäin eläkkeelle 2005. Tämä aktiivinen harrastusjakso päättyi muutama vuodeksi, taisi olla kaksi tai kolme vuotta, kun poikani terveys vaati jatkuvaa kotihoitoa.

### Jos katsot taaksepäin?

Nämä vuodet 2000-luvun alussa oli meidän kerhossa ja SAHK:issa suorastaan myrskyisiä aikoja. Aimo Lahti oli puheenjohtaja-

na yli kymmenen vuotta, jäsenet ehkä kaipaivat jotain uutta?

Museoajoneuvo tarkastuksessa tuli monenlaisia yhteentörmäyksiä helsinkiläisten, eli SAHK:in teknisen valiokunnan ja toimiston kanssa. MA-tarkastajina erosimme SAHK:ista tyytymättöminä moniin asioihin ja liityimme AHS:ään. Sitten taas palasimme kerhoomme parin vuoden päästä. Meistä Prusin Antti jäi AHS:ään.

Tuossa aikaisemmin kai tuli selväksi, että kerhossa oli kuohuntaa 2000-luvulla. Kaksi merkittävää tapahtumaa, jotka vieläkin leimaavat kerhon toimintaa, sattuivat vuodelle 2002. Valon Pate neuvotteli aivan itsenäisesti meille Mustalahden käyttöoikeuden. (Paten muistokirjoituksessa tässä lehdessä muistellaan sitä. toim.huom.) Se oli selvä piristysruiske kerholla ja ihan Paten itse hoitama, ilman että siitä oli muulla tietoa. Tapahtuma voi nykyisin hienosti ja itsekin olen lähes joka keskiviikko siellä.

Arton kanssa yhdessä kehitimme Näsijärvi-ajon. Kerho osallistui Vehoniemi-ajoon perinteisesti. Meidän mielestämme kerholla piti olla omakin ajo. Näsijärvi-ajolla oli pitkät perinteet jo 1920-luvulta, mutta se oli loppunut. Viime vaiheessaan se oli ST- eli suunnistus ja tarkkuusajo. Suosio ennen kuihtumista oli huimaa. Olin itse vuonna 1961 joukkuekilpailun voittajajoukkueessa mukana.

Arton kanssa pyöritettiin sitä kaksi vuotta ja sitten se siirtyi kerhon hoitoon. Lenkki oli Mustalahdesta Muroleeseen ja se ajettiin vuorovuosina vastakkaisiin suuntiin, tauko oli Kurun linja-autoasemalla. Nyt-



Håku ja Kartano-Amtasooni ovat valloittaneet Mustalahdessa ykkösrudun. Håku on paikalla melkein joka keskiviikko. Amazonin ympärillä on aina yleisöä kyselemässä autosta tai museoajoneuvo tarkastuksesta, mutta ihan varmasti myös Håkusta. Kuva mpz

hän siitä on kehittynyt oikea tahtuma, tämän päivän tilanne on huippua, hatun nosto!

### Olet edelleen automies?

No, ratsastaminen on ollut pakko jättää ihan iänkin takia. Olin pitkään Tampereen Ratsastusseuran puheenjohtaja ja nyt kunniapuheenjohtaja. Onhan tässä nyt käynyt selväksi, että 81 elinvuodestani olen ollut automies suhteellisesti erittäin pitkään: Jos vaikka laskee niistä maitokeikoista, niin onhan siitä noin 70 vuotta.

Pari autoa olen kunnostanutkin. Se vuoden 1928 Oldsmobile siirtyi veljeni Petten pojalle. Hän on innokas mobilisti, mutta ei siis millään suostu liittymään mihinkään yhdistykseen. Hän löysi toisen Oldsmobilen varaosia-autoksi Ypäjältä. Nyt se alkuperäinen Oldsmobile on paremmassa kunnossa kuin koskaan. Toinen iso homma oli Jaguar E-Type.

Hankin auton vuonna 2002. Se ei ollut tullessaan edes "päältä kaunis", mutta kuten useimmat brittiautot, se oli aivan puhki-ruostunut, kun kurkistettiin muotopeltien alle. Seppo Toivolan paja kunnosti sen. Olin

tottunut luottamaan hänen töihinsä. Jaguarin entisointi on dokumentoitu valokuvien kerhon arkistossa. Urakka oli paljon suurempi kuin mitä ensivaikutelmasta olisi voinut edes pahoissa unissa kuvitella. Mutta vuosien kuluessa se valmistui ja hieno siitä tuli.

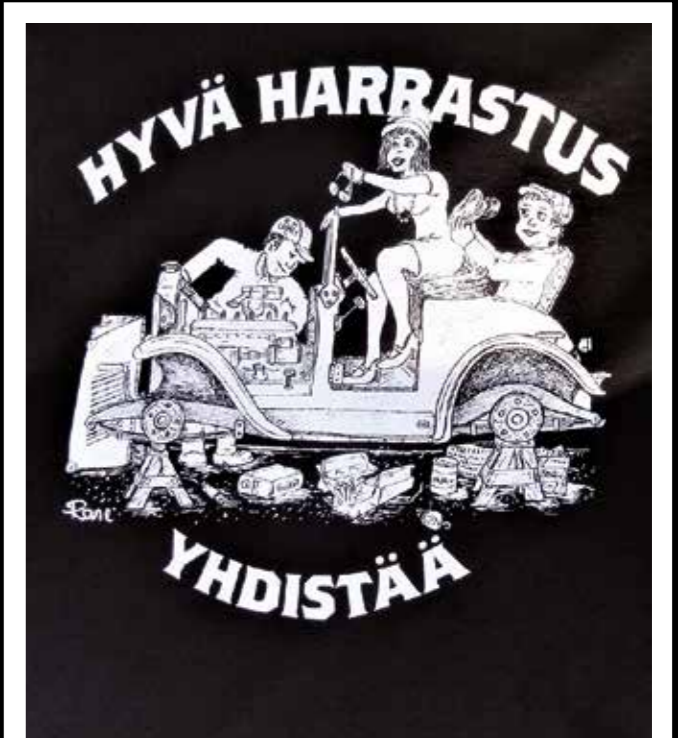
### Lopuksi

Minulla on enää Volvo Amazon-kartanoauto. Se on erinomainen ajopeli. Samaa mieltä tuntuu olevan monet muutkin. Ostoyrityksiä tulee melko tiheään. Ajelen sillä sen, minkä ajelen. Kartanoauto ei ole myynnissä.

Nuoret puuttuu kerhon toiminnasta! Tosin näinhan se on aina ollut! Onhan meillä "nuoria" MA-tarkastajissa, mutta nykyisin nuori tarkoittaa keski-ikäistä tai vähän sitä nuorempaa. Kerho on epäilemättä pyrkinyt ajoneuvoharrastajien raja-aitojen purkamiseen. Ja onhan meillä kerhossa kalustoa moneen lähtöön. Mutta harrasteajoneuvoiluokka, laikkarakentelu voisivat olla avain uuteen. Näyttää siltä, että ajoneuvotapaamiset, kuten Siuro tai Pieksämäki, ovat tämän hetken menestyksiä!

### Lähteet:

Aamulehti 19.3.2023. Upseeri ja nahkamies Haastattelu nauhoitukset 27.7.22 ja 12.6.2024 Hyrysyy-Menolaiset 2002-2024 Hyrysyy-Menolainen 2/2003, Tammobin kevätkokouksen materiaali Hyrysyy 2022: Mustalahti 20 vuotta Hyrysyy 2022: Näsijärviajo 20 vuotta



## TUE RANE-PROJEKTIA

Rane-projekti eli Rainer Mäkipään ainutlaatuisen italoautojen kokoelman digitointi virtuaaliseksi museoksi etenee hyvää vauhtia.

Kulttuuritoimitus Suomi tuottaa Ranen ajoneuvokokoelmasta virtuaalisen museon lisäksi kaikille avoimen ja ilmaisen mahdollisuuden rakentaa omasta ajoneuvokokoelmasta virtuaalisen museon eli tallentaa kokoelman tiedot digitaalisen muotoon.

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

Ainutlaatuisessa paidassa on Ranen itse piirtämä kuva "Hyvä harrastus yhdistää". Paitaa myy Vehoniemen Automuseossa Leila, leila@automuseo.com tai 050 365 7023. Paidan hinta on 38 euroa. (sis. alv 24 %)

Ensimmäiset erät myytiin loppuun ja toimitettiin tukijoille. Uudet tilaukset Leilalle. Toimitus xxxxx.

**Nyt kipin kapin Vehiksen ostamaan ja tukemaan Rane-projektia.**

Tuotto lyhentämättömänä projektin hyväksi.

# Nostalgia Näsijärvi-ajo

## Härmälä

Härmälän leirintäalueelle kutsuivat Matti Järvenpää ja Reni Hildeen ”Arvoisia autohistorioitsijoita” koolle kutsukirjeellä 1.-2.8.1964. Kutsukirje on luettavissa tässä lehdessä Häkun jutun yhteydessä. Paikalla oli 17 henkilöä, jotka päätyivät siihen,



Härmälässä elokuussa 1964 otettu kuva. Siinä näkyy Rane Mäkipään Fiat 501 vm. 1925. Se osallistui elokuussa Kanttikruisingiin. Myös kuvassa näkyvä Chrysler 70 Phaeton vm. -26 osallistui Ville Ahosen ajamana Kanttikruisingiin, Retkeilyajoon ja on moniin muihinkin tapahtumiin tänä kesänä. Kuvanottohetkellä auto oli Raimo Orastien, jonka Häku Sandbacka omassa haastattelussaan mainitsee. Kuva kerhon arkisto.



että oma kerho täytyy perustaa Tampereen seudulle. Osa näistä

Nykyinen Härmälän leirintäalueen vastaanotto ja kahvila näyttävät tältä. Yleinen käsitys, että leirintäalue olisi lopettanut toimintansa, on selvästi liioittelua. Aluetta on reunoilta nyrhitty ja uhataan nyrhiä vielä lisää. Varmaan Härmälän leirintäalueen loppu alkaa hämmöittää. Alue on jo hieman ränsistyneen näköinen. Kuva mpz

## Pikkola

Reitillä olisi voitu käydä Mus-tassalahdessa, Keskustorilla ja Jäähallin kentällä, miksei myös Hämeenpuistossa, joissa kerhon tapahtumissa on kokoonnuttu, mutta kun 60-vuotisjuhlassa ajetaan tietysti 60 kilometriä, nämä kohteet jäävät 70-vuotisjuhlaan.

Paikalle rakennettu ”Tapahtumakenttä” näyttää palvele-

van kuorma-autojen ja irtopeorien säilytyspaikkana. Pikkola Piknikistä on koetettu rakentaa vuosittainen ”muistotapahtuma” Restaurannalle. Ennen Pikkolan puistoon mahtui 10 000 ihmistä autoineen ja 600 myyjää, nyt se on täynnä, kun Pikkola Piknikissä on 50 autoa ja noin 100 henkilöä.



Pikkolasta on muodostunut koulukeskus, niin kuin nykyään on pakko joka kylässä olla ”kampus”. Vaikea on enää kuvitella, että kerho pystyi parhaimmillaan monta vuotta järjestämään Restaurantpäivät yli 10 000 maksavalle asiakkaalle. Tapahtuma tuotti useille muillekin yhdistyksille merkittävää tuloa, kun niiden väkeä tarvittiin työvoimaksi. Ja kunnalle maksettiin ihan kunnan vuokra tilojen käytöstä. Tänne Restaurantpäivät siirrettiin Restaurannasta vuonna 1986. Sitten eräänä päivänä koulukeskusta alettiin rakentaa ja se oli siinä meidän osalta. Pikkolan Restaurantpäivät ovat varmasti monen kerholaisemme ja heidän puolisoiden, joista moni osallistui tapahtumaan, mielissä kerhon kulta-aikaa.

henkilöistä olivat jo Suomen Autobiili-historiallisen Klubin jäseniä. Helsingiläisten nuorten miesten, melkein koulupoikien, ja osin ruotsinkielisten, klubi-toiminta ei oikein vastannut ”maakuntien miesten” tarpeita eikä odotuksia. Mutta selvää oli, että SA-HK:n joukossa haluttiin olla. Härmälässä oli mukana myös Jyväskylän miehiä, jotka sitten muuttamien vuosien kulluttua rohkaistuivat perustamaan oman aluekerhon.



Haaviston tuulimylly toimi ainakin muutama vuosi sitten, nyt en tiedä. Mutta hyvää leipää siellä leivotaan omista jauhoista. Kuva mpz

## Saarikylät

Saarikylien tien lenkki on taastui yksi Suomen hienoimpia maisemateitä. Samalla se on matka tielle, joka on säilynyt sellaisena kuin Suomen maantiet olivat vielä 1950-luvulla.

Saarikylät liittyivät kerhomme taipaleeseen siten, että Tampereen mobilistit järjestivät omat retkeilyajot, joihin he kutsuivat valtakunnallisesti mobilisteja nimellä Automobiilien Suvipäivät 20.7.1968. Osallistujia

tuli ympäri Suomen. Tiitolan tilan pellolle järjestettiin ”rihkamaretken” myyntipaikat. Ne onnistuivat hyvin ja siitä syntyi perinne. Nimi muuttui Tiitolan suvipäiviksi.

Saarikylät ovat tunnettuja Haaviston leivästä ja pari vuosikymmentä sitten Saarikylien vanha koulu oli tunnettu taide- näyttelyistään, viinikilpailuista ja tuoretoriastaan.

## Herttua

Herttua on kylän nimi, jossa tukikohtamme Restaurant sijaitsee. Ennen Restaurant kerholla oli maa-alue ja pieni sauna Kanttiranta. Mutta siinä oli paha vika: sinne ei saanut rakennuslupaa. Nostalgia-ajo ei mahdu Restaurantaan, mutta ohi ajettaessa voi muistella, että vuonna 1974 kerho osti markalla eli sai käytännössä ilmaiseksi tonttimaan Laila ja Matti Aak-kulalta. Sinne rakennettiin ensin vuonna 1975 nykyinen ”vanha mökki”. Restaurantpäivät alkoivat siellä samantien. Esimerkiksi kesäkeittiö oli rakennettu nimenomaan Restaurannan tarpeisiin. Apurakennuksia



Restaurant on hienolla paikalla. Nämä pellot ovat Pirkanmaan vanhimpia isoja peltoja. Ympäristössä on monta pientä järveä, joista Kirkkojärvi on suurin. Siitä lähtee pieni joki kohti Roinetta. Kuva mpz

oli useita, joista vanha lato on vieläkin paikallaan, mutta

aluksi siellä oli autoja ja se oli kerhon suurin varasto. Autohalli

## Vehoniemen automuseo

Ilman Vehoniemen ja Sallisten perhettä ei ehkä koko yhdistystä olisi perustettu, ei ainakaan Suomen ensimmäisenä. Olavi Sallinen oli SA-HK:n jäsen jo ennen kerhomme perustamista. Olavi on ollut puheenjohtaja sekä SA-HK:ssa että meidän kerhossa, mutta ehkä se ei ollut hänen suurin ansionsa, vaan se, että hän sai asiat tapahtumaan. Perheen kuljetusliikkeen ja laajemminkin kuljetuksen ja maarakennuksen perinteen säi-

lyttäminen oli hänelle tärkeää. Yhtäläillä kuin Kivennavan Ahjärven kylän perinteiden ylläpito. Siihen hän käytti aikaansa, varojaan ja yrityksen kalustoa. Oli ilo aikanaan hakea Suomen ensimmäistä ritarimerkkiä, muistaakseni Valkoisen Ruusun ritariristiä, kun silloinen SAHK:n päällystö ilmeisesti ei osannut kirjoittaa. Kerho ylläpitää Olavin muistoa yllä Olavi Sallinen-entisointi palkinnon muodossa ja on meillä muisto



Vehoniemen Automuseon puinen puurakennus on kuin nenä päässä entisen Vehoniemen matkustajakodin paikalla perinteisen tieyhteyden varrella. Vanhaan aikaan 1930-luvun matkailuun kuuluivat näkötornit. Yksi niistä on säilynyt Vehoniemen harjulla. Vanhimpia näkötorneja kutsuttiin näky torneiksi. Kuva mpz

puukin hänelle Restaurannassa. Vehoniemen Automuseo on

edelleen yhdistyksen tärkein yhteistyökumppani.

## Mobilia

Sallisen perhe perusti Vehoniemen Automuseo-säätiön. Tie- ja vesirakennuslaitoksen pääjohtajana oli Jouko Loikkanen. Hän oli humanisti insinöörien esimiehenä. Hän halusi, että tieliikenteen perinnettä esitellään laajoille kansalaispiireille.

TVH:lla oli Tiemuseo, jonka koelmat olivat ympäri Suomea, mutta eivät missään ihmisten tunnistamassa paikassa nähtävillä. Tähän tarpeeseen TVH, sittemmin Tielaitos ja nykyisin Väylävirasto tarvitsivat yksityisen toimijan. Hankkeeseen liit-

tyi muitakin valtion laitoksia. Ensin syntyi pieni peltimökki Längelmäveden rantaan. Se sai nimekseen Mobilia. Muutaman vuoden kuluttua Vehoniemen säätiö muutettiin Mobilia-säätiöksi. Peltitaloja syntyi lisää. Mobiliasta kehittyi sitten vuo-

sien kuluessa ensin erikoismuseo, joka sai ”valtionosuuden” eli se pääsi valtion tuen piiriin, siten sen tehtävää laajennettiin tieliikenteen valtakunnalliseksi erikoismuseoksi ja viime vaiheessa valtakunnalliseksi vastuumuseoksi.



Mobilia sijaitsee hienosti Längelmäveden rannalla. Onneksi täällä on vielä tilaa järjestää tapahtumia, joissa on satoja autoja. Ja yhtä lailla onni, että täältä saa hyvää ruokaa ja henkilökunta yhteistyöhaluista! Kuva mpz

# NOSTALGIA NÄSIJÄRVIAJO 2024

**60** vuotta Tampereen Seudun Mobilistit ry

**60** kilometriä

**60** euroa (per autokunta = auto ja kaksi henkilöä)

60 osanottaja-autoa max.

Lauantaina 14. syyskuuta 2024 ajetaan Nostalgia Näsijärviajo. Ajo on tarkoitettu yli 30 vuotiaalle harrasteajoneuvoille. Reitti alkaa Härmälän leirintäalueelta, jossa päätettiin 1.-2.8.1964 perustaa Suomen Automobiili-historiallisen Klubin (SA-HK) ensimmäinen paikallisyhdistys. Yhdistys perustettiin Tampereella 2.11.1964.

Ajon muut kohteet ovat Pikkolan koulukampus, Herttua, Vehoniemen Automuseo, Saarikylät ja Mobilia. Kaikilla kohteilla on ollut suuri merkitys Tampereen Seudun Mobilistien kehitykselle. Reitillä on hiekkatiejakso.

Ajossa on visailu, jonka parhaat palkitaan. Ajoneuvo-asukilpailussa jaetaan Aamulehden kiertopalkinto "Kynät". Tuomaristolla on monta muutakin palkintoa.

## AIKATAULU

10.00 Kokoontuminen Härmälän leirintäalueen kahvioon  
Ilmoittautuminen ja aamukahvi

11.00 Lähtö

12.00 Vehoniemi  
Tauko noin ½ tuntia

12.30 Lähtö

13.30 Mobilia  
Lounas, palkintojen jako ja tutustumisen näyttelyihin

## ILMOITTAUTUMINEN

Osallistumismaksu maksetaan ennen ilmoittautumista yhdistyksen tilille:  
FI4145107520012519, viestiksi oma nimi.

Ilmoittautuminen ja tiedustelut: Martti Piltz 045 666 3111 tai [martti.piltz@gmail.com](mailto:martti.piltz@gmail.com)  
Ilmoittaudu heti, mutta viimeistään maanantaina 9.9.2024

Tapahtuman johto: Antti Prusi ja Martti Piltz Tampereen Seudun Mobilistit ry



Asu-ajoneuvoluokan kiertopalkinto on Aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos.

## OSALLISTUMISMAKSU

Nostalgia-ajon hinta on 60 euroa. Se sisältää auton ja kaksi henkilöä. Lisämatkustajat 20 euroa/henkilö. Lapset 7-12 vuotta 6 euroa. Alle 7 vuotta vanhat lapset kulkevat vanhempiensa mukana ilmaiseksi. Hintaan sisältyy aamukahvi Härmälän leirintäalueella, ajokyltti, tiekirja, jäätelö Vehoniemessä ja lounas sekä pääsymaksu Mobiliassa.

KOKOUSKUTSU  
Tampereen Seudun Mobilistit ry:n

# SYYSKOKOUS

Tiistaina 12.11.2024 klo 18.00  
Restauranta, Kylä-Aakkulantie, Kangasala  
Tilaisuus alkaa klo 17 kahvilla.

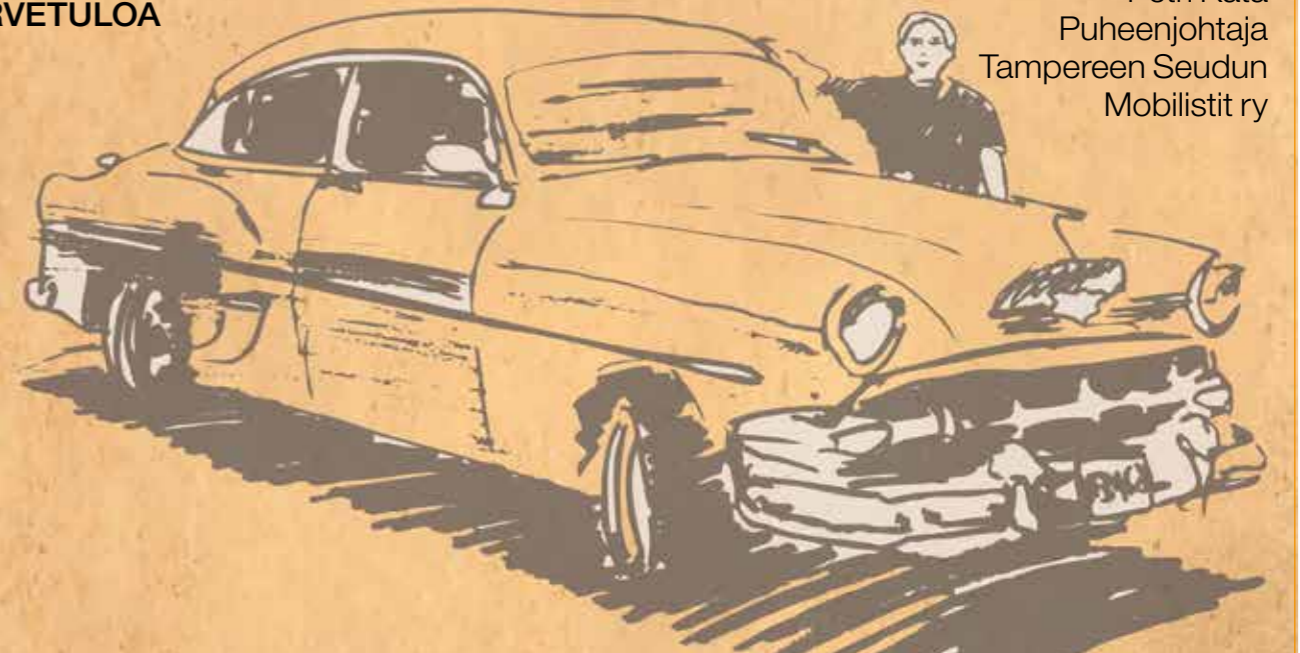
## 13 § YHDISTYKSEN SYYSKOKOUS

Yhdistyksen syyskokouksessa päätetään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri.
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
- 5) Hyväksytään yhdistyksen toimintasuunnitelma seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 6) Määrätään hallituksen puheenjohtajan ja muiden jäsenten kokouspalkkiot ja matkakorvaukset, sekä tilintarkastajien palkkiot seuraavaksi kalenterivuodeksi.
- 7) Määrätään yhdistyksen jäseniltä kannettavien jäsenmaksujen suuruus seuraavaksi kalenterivuodeksi.
- 8) Hyväksytään yhdistyksen talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 9) Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 10) Valitaan hallituksen muiden erovuoroisten jäsenten tilalle uudet jäsenet
- 11) Valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 12) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat. Hallituksen esitykset: Kunniapuheenjohtajan valinta, Sääntömuutosesitys, toinen käsittely

Yhdistyksen jäsenen on syyskokouksessa käsiteltäväksi haluamansa asiasta tehtävä hallitukselle kirjallinen esitys lokakuun 15. päivään mennessä. Esityksiä on kaksi: kunniapuheenjohtajan valinta ja sääntömuutos esitys. "Kunniajäsen ja kunniapuheenjohtaja valitssn jäsenten joukosta. Kunniajäsenet ja kunniapuheenjohtajan hyväksyy yhdistyksen kokous hallituksen esityksestä vähintään kolme neljäsosan enemmistöllä äänistä.

## TERVETULOAA



Petri Kata  
Puheenjohtaja  
Tampereen Seudun  
Mobilistit ry

# Hiljainen puurtaja

Teksti Mpz, Kalevi Nokkosen haastattelun pohjalta, kuvat Kalevi Nokkosen kuva-arkistosta, ellei toisin mainita

Aloitamme tässä uuden sarjan. Koska kynäily ehkä herkimmin käy Hirsyn toimittajalta, niin artikkelit tehdään haastatteluina. Tampereen Seudun Mobilistit ry:llä on hallitus, joka valitaan kahdeksi vuodeksi, siten että kolme paikkaa vaihtuu kerrallaan. Ensimmäinen artikkeli esittelee Kalevi Nokkosen (s. 1960). Hän on ollut hallituksen jäsen kymmenen vuotta.

## Miten Sinä olet tarttunut autoharrastukseen?

No, minä olen ollut aina automies. Moni muikin on aloittanut ”Pelto-Minillä”. Meillä oli maatiloja vuokralla, joita isä ja perheemme hoitivat. Ei sellaisessa taloudessa mitään viikkorahoja jaeltu. Meillä lapsilla oli kullakin oma sonnimullikka, jota hoidimme kesän. Kun se syksyllä piti

teurastaa, saimme sen hinnan. Kaikki rahani käytin autoihin.

## Mikä oli ensimmäinen ostos?

Meillä oli kotona aina paljon autoja, kun maaseudulla piti liikkua. Isälläni oli tapana hankkia useampia saman merkisiä ja ikäisiä autoja, esimerkiksi Wartburgeja, jotta jos yksi meni rikki tai ei vaan startannut, niin hän otti seuraavan auton ja sehän toimi! Usein toinen auto palveli varaosavarastona. Kun meitä oli monta ihmistä perheessä, jotka tarvitsivat autoja kulkemiseen, piha saattoi olla täynnä Wartburgeja tai Citroënejä.

Eräänä päivänä luin Aamulehdestä, että Tampereella oli myynnissä ”epäkuntoinen urheiluauto”. En tiennyt minkä merkinen se oli, mutta ostin



Kalevi Nokkonen haastateltavana kesällä 2024. Paikka on tuttu; hallitus usein kokoontuu saman pöydän ääreen. Kuva mpz

sen. Auto oli Simca 1000 Coupé. Se oli maahantuojan (Berner Oy) johtajan rouvan entinen auto vuosimallia 1966. Se oli muotoilultaan todella hieno.

Simca oli ostaessani 10 vuotta vanha ja minä 16. Kun sain ajokortin, ajoin sillä 15 vuotta. Että ei se ihan huono auto ollut, eikä ollut huonossa kunnossakaan. Oli minulla sinä aikana muitakin autoja. Takavetoisena ja takamoottorisena se oli erityisesti talvella kova peli kulkemaan. Kun asuimme Ruutanassa kävimme kokeilemassa veljeni Saabin kanssa vauhtia Siitaman tiellä. Saabilla ei ollut mitään jakoa! Ihan niinkuin tavallinen Simca Tonnikin, se kulki hienosti ja nopeasti, kun sen sai ennen mutkaa

luisuun. Kyllä sillä kaksi-kolme näyttävää ympyrää tuli tehtyä, muttei se koskaan ojaan mennyt. Se on vielä tallella. Minusta tuli Simca-ihminen. Minulla on kolme Simcaa.

## Onko sinulla vain Simcoja?

No ei. Olin kerran maatalouslomittajana tilalla, jossa kaikki ajoneuvot ja työkonet olivat Fordeja. Minäkin muutuin talvella kova peli kulkemaan. Kun muutaman Fordin kokoelma, jossa on pari Mustangia ja näitä tavallisempia käyttöautoja. Minä pitkään keräilin autoja. Sain vm. -38 Opelin, kun löysin Saarikylästä sen ja isäntä sanoi, että hän tarvitsee autosta vain taka-ak-



Kalevin ensimmäinen auto oli tunnistamattomana ostettu ”epäkuntoinen urheiluauto”, joka oli ja on Simca 1000 Bertone Coupé.



”Ford-kauden kokoelmassani” on käyttöautojen lisäksi iso ja pieni Mustang.



Rättäri, jossa on turvakaaret.

selin. Mutta sovimme niin, että hankin hänelle taka-akselin ja saan Opelin.

Oikeasti olen Citroën 2 CV-harrastaja. Tulin tähän haastatteluunkin Rätti-Sitikalla. Mutta palaan siihen Simca-juttuun. Korjailin paljon kolariautoja ja keräilin varaosavarastoa moniin automerkkeihin ja -malleihin.

Mutta varsinaisesti järjestelmällisesti olen kerännyt vain Simcan osia. Ostin esimerkiksi Tampereelta Bonus-autotarvikkeen kaikki Simca-osat. Olen kierrellyt melkein kaikki Suomen rompetorit. On ihan mielenkiintoista todeta, että eripuolilla Suomea on autoilla ollut ominaisia käyttäjäkuntia ja toisaalta erilaisia

piirimyyjiä. Siis vaikka niin, että jossain päin Suomea Tippa-Relun osia on paljon tarjolla, täällä meillä päin Restaurannassa hyvin heikosti. Samoin autoissakin olen joutunut valitsemaan vain harvat erikoisemmat automerkit. Aluksi kaverit toivat autojaan pihaani ja häipyivät rekisterilaput mukanaan.

Kuuluin Simca-Kerhoon, kunnes sen vetäjä Tom Fabritius menehtyi 2000-luvun alussa. Kerhon toiminta hiipui sen jälkeen. Hänellä oli paljon osia ja se oli muutenkin mukava pieni yhteisö. Ne Simcan osat ovat kadonneet.

Takavuosina Vakuutusyhtiöiden Varasto oli ihan aarreaitta sekä varaosille, että korjattaville autoille, mutta nythän se ei enää toimi samalla lailla. Mutta onhan niitä melkein uskomattomia sattumia. Tässä lähellä sattui kolari, jossa vain puolivuotias auto

vaurioitui aika pahasti. No, ostin sen, kun melkein talon nurkalle hajosi. Mutta ei sitä pystynyt korjaamaan. Koska se oli uusi, niin ei ollut kuin maahantuojan varaosat, eikä sielläkään kaikkia osia. Se meni koko auto varaosiksi muille!

## Olet ollut innokas Falunin kävijä, ainakin olet ollut kaikilla niillä retkillä, joita olen järjestänyt?

Joo, olen ollut jo ennen Falunia Södertäljen markkinoilla, mutta sitten kaikilla Falunin retkillä. Yksi matka jäi väliin, kun tyttäreni Anniina syntyi. Viime vuosina olemme olleet yleensä poikani Matiaksen kanssa, mutta on sisarenikin ollut mukana.

En ole koskaan opetellut ruotsia, enkä osaa muitakaan kieliä, että Falunissa kauppa käydään käsimerkein. Mutta vuosien mittaan siellä on opittu tietämään, että ostan Simcan osia. Avainsana on Simca. Sillä on päästy alkuun ja nyt siellä on tuttuja myyjiä, jotka odottavat ja tarjoavat osia. Ei sieltä tyhjin käsin koskaan palata. Vm. -60-Ooppeliini löysin sieltä kurasiivet. Sen ikäiset Opelit ovat täällä harvinaisia, mutta niitä tehtiin Tukholmassa ja siksi niitä on paljon Ruotsissa. Siksi osiakin on paljon tarjolla. Vähän samaahan kertoi Prusin Antti omassa Hyrys-syn autojuttuissaan Taunuksista.

## Hyrys-syysssä mainostetaan pilakuvakirjaasi ja julkaistaan piirroksiasi. Oletko suuri taiteilija?

En nyt sitä tiedä, mutta kou-



Autojen korjaus on ollut Kalevin harrastuksena lähes koko elämän ajan. Kun isällä oli paljon traktoreita, piti Kalevinkin hankkia traktori. Se on huolto- ja korjausväline. Alustatyöt on helppo tehdä, kun kaataa auton kyljelleen. Täytyy vain tarkistaa, että bensaputki osoittaa ylöspäin. Pehmukseksena auton alla on renkaita.



Työpaikalta löytyy aina jotain aiheita, jotka jäävät mieleen ja joista voi karikatyyrimäisesti piirtää ja kirjoittaa jonkun havainnon pilan muotoon. Kyllä niistä jotkut osuivat niin hyvin, että katsoin parhaaksi keskittyä omaan työhöni työparini kanssa.



# Hyrysysin kauppapaikka



**Myy tai osta. Ilmoita  
Hyrysysin  
kauppapaikassa!**

## Myydään



**Pontiac Grand Prix** vm. 1994? 3,2 l v6. auto. Metro-Auton myymä, ollut vain parilla omistajalla. Heräte ei kulje virtalukolta startille mutta saa käyntiin ja käy hienosti. Moottori remontoitu jossain vaiheessa, vaihteisto toimii. Uutena massattu ja se näkyy pohjan hyvänä kuntona. Hp 555 €, Riku Kopra. P. 040 0147358, Juupajoki.



## Myydään

**KAKSI AITOA KERÄILYKAPPALETTA ETSII KOTIA**



### Chrysler TC by Maserati

Vuosimalli 1991, kuusisylinterinen moottori, 2972 cm<sup>3</sup>, teho 141 hv, nelinopeuksinen automaattivaihteisto. Edessä ja takana levyjarrut. Itsekantava avomallinen 2-ovinen teräskori, kangaskatto ja irrotettava kovakatto. Kaikki toimii. '91-mallistoa valmistettu 1 636 kappaletta.

Ajettu alle 22 000 mailia. Auto on seissyt yksityisessä kokoelmassa Yhdysvalloissa ja vuodesta 2008 Suomessa. Vuosittain on ajettu sen verran, että paikat pysyvät notkeina. Katsastettu ja museotarkastettu.

Chrysler TC by Maserati on yhteistuotantoa Chryslerin ja Maseratin kesken, jossa ideana on ilmeisesti ollut saada eurooppalainen laadun leima jenkkiautoon, joka selvästi on tehty Yhdysvaltain markkinoille kapeaan tuotesegmenttiin varakkaille asiakkaille. Auto on koottu Euroopassa ja siinä on paljon eurooppalaisia laatuosia. Myyntimenestys oli vaatimaton. Voi kysyä, oliko tämä kovin viisas hanke. Mutta mukava ja yksilöllinen auto.

Mieti, mitä haluat tarjota? 045 666 3111



### Buick Reatta Convertible

Vuosimalli 1991, kuusisylinterinen v-moottori, 3791 cm<sup>3</sup>, 170 hv, nelinopeuksinen automaattivaihteisto, lattiavalitsin. Edessä ja takana levyjarrut. Itsekantava avomallinen 2-ovinen teräskori, kangaskatto. Huippunopeus yli 200 km/h. Kaikki mahdolliset aikansa sähköhimmelit, jotka kaikki toimivat. Matkamittarissa 55 000 kilometriä. Reatta on suunniteltu osittain Englannissa ja se on eurooppalaisen näköinen ja tuntuinen auto.

Auto on lahjoitettu museoon Yhdysvalloissa, seissyt sen jälkeen yksityisessä kokoelmassa Yhdysvalloissa ja vuodesta 2008 Suomessa yhdellä omistajalla. Vuosittain on ajettu sen verran, että paikat pysyvät notkeina. Katsastettu ja museotarkastettu.

Reattaa on valmistettu vain 21 751 yksilöä, joista 2 437 edusti vuosimalleissa '90 ja '91 tarjolla ollutta Convertible- (=rättikatto) mallia. Reatan kangaskatto on topattu ja istuu paikallaan hienosti. Kyse on siis huippuharvinaisuudesta. Autosta on täydellinen dokumentaatio uudesta alkaen.

Mitä tarjoot? 045 666 3111

## TAMMOBIN 2024 TAPAHTUMAT

### SYYSKUU

**La 14. 9. Nostalgia Näsijärviajo:** 60 vuotta, 60 kilometriä, 60 euroa. Ilmoittautuminen ja kokoontuminen aamukahville Härmälän leirintäalueelle klo 10, osoite Leirintäkatu 8, 33900 Tampere. Lähtö klo 11. Ilmoittautaudu heti: martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111. Katso ilmoitus sivulta 36.

### LOKAKUU

**Ti 8.10. Tutustuminen North Custom Fabrication – Janne Vepsä, klo 17:00.** Mäkirinteentie 21, halli 1, Kangasala.

### MUUTOKSET MAHDOLLISIA, ajantasaisin tieto on yhdistyksen nettisivuilla.

Ensi vuodeksi (2025) on suunniteilla Näsijärvi-ajo, Restaurant-Markkinat, Rane-retki Hämeenkyröön, Kanttikruising yhdessä A-Ford-kerhon kanssa, Pikkola Piknik yhdessä FHRA:n ja Volkkarikerhon kanssa (alustava aikavaraus on la 16.8.), Falunin retki. Esitä hallitukselle joku uusi idea tai kohde tapahtumalle!

### MARRASKUU

**La 9.11. Tammob 60 vuotta -juhla** (perustamiskokouksen vuosipäivä on 2.11., mutta Pyhäinpäivän vuoksi kaikki paikat ovat silloin kiinni, joten uusi ajankohta) **Mobiliassa klo 17 alk.** Illalliskortti 45 euroa. Ilmoittautuminen: martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111.

**Ti 12.11. Syyskokous Restaurannassa klo 18.** Kahvitarjoilu alk klo 17. Katso kokouskutsu sivu 37.

### JOULUKUU

**Su 1.12. Puurojuhla Sasin Toukolassa klo 15.** (Ajankohta muuttunut Toukolan tapahtumien vuoksi). Viihdyttäjänä Stenari. Katso ilmoitus sivu 6.

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

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

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

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





SINULLA ON ONGELMA  
MEILLÄ ON RATKAISU



NE LAADUKKAAMMAT AUTONHOITOTUOTTEET



JÄLKEEN



JÄLKEEN



ENNEN



#Labocosmetica<sup>®</sup>  
LABORATORIO ITALIANO COSMETICI AUTO DAL 1965



MANIAC  
LINE  
MA-FRA

Presco Oy - info@presco.fi - 03 - 53 400 53  
www.presco.fi - Facebook/prescofinland