

HYRYSY

– MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 3 / 2026





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta.....	3
Toimituksen terveiset.....	4
Keskusliiton kuulumisia	5
FIVA World Event – Two Lakes Rally 2026	6
Ajotapahtuman avustajana	12
RR-päivät kevätauringossa.....	14
Restaurantapäivät 50 v.....	15
Hämeenkyrön kesäretki kerhon tapaan	16
Vääksyn Mobilisti-ilta.....	17
Kurvaa Kangasalle kokosi jälleen harrastajat	18
Museoviraston avustukset	19
Retkeilyajot.....	20
Liikenne-kuvia	22
Hyväntekeväisyysmyyntiä.....	23
Merkkinurkka	24
Rane muistelee, osa 90	26
Dodge Charger 60 vuotta	34
Itsekantavan korin kunnostusta	38
T-birdistä hyvä harrastus, osa 2	40
Hallituksen jäsenet: Juha Miettinen.....	46
Tammobin tapahtumat 2026	50
Syyskokous.....	51

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
 Toimituskunta: Petri Kata, Pasi Myllymäki, Timo Viita-aho
 Lehden osoite: toimitus.hyrsysy@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)



4041 0704
Painotuote

HyrysSYSY 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 2026 HYRYSYSYt ilmestyvät:

- 1/2026 maaliskuussa
- 2/2026 kesäkuun 3.
- 3/2026 syyskuussa
- 4/2026 joulukuksi

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 3/2026 TOIMITUS: Hannu Aalto, Reijo Kankaanpää, AP Lällä, Juha Miettinen, Rainer Mäkipää, Kalevi Nokkonen, Martti Piltz, Leila Suutarinen

Kannen kuva: Packard Eight 1100 vm 1933. Omistaja Riho Altmäe Viro

FIVA World Event 2026 onnistui

Pitkään valmisteltu ja hartaasti odotettu FIVA World Event 2026 on nyt onnistuneesti takanapäin. Saadun palautteen perusteella tapahtuma oli erittäin onnistunut. Kiitosta on tullut monelta suunnalta niin FIVA:lta, osallistujilta kuin yleisöltäkin. On hienoa todeta, että vuosien työ palkittiin näin myönteisellä vastaanotolla.

Tällaisen suur tapahtuman onnistuminen ei kuitenkaan synny itsestään. Sen mahdollistivat lukuisat vapaaehtoiset talkoolaiset, joiden panos oli korvaamaton. Olemme vuosien varrella usein etsineet ja kannustaneet uusia talkoolaisia mukaan toimintaan, ja varmasti tulemme tekemään niin jatkossakin. FIVA-tapahtuma osoitti kuitenkin vakuuttavasti, että talkoohenki elää edelleen vahvana. Vielä tärkeämpää on se, että talkootyö voi olla myös antoisaa ja mukavaa, ainakin niiden kommenttien perusteella, joita tapahtuman aikana sain kuulla.

Talkoolaisten suuri määrä sekä heidän avuliaisuutensa, iloisuutensa ja palvelualltiutensa tekivät vaikutuksen myös FIVA:n delegaation jäseniin. Samalla annoimme hienon kuvan suomalaisesta harrastajakunnasta ja vapaaehtoistyön kulttuurista. Tästä kuuluu suuri kiitos jokaiselle tapahtumaan osallistuneelle vapaaehtoiselle.

Järjestelyissä oli mukana väkeä oman kerhomme lisäksi Tampereen vapaaehtoispankista, Parkanon Mobilisteista sekä Ylä-Pirkanmaan Mobilisteista. Arvokasta apua saimme myös yksittäisiltä henkilöiltä ja yrityksiltä. Näin suuren tapahtuman toteuttaminen ei yksinkertaisesti olisi mahdollista ilman laajaa yhteistyöverkostoa ja yhteistä tahtoa tehdä parhaamme.

Vaikka tapahtuma on nyt ohi, työ ei vielä täysin lopu tähän. Edessä ovat loppuraportin viimeistely



ja kokemusten sekä oppien dokumentointi tulevien järjestäjien käyttöön. Tähän lehteen on koottu myös osia loppuraportista, jotta jäsenistömme pääsee tutustumaan tapahtuman kulkuun. Tiiviille suunnittelu- ja toteutusryhmälle projekti on ollut monen vuoden mittainen ponnistus. Ainakin omasta näkökulmastani matka on ollut samalla sekä opettavainen että ajoittain kuormittava. Nyt onkin hetki hengähtää, ladata akkuja ja nauttia onnistuneesta lopputuloksesta ennen uusien kansallisten tapahtumien suunnittelua vuodelle 2027.

Uutta kansainvälistä suur tapahtumaa ei aivan lähivuosina ole näköpiirissä, vaikka kaupungin edustajat sellaista meiltä toivoivatkin. Tähän saavutukseen voimme kuitenkin olla aidosti tyytyväisiä. Yhdessä tekemällä osoitimme, että suomalainen harrastajakunta pystyy järjestämään korkeatasoisen kansainvälisen tapahtuman ja tekemään sen tavalla, joka jää mieleen vielä pitkäksi aikaa.

Lämmin kiitos kaikille mukana olleille.

Kannattajajäsenemme:

ProMart

Mesi M Autooy



KIRPPUTORI
Oskarin Olohuone



KANGASALA

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon
Aarre

BEST COAST OY

Plus

Katsastus

Pirkkala - Mustimäenkuja 1

Sukupolvenvaihdos tallissa

Tallin perällä rätisee hitsauskone, lattialla lojuu kulmahiomakone, kompressorihuutaa ajoittain omaa käyntiääntään. Keskellä tallitilaa seisoo vanha klassikkoauto konepelti ylhäällä. Harmaantuvaa pää ja lippalakkinen nuorukainen ovat vierekkäin kumartuneet konepellin alle ja pohtivat yhdessä jotain teknistä ongelmaa.

Klassikkoautojen harrastus seisoo tällä hetkellä mielenkiintoisessa risteyskohdassa. Samalla kun vanhempi harrastajapolvi miettii elämäntyönsä jatkajaa, astuu esiin uusi sukupolvi, joka tuo mukanaan talliin omat työkalunsa ja tapansa harrastaa. Miten käy perinteisen tietotaidon, kun jakoavain vaihtuu YouTube- videoon?

Moni nykyharrastaja pohtii huolissaan, kuka ajaa museorekisteröidyt helmet näyttille tulevana vuosina? Kyse ei ole vain metallikuorisesta liikkuvälineestä, vaan katoavasta kansanperinteestä ja hiljaisesta tiedosta, jota ei löydy oppikirjoista. Sukupolvenvaihdos tallissa on kuitenkin jo käynnissä, mutta se ei näytä siltä, miltä vanhempi polvi odotti. Nuoret harrastajat nimittäin määrittelevät parhaillaan uusiksi sen, mikä on vaalimisen arvoinen klassikko. Ja jos vanhemman polven silmäterä ei ole sitä, niin se muutetaan rahaksi tai unohdetaan vuosiksi tallin perälle tai pahimmassa tapauksessa ladon taakse pressun alle nurmikolle.

Tallin sukupolvenvaihdosta voidaan kuvaannollisesti verrata katkojan kärjet vastaan viivakoodilukija tai 1960-luvun kromi vastaan 1990-luvun muovi. Kysymyksessä ei ole pelkästään harrastuksen siirtyminen isältä tyttärelle tai pojalle, vaan kahden eri maailman katsomuksen kohtaaminen.

Miten yksittäinen harrastaja siirtää kertyneen tietotaidon eteenpäin, kaikkea ei voi muuntaa digitaaliseksi muistiksi bittivarusteeseen. Asia herättää varmaan paljon kysymyksiä, mutta niihin ei välttämättä löydy vastauksia. Mutta parhaimmillaan klassikkoauto toimii yhdistävänä tekijänä kahden eri sukupolven välillä, jolloin opitaan ymmärtämään toisen ihmisen maailmankuvaa.

Terveisin toimituksen väki





FIVA-tapahtuman suojelija Lulu Ranne ja Leila eli ministeri ja minä sekä ajoneuvomme Marmon Big Eight Limousine vm 1930.

Kesäiset terveiset Vehoniemenharjulta

Teksti Leila Suutarinen

Olemme saaneet SAHK:lle 13. elokuuta suomenkielisenä Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetuksen 2026/1738 koskien ajoneuvojen suunnittelua koskevista kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta. Asetuksen johdantokin on jo niin pitkä, että en ole sitäkään vielä täysin sisäistänyt. Asetus tulee voimaan 1. syyskuuta 2028 ja Hallituksen esitys siitä jätetään keväällä 2028. Aikaa ei ole yhtään hukattavaksi. SAHK onkin jo ollut sidosryhmäpalaverissa Traficomissa yhdessä Ympäristöministeriön ja Liikenneministeriön edustajien kanssa. Jatkamme tästä ja olemme alusta asti mukana harrastajien mielipiteiden kanssa. Asetus asettaa kuitenkin raamit, ja se miten kansallisesti tämä määritellään, on tärkeää. Se, että poliitikot ovat valmistelluissa EU:ssa, että Suomessa luvanneet, että kansallisesti termejä venytetään niin paljon kuin on mahdollista, jää nähtäväksi ja neuvoteltavaksi. SAHK:n edunvalvontatyössä on tällä hetkellä tosi aktiivinen veto päällä. Sitä pelättyä byrokratiaa tämä varmasti lisää, mutta pyrimme osaltamme vaikuttamaan, että se olisi mahdollisimman vähäistä. Olen varma, että vastuullisella harrastamisella on pitkälle menevät renkaan jäljet.

Koska SAHK ry:n jäsenjärjestöjen jäsenillä on autojen lisäksi myös mm moottoripyöriä, mopoja ja moottorikelkkoja kokoelmissaan, on SAHK ry:n nimi jo vuosia sitten muutettu tietoisesti Suomen Ajoneuvohistorialliseksi keskusliitoksi. Keväällä jätimme yhdessä

Veteraanimoottoripyöräklubi (VMPK) ry:n kanssa lausunnon nyt EU:ssa kolmikantaneuvotteluvaiheessa olevaan tieturvallisuuspakettiin ja erityisesti moottoripyörien määräaikaikatsastuksiin. Määräaikaikatsastus-velvoite todennäköisesti tulee hanttiin laittamisesta huolimatta, mutta toivottavasti saamme kansalliseen lainsäädäntöön sisällytettyä poikkeuksia harraste- ja museoajoneuvokäytössä oleville moottoripyörille. Näiden ajoneuvojen liikenneturvallisuuden varmistaminen voitaisiin toteuttaa vaihtoehtoisella menettelyllä, esimerkiksi alan harrastejärjestöjen suorittamien tarkastusten avulla.

Juhannusviikolla saimme tiedon, että Opetus- ja kulttuuriministeriö on nimennyt "retkeilyajoperinteemme" Elävän perinnön kansalliseen luetteloon Museoviraston esityksen pohjalta. Tämä on jo julkaistu, mutta virallisesti asia käteillään syyskuussa. Museoviraston pääjohtaja Kimmo Levä on lupautunut kirjoittamaan asiasta Automobiili-lehteen artikkelin.

FIVA World Event 2026 on ajettu ja toisaalla tässä lehdessä on kirjoituksia tapahtumasta. SAHK ry:n puheenjohtajana olen ylpeä ja kiitollinen Tampereen Seudun Mobilisteista. Tiesin, että Tampere pystyy FIVA Worldin järjestämään, mutta palautteen ja henkilökohtaisen - tosin subjektiivisen tuntemuksen - perusteella, olette tehneet sen erinomaisesti. Kiitos!

Tämä Pirkanmaalla nyt järjestetty tapahtuma oli ensimmäinen Fiva World Event Suomessa. Aiemmat FIVA-tapahtumat, ovat olleet kansallisia FI-

VA-sertifioituja Event -tapahtumia, aivan kuten vuoden 2024 Retkeilyajot Tampereella, joissa oli mukana FIVAn valvojakin. Tiedon lähde on FIVAn vuosikirja, jossa on lueteltu missä ja ketkä ovat World Event -tapahtumia, myös eri nimisinä aiemmin järjestäneet. Toivottavasti joskus tulevaisuudessa saamme Suomeen mahdollisuuden järjestää eritasoisia FIVA-tapahtumia. Fivan puheenjohtajistoon (varapuheenjohtaja / tapahtumat) kuuluva, tapahtumassa vierailut Malcom Grubb kertoi puheessaan, että "tämä oli parhaiten järjestetty tapahtuma, jossa hän on ollut mukana". Tämä meni ainakin minulla tunteisiin.

Useita eestiläisiä harrastajia vieraili Fiva-tapahtumassamme. Minä vastavuoroisesti vierailin ainoana suomalaisena Klubi UNICin 50-vuotisjuhlassa sekä juhla-ajossa, joka oli uusinta vuoden 1976 Tallinna-Rakvere-tapahtumasta. SAHK:lla ja erityisesti Tampereen Mobilisteilla on pitkät suhteet Viron harrastajiin. Mm isäni Olavi Sallinen, Rainer Mäkipää, Harri J. Honkanen ja Simo Pyykkönen kävivät luomassa uskoa sikäläisiin harrastajiin. Koska lauttayhteyttä ei tuolloin ollut, he ajoivat Leningradin kautta Tallinnaan. Tästä alkoi yli Suomenlahden ylisukupolvinen ystävyys ja vieraanvaraisuus, jossa olen sydämellä mukana.

Vielä on kesää ja tapahtumia jäljellä - autot on tehty ajamista varten!

Leila Suutarinen
SAHK ry puheenjohtaja
leila@automuseo.com

FIVA World Event – Two Lakes Rally 2026 – Kahden järven kierros

Teksti Petri Kata

Kipinä Savonlinnassa sytytti idean – Tampereella juhlittiin kansainvälistä harrasteautojen suurtaapahtumaa

Tampereen kadut täyttyivät heinäkuussa (27.–30.7.2026) historian havisevasta loistosta, kun kaupungissa järjestettiin korkeatasoinen kansainvälinen FIVA World Rally -harrasteautotapahtuma. Maailmanlaajuinen museoajoneuvojärjestö FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) myöntää tämän arvostetun suurtaapahtuman oikeudet vuosittain vain yhdelle maalle kerrallaan. Suomessa järjestelyoikeudet sai FIVA:n jäsenliitto SAHK ry, ja käytännön toteutuksesta vastasi aloitteentekijä Tampereen Seudun Mobilistit ry.

Kaikki alkoi kahden miehen kohtaamisesta

Tapahtuman juuret juontavat noin viiden vuoden taakse Savonlinnaan. Martti Piltz ja Perttu Pesä kohtasivat toisensa ja alkoivat pohtia, mitä uutta ja ihmeellistä Kulttuuripääkaupungin hakuohjelmaan voitaisiin kehittää. Syntyi ajatus kansainvälisestä ajoneuvotapahtumasta. Hanke ei kuitenkaan ollut mukana virallisessa kulttuuripääkaupunkihakemuksessa.

Järjestäjien motiivi oli yksinkertainen ja pyyteetön. Tavoitteena oli tuottaa iloa tuhansille ihmisille. Koska virallisen suurtaapahtumatuen alaraja Tampereella on noin 5 000 ihmistä, hanke jäi ilman kyseistä tukea. Se ei kuitenkaan menoa haitannut. Myöhemmin asiasta sovittiin yhteistyö kaupungin kanssa, ja enemmän tai vähemmän onnellisten tapahtumaketjujen kautta mukaan saatiin lisää innostunutta väkeä. Projektia lähdettiin viemään eteenpäin ja lupaa haettiin FIVA:lta.

Kenraaliharjoitus osoitti pirkanmaalaisen osaamisen

Vuonna 2024 Tampereella järjestettiin kansallinen FIVA Touring Event, joka tunnettiin myös nimellä SAHK 64. Retkeilyajo. Tämä tapahtuma toimi tärkeänä kenraaliharjoituksena ja näyttönä kansainväliselle kattojärjestölle.

Tampereen Seudun Mobilistit osoit-



Talkoolaisia

tivat kykenevänsä vastaamaan suuren ja vaativan ajotapahtuman logistiikasta sekä järjestelyistä. FIVA:n tarkastaja antoi viikonlopusta erittäin positiivisen lausunnon, mikä avasi ovet lopulliselle hyväksynnälle. Järjestämislupa FIVA World Rallylle oli saavutettu.

Kulttuuriperinnön säilyttämistä suurella sydämellä

Vuonna 1966 perustetun maailmanlaajuisen FIVA:n päätehtävänä on vaalia ja säilyttää maailmanlaajuisia ajoneuvokulttuuriperintöä. Tampereella nähty lopputulos oli osoitus siitä, että sitkeää talkoohenkiä ja rakkaus vanhoihin ajoneuvoihin voivat tuoda maailmanluokan tapahtuman Suomeen – tuottaen samalla luvattua ilon tuhansille katsojille ja harrastajille.

Rentoa yhdessäoloa ja Pirkanmaan kauneimpia maisemia

Suurtaapahtuman kunnianhimoiseksi tavoitteeksi asetettiin noin 100 autokunnan saaminen mukaan Tampereelle. Pelkän osallistujamäärän sijaan järjestäjät halusivat kuitenkin panostaa ennen kaikkea tapahtuman ilmapiiriin. FIVA World Rallysta haluttiin luoda aidosti rento ja lämminhenkinen kohtaamispaikka, joka toisi alan harrastajat yhteen yli rajojen. Tapahtuma tarjosi osallistujille täydellisen mahdollisuuden verkostoitua, vaihtaa kuulumisia ja viettää laatuaikaa samanhenkisten ihmisten kesken.

Vuosien suunnittelutyö ja suuri vapaaehtoisten joukko onnistumisen takana

Näin suuren kansainvälisen tapahtuman järjestäminen vaati taustalleen rautaisen organisaation ja valtavan määrän työtunteja. Suunnittelun käynnistivät alun perin Martti Piltz yhdessä Leila Suutarisen kanssa. He kutsuivat projektin vetäjäksi Jyrki Laihon, ja pian tiimiä vahvistamaan pyydettiin myös Tuukka Perkola ja Erkki Salokangas. Tämä ydinryhmä vei yksittäisten henkilöiden avustamana suunnittelua eteenpäin alkuvuoteen 2025 asti, jolloin SAHK luovutti virallisen toteutusvastuun Tampereen Seudun Mobilisteille.

Vastuunvaihdon myötä suunnitteluryhmään liittyi Petri Kata. Myöhemmin ydinryhmä täydentyi vielä Ari-Pekka Lällällä sekä Mikko Heimolla, ja tapahtuman turvallisuusasiantuntijaksi saatiin Jori-Pekka Wiklund.

Kun järjestelyt alkoivat konkretisoida, työhön sitoutui mukaan Tampereen Seudun Mobilistien koko hallitus. Kokouksia järjestettiin tiiviisti sekä pienemmällä suunnitteluryhmällä että laajennettuina tapaamisina hallituksen kanssa. Kokousten puheenjohtajina vuorottelivat Leila Suutarinen ja Petri Kata, ja Jyrki Laiho piti langat käsissään vastaamalla muistioiden laatimisesta ja monesta muusta asiasta. Ennen kuin autot päästettiin lähtöviivalle, kokouksia kertyi kalenteriin kunnioitettavat noin 50 kappaletta.



Lähtöalue



Ministeri Lulu Ranne vieraili tapahtumassa.

Talkoohenki elää – vapaaehtoiset onnistumisen sydämenä

Lopullinen toteutus ei olisi ollut mahdollinen ilman laajaa vapaaehtoisten verkostoa. Avukseen järjestäjät hakivat innokkaita tekijöitä omista jäsenistään, naapuriseuroista sekä Tampereen vapaaehtoispankista.

Monipuolisesta vapaaehtoisjoukosta muodostettiin omat täsmäryhmänsä rakentamiseen, liikenteenohjaukseen sekä kisatoimistoon oppaineen. Lisäksi omat tiiminsä saivat mediasta vastaaaminen ja järjestyksenvalvonta. Ryhmien vetäjinä ja vastuunkantajina toimivat Ari-Pekka Lällä, Mikko Heimo, Petri Kata, Susana Lällä sekä Jori-Pekka Wiklund varmistaen, että jokainen osa-alue toimi tapahtuman aikana sujuvasti.

Vuosien valmistelut, viranomaisyhteistyö ja luvat vaativat tarkkaa työtä

Tapahtuman valmistelut saivat alkunsa laajasta ideoinnista jo noin viisi vuotta sitten. Varsinainen aktiivinen ja tiivis suunnittelujakso kesti noin kolme vuotta, joista viimeiset puolitoista vuotta olivat tiivistä yhteistä suunnittelun ja toteutuksen vaihetta.

Hyvissä ajoin käynnistettiin tärkeät neuvottelut Tampereen kaupungin tapahtumatoimiston, Finnparkin sekä Matkapojien kanssa, ja kaikkien tahojen kanssa solmittiin viralliset kirjalliset sopimukset. Suunnittelua tehtiin tiiviisti myös lähikuntien kanssa, ja katujen sekä teiden käytöstä sovittiin katuyksiköiden ja elinvoimakeskuksen kanssa. Maankäyttölupa keskeiselle Frencellin alueelle saatiin Tampereen kaupungilta, ja tapahtumakeskukseksi sekä näyttelytilaksi saatiin hienosti käyttöön Finnparkin Frencellin parkkihalli. Yhteistyö sidosryhmien ja yhteistyökumppaneiden kanssa oli

kiinteää ja runsasta. Näihin lukeutuvat mm. Tampereen kaupunki, Finnpark, Matkapojat, Elinvoimakeskus, Mobilia museo, Laukon kartano, Vehoniemen automuseo, Pakkalan kyläkauppa sekä kunnat Vesilahti ja Kangasala.

Viralliset luvat ja mallikas tiedotus

Lupien hakemisesta vastasi Tampereen Seudun Mobilistit ry:n puheenjohtaja Petri Kata. Lupaprosessiin toivat panoksensa myös Mikko Heimo liikenteen osalta sekä Jori-Pekka Wiklund pelastuksen ja turvallisuuden puolella. Ennen varsinaisten lupien jättämistä käytiin ennakoivat keskustelut muun muassa elinvoimakeskuksen, Tampereen katuyksikön ja poliisin kanssa. Nämä keskustelut tuottivat arvokkaita neuvoja ja ohjeita, jotka sujuvoittivat koko lupaprosessia merkittävästi.

Koska aluelupa, kaupungin pysäköintien sulut ja väliaikaiset liikennehäiriöt ajoittuivat aikavälille 26.–30.7.2026, häiriöiden minimointiin ja tiedottamiseen panostettiin tosissaan. Tiedotus hoitui opasteiden, kylttien, lehdistötiedotteiden, sosiaalisen median ja muuttaman radiokanavan kautta. Sekä paikallinen, että muu media lähti hienosti mukaan uutisoimaan tapahtumasta laajasti.

Näkyvyyttä raitiovaunuista sosiaaliseen mediaan – markkinointi tavoitti yleisön laajasti

Jotta tieto upeasta harrasteautotapahtumasta saavuttaisi sekä alan intohimoiset harrastajat että suuren yleisön, viestintään ja markkinointiin panostettiin monikanavaisesti. Tapahtuman virallisena tietolähteenä toimivat tapahtuman omat verkkosivut sekä Tampereen Seudun Mobilistien nettisivut. Harrastajakuntaa lähestyttiin suoraan

alan omien kanavien, kuten Hyrys-sy- ja Automobiili-lehtien kautta, minkä lisäksi digitaalista näkyvyyttä ja tunnelmia jaettiin aktiivisesti tapahtuman omilla Facebook- ja Instagram-sivuilla.

Tapahtuma herätti laajaa kiinnostusta myös median silmissä. Artikkeleita ja juttuja julkaistiin useissa kaupallisissa ja ei-kaupallisissa julkaisuissa – näkyvyyttä saatiin muun muassa Aamulehdessä, Tamperelaisessa ja Kangasalan Sanomissa. Myös lukuisat muut alan julkaisut jakoivat ahkerasti tietoa ilmaistapahtumasta.

Kaupunkiympäristö valjastettiin viestintään

Tampereen kaupungin kanssa tehdyn yhteistyösopimuksen ansiosta kaikille avoin ilmaistapahtuma näkyi vahvasti myös katukuvassa. Mainoksia pyöri raitiovaunujen näytöillä sekä kaupungin muilla näkyvillä ulkomainospaikoilla. Myös yhteistyökumppani Finnpark tuki tapahtumaa julkaisemalla mainoksia omissa kanavissaan.

Tapahtumakeskuksen ytimeen, Frencellin parkkihallin lasikupoliin, ripustettiin järjestäjien toimesta suuri ja näyttävä mainoslakanaoteutus. Kaikkien laadukkaiden mainosmateriaalien graafisesta tuottamisesta ja käytännön valmistamisesta vastasi tamperelainen Mainos Brander Oy.

Kansainvälinen kaarti kokoontui – Tampereelle saapui autokuntia ympäri Eurooppaa

FIVA World Rally kokosi yhteen vaikuttavan kirjjon historiallisia ajoneuvoja ja niiden ystäviä. Ilmoittautumisten perusteella tapahtumaan osallistui yhteensä 97 autoa seitsemästä eri maasta. Vahvimman edustuksen toi emämaa Suomi 63 autolla, minkä lisäksi kansainvälisen värin tuojina olivat Saksa (21 autoa),

Eesti (6 autoa), Ruotsi (4 autoa) sekä yksittäisillä autokunnilla mukana olleet Norja, Luxemburg ja Ranska.

Ajoneuvot jakautuivat ikänsä puolesta kolmeen eri luokkaan. Vanhinta osastoa edustivat ennen vuotta 1945 valmistetut ajoneuvot, joita oli mukana 27 kappaletta (Luokka A). Suurimmaksi ryhmäksi osoittautui Luokka B, joka kattoi vuosien 1944–1969 välillä valmistetut 46 autoa. Modernimpaa klassikkoastetta edusti Luokka C, johon kuului vuosina 1970–1990 valmistettuja autoja 24 kappaletta.

Monikulttuurinen joukko ja vahva kotimainen edustus

Kuljettajat ja heidän seuralaisensa muodostivat yhteensä 188 hengen iloisen ja kansainvälisen joukon, autokuntien koostuessa keskimäärin kahdesta osallistujasta. Kansallisuusjakaumassa suomalaisten osuus oli noin 64 %, saksalaisten 23 %, eestiläisten 6 % ja ruotsalaisten 4 %, lopun pienen marginaalin (3 %) koostuessa yksittäisistä maista.

Kotimaisten osallistujien taustat kattoivat hienosti koko maan. Suomalaisista vieraista noin 15 % saapui Pirkanmaalta, 30 % pääkaupunkiseudulta ja loput reilu puolet eri puolilta Suomea aina pohjoisesta etelään.

Yleisöryntäys Frencellin uumeniin – tuhannet silmäparit ihastelivat autokaunottaria

FIVA World Rally osoittautui odotetusti melkoiseksi yleisömagneetiksi. Tapahtuman ehdoton vetonaula oli maanantain suuri autonäyttely, joka järjestettiin Finnpark Frencellin parkkihallissa. Ainutlaatuinen maanalainen näyttely houkutteli paikalle noin 3 000 uteliasta katsojaa. Valtava suosio synnytti ajoittain jonoja sisäänkäynneille, mutta harrasteautohenkinen yleisö jaksoi odottaa vuoroaan kärsivällisesti, ja hieno järjestys säilyi erinomaisesti koko päivän.

Maanantain hallinäyttelyn lisäksi yleisölle oli järjestetty ja markkinoitu katselupaikkoja tiistain ja keskiviikon virallisiin lähtöihin Frencellin aukiolla. Katsojia varten aukiolle oli pystytetty erilliset katsomorakenteet. Tiistai-aamun harmillinen vesisade karsi kiinnostuneita, ja paikalle Frencell aukiolle uskaltautui vain noin 50 urheaa katsojaa. Keskiviikkona sää oli suotuisampi, ja katsomoon kertyikin jo mukavasti noin 150 silmäparia saattamaan autokuntia matkaan.

Reitin varrella satoja katsojia – Mobilia kruunasi keskiviikon

Autot herättivät suurta ihastusta myös varsinaisten ajoreittien varrella. Laukon



Raatihuoneella



kartanolla upeita kulkupelejä seurasi joitakin satoja katsojia, jotka nauttivat historiallisesta tunnelmasta kartanomiljöössä.

Tapahtumaviikon ehdoton yleisökruunu näyttelyn lisäksi koettiin kuitenkin keskiviikkona Kangasalla, kun autokunnat suuntasivat visiitille Auton ja tien museo Mobiliaan. Museon alueelle kerääntyi arviolta jopa 1 300 katsojaa, jotka loivat aurinkoiseen keskiviikkopäivään hienon ja juhlan suurta tapahtuman tunnun.

Historialliset reitit veivät kuljettajat Pirkanmaan upeisiin maisemiin

Kaksi varsinaista ajopäivää tarjosivat osallistujille täydellisen kattauksen pirkanmaalaista kulttuurimaisemaa ja mutkikkaita, nautinnollisia teitä. Reittien pituudet oli mitoitettu tarkasti suunnitelman mukaisesti: ajokilometrit pysyivät mukavan leppoisina, kun tiistaina ajettiin 97 kilometriä ja keskiviikkona 98 kilometriä. Tämä jätti sopivasti aikaa nauttia itse matkanteosta, pysähdyksistä ja hyvästä seurasta.

Tiistaina 28.7.2026 karavaani starttasi Tampereen Finnpark Frencellistä kohti Nokiaa, josta matka jatkui kohti Laukkua. Tauon jälkeen reitti kulki Vesilahden viehättävien maalaismaisemien kautta Lempäälään, josta autokunnat palasivat takaisin Frencelliin iltaa viettämään.

Keskiviikkona 29.7.2026 reitti suuntautui toiseen ilmansuuntaan. Aamun lähtö tapahtui niin ikään Frencellistä, minkä jälkeen historialliset ajoneuvot suuntasivat kohti legendaarista Vehoniemen Automuseota. Matka jatkui idyllisen Pakkalan kylän kautta Auton ja tien museo Mobiliaan, josta nautinnollinen ajopäivä huipentui paluuseen Tampereen sydämeen.

Iltajuhlia raatihuoneella ja risteilyjä auringonlaskuun – oheisohjelma helli osallistujia

Itse ajamisen ilon lisäksi FIVA World Rally tarjosi osallistujille runsaan ja huolella mietityn kattauksen oheisohjelmaa. Ensimmäisenä päivänä maanantaina kansainvälinen harrastajajoukko pääsi nauttimaan perintei-



Viikinsaaren matkalla

sestä suomalaisesta kesätunnelmasta, kun osallistujille järjestettiin leppoisa laivaristeily Viikinsaareen, missä iltaa kruunasi yhdessä nautittu illallinen.

Ajopäivät puolestaan rytmittyivät tyylikkäällä vierailuilla ja arvokkailla vastaanotoilla:

- Tiistai 28.7. tarjosi kuljettajille ja seuralaisille lounaan historiallisella Laukon kartanolla, ja päivä huipentui arvokkaaseen iltajuhlaan Tampereen Raatihuoneella, jossa kaupunki toivotti vieraat tervetulleiksi.

- Keskiviikko 29.7. aloitti herkkujen sarjan, kun Vehoniemen Automuseolla tarjottiin osallistujille paikallista jäätelöä. Pakkalassa nähtiin joulupukki ja saatiin pientä herkkua ja juomaa. Matka jatkui lounaalla ja puheilla Mobilassa, ja koko suur tapahtuman loistokas päätös ja iltajuhla vietettiin Sokos Hotel Iiveksessä.

Pirkanmaan tiejuhla sai arvoisensa päätöksen – loppuyhteenveto

FIVA World Rally 2026 jää historiaan poikkeuksellisen onnistuneena, sydämeellisellä talkoohengellä toteutettuna kansainvälisenä harrasteautojen suur tapahtumana. Viiden vuoden takainen kipinä ja unelma siitä, että tuhansille ihmisille voitaisiin tuottaa aitoa iloa vanhojen ajoneuvojen parissa, ilmutui todeksi heinäkuun lopussa 27.–30.7.2026.

Tapahtuma todisti, että Tampereen Seudun Mobilistit ry kykenee järjestämään sujuvasti kansainvälisen tason suur tapahtuman. Reittien varrelle ja näyttelyihin kokoontuneet tuhannet katsojat, tarkasti mitatut ja maise miltaan upeat retkeilyajot sekä tyylikkää iltajuhlat luo kokonaisuuden, joka vahvisti Suomen ja Pirkanmaan mainetta hienona museoajoneuvokulttuurin vaalijana. Talkoisiin sitoutuneet vapaaehtoiset, aktiivinen ydinryhmä ja kattava yhteistyö eri organisaatioiden kanssa loivat pohjan sille, että osallistujat ympäri Eurooppaa saivat kokea unohtumattoman hetken suomalaisen

kesän ja historiallisen ajoneuvoperinnön parissa.

Kumppaneilta kiitosta: Sujuva yhteistyö takasi mutkattoman onnistumisen

Suur tapahtuman jälkeen myös yhteistyökumppaneilta ja viranomaisilta saatu palaute on ollut poikkeuksellisen positiivista ja kannustavaa. FIVA World Rally koettiin erinomaisesti Pirkanmaan alueelle sopivaksi ja yleisöä laajasti kiinnostavaksi voimannäytöksi, ja vastaavanlaisia tapahtumia toivotaankin seudulle lisää. Erinomaisen esivalmistelun ja tiiviin vuoropuhelun ansiosta toiminta viranomaisten kanssa oli erittäin myönteistä, ja tarvittavat luvat saatiin hyväksyttyä suoraan ilman useita muutoksierroksia.

Yhteistyö pääkumppaneiden kanssa sujui erittäin korkealla tasolla, ja mahdolliset haasteet ratkottiin nopeasti. Tampereen kaupungin tapahtumatoimisto ja muut viranomaiset tarjosivat arvokkaita neuvoja pitkin matkaa. Esimerkiksi kaupunkialueen ajoreitit saatiin luotua katuyksikön kanssa niin joustavasti, etteivät käynnissä olleet katutyöt häirinneet museoautoja – eikä tapahtuma puolestaan aiheuttanut haittaa muulle katuverkon liikenteelle. Markkinoinnissa saatiin merkittävää tukea raitiovaunumainoksista sekä Visit Tampereen materiaaleista, ja vieraiden opastamista helpottivat jaettavaksi saadut aluekartat. Jälkikäteen tapahtuman onnistumista kartoitetaan vielä kaupungin kanssa yhteistyössä toteutettavalla tapahtumakyselyllä.

Finnpark loi turvalliset ja luontevat puitteet

Myös Finnparkin rooli tapahtuman onnistumisessa oli kriittisen merkittävä. Frenckellin parkkihalli osoittautui paitsi luontevaksi myös erittäin turvalliseksi ympäristöksi, sillä se mahdollisti arvokaiden autovanhusten ympärivuorokauti-

sen vartioinnin. Maanalainen halli toimi upeana ja tunnelmallisena näyttelypaikkana, vaikka sisäänpääsyä jouduttiinkin suuren suosion vuoksi ajoittain rajoittamaan turvallisuuden takaamiseksi.

Lisäksi Finnpark järjesti hienosti osallistujien autotrailereille oman pysäköintialueen kävelymatkan päähän tapahtumakeskuksesta. Yhteydenpito järjestäjien ja Finnparkin välillä pysyi joustavana koko projektin ajan, ja muuttuviin tilanteisiin pystyttiin reagoimaan salamannopeasti.

Medianäkyvyys räjähti – harrasteautot valloittivat lehdet ja sosiaalisen median

Tapahtuma herätti jo etukäteen paikallista kiinnostusta, ja lehtijuttuja saatiin paperi- sekä verkkomediaan hyvissä ajoin ennen hurauttamista käyntiin. Varsinaisen tapahtumaviikon aikana ja sen jälkeisinä päivinä medianäkyvyys kuitenkin suorastaan räjähti, ja juttuja tuntui riittävän loputtomasti. Sekä median että suuren yleisön poikkeuksellisen suuri kiinnostus pääsi yllättämään jopa kokeneet järjestäjät.

Laajoja artikkeleita, kuvakoosteita ja tunnelmapaloja tuottivat ahkerasti muun muassa Aamulehti, Tamperelainen, Kangasalan Sanomat, Moottori-lehti sekä valtakunnallinen Ilta-Sanomat.

Sosiaalisessa mediassa yleisön ja osallistujien tekemien kuva- ja juttukollaasien määrä oli niin valtava, ettei yksittäisten julkaisujen lueteleminen ole edes mahdollista. Oli selvää, että historialliset ajoneuvot koskettivat ihmisiä ja kokemuksia haluttiin jakaa eteenpäin suurella sydämellä. Materiaalin levittämiseen ja tunnelman välittämiseen osallistuivat aktiivisesti myös kattojärjestö FIVA omissa maailmanlaajuisissa kanavissaan sekä Tampereen Seudun Mobilistit omilla kanavillaan.

Muistot talteen laadukkaaksi videokoosteeksi

Tapahtuman aikana taltioitua kuva- ja videomateriaalia on nyt koottu talteen järjestäjän arkistoon. Materiaalien pohjalta tuotetaan parhaillaan muutaman minuutin mittaista virallista videokoostetta, joka tulee myöhemmin jakoon niin osallistujille kuin suurelle yleisöllekin.

Videolla on myös tärkeä kansainvälinen rooli: se esitetään ensi vuonna FIVA:n virallisessa kokouksessa, kun järjestö käy läpi kuluneen vuoden onnistumisia ja luovuttaa kapulan seuraavan vuoden World Event -tapahtumajärjestäjälle. Tampereen upeat maisemat ja onnistunut viikonloppu jäävät näin elämään kansainvälisen museoajoneuvoväen muistiin pitkäksi aikaa.



Nro 1 Brasier 1911



Nro 3 Lorraine-Dietrich B3-6 1924



Nro 12 Ford A Roadster 1930



Nro 22 Packard Eight Convertible Coupe 1938



10 HYRYSY 3 / 2026



Nro 65 Anssi Juutilainen ja Mercedes-Benz 220 SEb Coupe 1965



Nro 42 Chevrolet Bel Air Convertible 1957



Jazzbändi Mobilian rannassa



Ministeri Lulu Ranne

Ajotapahtuman avustajana

Teksti Timo Viita-aho
Kuva Moottori-Lehti

Käynnistän vanhan Mersun tallista aikaisin aamulla, koska pitää olla ajotapahtuman lähtöalueella ajoissa paikalla. Vaikka vanha pakettiauto tai oikeammin pakettiauton muotoinen kuorma-auto on hieman vanhempaa vuosimallia, se käynnistetään painikkeella kuten nykyinen käyttöautoni. Tosin moottorin sammutus tapahtuu aikakauden mukaisesti virta-avaimesta. Reilut 2 litrainen bensiinikone hörähtää käyntiin ja alkaa varovainen peruutus tallista ulos, koska auto äärimitat tuntuvat melko muhkeilta ahtaassa tilassa. Autosta ei ole kovin paljon ajokokemusta aiemmin. Kävin hakemassa auton muutamaa päivää aiemmin Helsingistä sen kotitallista. Ohjaus on tehostamaton, mutta iso ratti ja lyhyt akseliväli tekee siitä kohtuullisen käännettävän. Ykkösvaihte on melko lyhyt ja vasta seuraavalla vaihteella auton saa vauhtiin. Eihän vanha Mersu ominaisuuksiltaan mikään kiihdytysauto ole, mutta kun sen saa vauhtiin matkanteko tuntuu vakaalta. Kunnes jo kohta pitää jarruttaa läheisessä risteyksessä. Tehostamattomat jarrut ja kuorma-auto eivät ole minikään hentojalkaisen ajettavia, koska vauhdin hidastamisessa vaaditaan voimaa. Kuten käyttöautossa talvella kitkarenkailla ajotapa vaatii hieman ennakointia liikenteessä, niin tässä autossa sitä tarvitaan myös kesällä. No mutta kuitenkin sujuvasti pääsen kaupungin lävitse tapahtumapaikalle ennalta sovittuun pysäköintipaikkaan.

Parkkihallissa on heti aamusta säpinää, lähtehän ensimmäinen osallistuja matkaan jo aamu yhdeksältä. Osallistujia pyörii autojensa ympärillä. Varsinkin alkupään lähtijöillä tuntuu olevan touhua ajokkiensa kanssa, onhan ne vanhimmasta päästä ikävuosiltaan, jotkut jopa yli 100-vuotiaita. Liikenteen ohjaajat valmistautuvat suoritukseensa ja pyöriivät hallissa hieman levottomina mieltien, että mitä tuleman pitää. Pahinta olisi, jos joku autoista sammuisi parkkihallin jyrkissä rampeissa eikä sitä saataisi pysäytettyä ennen perässä tulevaa autoa tai betonista seinää. Sen vuoksi ohjaajien piti sijoittua ennalta sovittuihin paikkoihin, jos jotain ongelmia ”ylösnousussa” tapahtuisi. Ajajille pidettiin lyhyt tiedotustilaisuus ennen reitille lähtöä, mutta taisi sekin mennä monelta osallistujalta ohitse hallin hulinan ja lähtöjännityksen vuoksi. Kohta

helähti ensimmäinen auto käyntiin, meteli oli hirvittävä ja savua alkoi nousta ilmaan niin, että melkein henkeen otti. No ainakin vaatteisiin haju otti.

Noin tunnissa saatiin osallistujat (yli 90 autoa) saatettua parkkihallista matkaan. Ylhäällä torilla oli jokaisen auton esittely yleisölle, joita ei ollut kuitenkaan kertynyt katsomoihin kovinkaan runsaasti. Ehkä se johtui sateisesta kelistä. Lähes kaikki autot saatiin matkaan, yhdessä autossa todettiin vaihteistovika eikä se päässyt lainkaan lähtemään. Muutamissa autossa oli akkuongelmia, mutta ne saatiin matkaan. Kömmän kaverin kanssa Mersun hyttiin ja lähdimme osallistujien perään reitille. Meidän tarkoituksenamme oli olla tapahtuman huoltoautona osallistujille. Tarkemmin ajateltuna, emme tietenkään mitään autohuoltoja ajatelleet tehdä, mutta muuten avustaa osallistujia tien päällä, jos jotain ongelmaa heille ilmaantuu. Meidän perässämme kulki koko ajan kaveri, jolla oli vetoautona tietenkin Mersu ja siihen kytkettynä autotraileri.

Matka jatkui ensimmäisen päivän reitin mukaisesti kaupungin länsipuolelle ja sieltä kohden Nokiaa ja Vesilahtea. Mukavasti oli ihmisiä vilkuttamassa reitin varrella, joten tapahtumatiedottaminen oli onnistunut siltä osin. Matkalla hieman satoi ja yksi pätkä oli hiekkatietä. Kyseinen pätkä oli kuitenkin kohtuu kuntoinen eikä kura roiskunut kovinkaan paljon. Reitin ensimmäisellä etapilla osallistujilla ei ollut teknisiä ongelmia, mutta muutamilla kuitenkin suunnistusongelmia. Päästettiin heidät ohitsemme heti, kun tilanteet havaittiin. Meilläkin oli välillä ongelmia reitillä pysymisessä, koska ajo-opasteet oli tehty melko yksityiskohtaisesti ja jos ei pesynyt peukalo oikealla kohdalla ohjeissa saattoi äkkiä poiketa suunnitellulta reitiltä.

Vesilahden Laukossa oli usean tunnin tauko ja ohjelmassa oli ruokailua ja tutustumista kartanon nähtävyyksiin. Ruokailupaikassa oli melkoinen hulina, kun lähes 200 osallistujaa täyttivät salit viimeistä paikkaa myöten. Me järjestelyhenkilökuntaan kuuluvat sitten sujuvasti pujahdettiin mukaan ruokailujonoihin. Ruokailun jälkeen siirryimme seuraamaan, kuinka osallistujat lähtivät reitin seuraavalle etapille edelleen hieman sateisessa kelissä. Yhden ulkomaisen vieraan Lagondamerkkisestä autossa vesipumppu vuoti ja sitä ihmeteltiin porukalla. Mutta

omistaja ei ollut huolissaan moisesta. Eräälle toiselle autolle lainattiin traileriautosta vara-akku, josta saatiin suuret kiitokset. Pääosin osallistujat pääsivät hyvin liikkeelle, kunnes eräs auto ei suostunut käynnistymään. Ryhdyttiin avustajajoukolla tutkimaan tilannetta. Katsottiin lävitse sulakkeet, kokeiltiin apuvirtaa ja tutkittiin jopa auton käyttöohjekirjan sähkökaaviota. Ei keksitty vikaa. Tarjottiin osallistujalle trailerikyttä, mutta hän halusi tilata oman hinauskyödin. Joten jatkoimme matkaa muiden osallistujien perään. Myöhemmin selvisi, että omistaja oli saanut auton käyntiin ja ajellut sitten omaa reittiä takaisin kaupunkiin.

Toisella etapilla ei havaittu matkalla mitään ongelmia osallistujilla ja saavuumme lopulta lähtöalueelle takaisin. Parkkihallissa oli sitten useammalla autokunnalla edelleen ongelmia akkujen kanssa. Jotkut olivat jopa käyneet matkalla ostamassa toisen akun. Joidenkin autojen akkuja laitettiin lataukseen yön ajaksi seuraavaa ajopäivää varten.

Toisena ajopäivänä reittiajo sujui melko saman kaltaisesti kuin edellisenä päivänä. Lähdössä muutamalle autolle piti tarjota käynnistysapua, mutta muuten ajopäivä käynnistyi mukavasti. Keli oli aurinkoinen eikä osallistujilla myöskään ollut suurempia ongelmia tienpäällä. Jälleen oli reitin varrella yleisöä seuraamassa ohitse lipuvia klassikoita. Ensimmäinen etappi kulki Vehoniemen Automuseolle jatkuen sieltä edelleen Pakkalan suuntaan. Reitille osui erittäin mutkainen hiekkatie, joka varmasti jäi osallistujien mieleen. Onneksi ei satanut. Pakkalassa apuja tarvittiin hieman, bensiiniä hieman lisää yhdelle ja toisella jotain ongelmaa sähköissä. Sisävalot paloivat koko ajan ja eikä vikaa löydetty. Sen sijaan löytyi sulake, joka voitiin ottaa pois käytöstä.

Pakkalasta matka jatkui Mobiliaan, jossa oli vuorossa pidempi tauko. Paikalla oli paljon yleisöä ja alueella oli muutenkin kiva ”pöhinä” päällä. Rannalla joku jazz-bändi soitteli innokkaasti ja ihmisiä pyöri autojen ympärillä. Me suuntasimme kuitenkin heti syömään ja sen jälkeen liikuimme yleisön seassa. Ministeri ja Museoviraston johtaja pitivät puheen ja minun piti vaitia, että kuulutustekniikka toimi. Kohta jo ensimmäiset osallistujat käynnistelivät autojaan ja suuntasivat takaisin kohti kaupunkia. Me jäimme seuraamaan lähtöä ja lastattiin kaiuttimet huoltoautoon. Lähtö sujui hyvin, kunnes yksi



jenkkiauto hyytyi järvenrantareitille. Siinä sitten omistajan kanssa tutkittiin tilannetta ja ryhdyttiin purkamaan kaasutinta. Heti ei selvinnyt, miksi kaasuttimelle ei tullut polttoainetta. Kunnes eräs katsoja kömpi auton alle

tutkimaan polttoainepumppua. Sieltä löytyi vika, tankista tuleva polttoaineputki oli irronnut pumpusta. Hän pyysi minulta 13 mm kiintolenkkiä ja sillä ongelma tuli korjatuksi. Omistaja kasasi itse kaasuttimen ja niin lähti auto

käyntiin. Kiitokset vielä tuntemattomaksi jääneelle avustajalle. Noin tunnin muita perässä lähdimme viimeiselle etapille eikä muita avustettavia matkalla tavattu.



Mökki rannalla

Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

Jäsenetuna Tampereen seudun mobilistit ry tarjoaa jäsenilleen ja heidän ystäväille Restaura-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.





RR-päivät kevätauringossa

Teksti ja kuvat Petri Kata

Tänä keväänä Restaurantapäivät sujuivat kovin suosiollisissa merkeissä. Keli suosi, myyjät sekä yleisö löysi hyvin paikalle ja hyväntekeväisyystempaus tuotti mukavan potin. Alueella liikkessa tunsu hyvän fiiliksen ja tuli tunne, että kyllä tällaisia tapahtumia vieläkin tarvitaan. Harmillista tietysti on, että samalle viikonlopulle osui useampia samantyyppisiä tapahtumia. Ymmärrettävää päällekkäisyys toki on, kun ei niitä kesäisiä viikonloppuja niin paljon ole. Yritämme jatkossa koordinoita tapahtumien aikoja paremmin lähiseudun kanssa.

Osittain väkeä paikalle houkutti myös hyväntekeväisyystempaus, jolla varoja hankittiin Taysin lastensairaalan hyväksi. Myytävät tavarat lahjoitti Tampereen Apteekkimuseoyhdistys, joka ei saanut kaikkea materiaaliaan enää mahtumaan uuteen museonsa. Hyväntekeväisyysmyynti tuotti mukavat 1055,80 Euroa. Mikä parasta, osa myytävistä apteekkitavaroista päätyi Liisa Alangon haltuun. Liisa on toiminut Kuhmalahden Pohjankylässä apteekin työntekijänä ja nyt valmistelee oman yksityisen museoapteekin perustamista. Tavaraita siis päätynee uudelleen näkyviin museoon.



Restaurantpäivät 50 v

Restaurantpäivät pidettiin 22.8.2026. Terveiset tapahtumasta tulee seuraavaan lehteen. Sattumalta huomattiin, että

Hyrysysten ensimmäisen vuosikerran (1976) numerossa 3 oli artikkeli ensimmäisestä Restaurantpäivästä. Tuolloin

tapahtuma järjestettiin 22.8.1976 eli tapahtuma viettää 50 vuotispäivää päivälleen samoissa merkeissä.

-7-

RESTAURANTA-päivä 22.8.1976

Ensimmäiset Restaurannan osto-, myynti- ja vaihtopäivät pidettiin menneen kesän elokuussa.

Jo edeltäneellä viikolla ilmestyi Restaurannan pellolle monenlaista kauppatavaraa. H-hetkeä edeltäneenä iltana lauantaina paikalle saapui runsaasti kerholaisia omia kauppatavaroitaan ja myyntipöytänsä järjestelemään. Ilta kului rattoisasti rupatellen iltanuotion ääressä.

Varsinaisena SALE-päivänä, sunnuntaina, saapui kauppamiehiä etäisistä kinkeripiireistä: muutamia mainitakseni Pippurn, Otalampi, Jämsä, Turku, Helsinki, Nousiainen, Järvenpää, Heinola. Myös oman kerhon kaupparatsut olivat runsaslukuisesti paikalla. Kansa saapui hyvissä ajoin, ettei yksikään tilaisuus menisi sivu suun. Kauppa kävi kuin siimaa, vaikka ostajat eivät olleetkaan ongenkoukkuja. Vanhoja kliseitä edelleen lainatakseni ilmassa oli suuren automobiilitapahtuman tuntua, sillä melkein kaikki automobilistit olivat ajaneet yhteen. Aarteet vaihtoivat omistajaa - toivottavasti kenenkään aarrekiintiö ei ainakaan vähentynyt.

Kerhomme tomerat tytöt, nimiä mainitsematta - sillä kaikkihan heidät tuntevat, huolehtivat jälleen kerran muonituksesta erinomaisella tavalla.

Aakkulan Matti ilahdutti meitä maailman kahdeksannella ihmeellä - suokiitajällä. Kirkkojärven pinta väreili voimakkaasti rantalepikosta puhumattakaan. Valitettavasti tämä ihme on tällä hetkellä järven pohjassa, mutta ensi kesänä se on varmaankin entistä ehompi.

Kaupanteon jälkeen Kangasalan Jousiampujat Ilmari Meriluodon johdolla kertoivat meille mielenkiintoisesta harrastuksestaan ja soivat meille mahdollisuuden kokeilla jousiammuntaa. Meidän taitomme olivat tietenkin vähäiset ja silmämme kiiluivat vielä aarteita notkuvilla myyntipöydillä.

Toivottavasti tällaisesta RESTAURANTA-päivästä tulee jokavuotinen koko maan automobilisteille tarkoitettu perhetapahtuma. Niin nimenomaan perhetapahtuma.

Ja johon se meidän oma toimintakeskus olisi ensi suvena valmis.

EIKÖHÄN ENSI SUVENA TAAS AJETA YHTEN ?





Oskarin Olohuoneen pihalla

Hämeenkyrön kesäretki kerhon tapaan



Teksti ja kuvat Petri Kata

Kesäinen sää helli kerholaisia, kun väki suuntasi jälleen perinteiselle retkelle Hämeenkyröön Rane Mäkipään vieraaksi. Tapaaminen aloitettiin Oskarin olohuoneella, jonne kokoonnuttiin hyvissä ajoin alkuillasta. Pihamaalla vaihdettiin kuulumisia, tehtiin löytöjä kirpputorilta ja ihasteltiin monipuolista autokattausta – mukana oli muutama sellainenkin yksilö, jota ei ollut aiemmin tullut vastaan.

Retken ohjelmaan on jo vuosia kuulunut kahvittelu Kukkokuppilassa, eikä perinne pettänyt tälläkään kertaa. Poikkeuksellisesti kahville suunnattiin jo ennen Ranen luona vierailua. Kukkokuppila hoiti tarjoilut varmallalla rutiinilla ja iloisin mielin yli kuudellekymmenelle vieraalle. Pysäköintialue täyttyi näyttävästi, kun kerholaiset asettelivat autonsa esille kaikkien ihailtavaksi.



Rane selostaa

Ranen tallilla kokoonnuttiin ihailemaan autoja ja kuuntelemaan isännän aina yhtä mukavia ja värikkäitä tarinoita. Tällä kertaa kuultiin muun muassa Fiatin varaosien hankinnasta: Rane oli saanut aikanaan ostettua poistuvia osia, ja niitä oli kertynyt varastoon melkoinen määrä.

Lisäksi Rane kertoi viime aikojen kii-

reistä, sillä hänet oli puhuttu mukaan Fiva World -tapahtumaan uusimmalla hankinnallaan – joka on jo satavuotias Fiat, mikäpä muu merkki. Auto herätti suurta kiinnostusta, ja jutun ohessa nähtävät kuvat kertovat paljon sen arvokkuudesta ja kauneudesta. Erityisen hieno otos saatiin, kun kerhon vanhin ja nuorin jäsen poseerasivat Leilan kanssa saman auton äärellä.

Kesäretki oli jälleen lämminhenkinen, hyväntuulinen ja kerholle niin tyypillinen: autoja, tarinoita, yhdessäoloa ja pieniä yllätyksiä. Toivottavasti ensi kesänä samaan tapaan uudestaan.



Rane, Leila ja Leilan tyttärenpoika Olavi



Rane

Vääksyn Mobilisti-ilta

*Teksti Reijo Pirisen
haastattelun pohjalta Timo
Viita-aho, kuvat FB-ryhmä
Valmet-Martat*

Perinteiseen tapaan Vääksyn Kanavapuistossa järjestettiin 7.7.2026 Mobilisti-ilta. Tälläkin kertaa keli suosi paikan päällä, vaikka Tampereen suunnalla oli sateista. Ehkä keli kotiseudulla rajoitti lähtijöiden määrää ja muutenkin taisi ajoneuvoja olla paikalla aikaisempia vuosia vähemmän. Mutta paikan päällä aurinko paistoi ja nähtävää riitti. Niin kauan, kun alueella oli hyvin tilaa, ajoneuvoja pyrittiin pysäköinnin ohjauksella ryhmittelemään merkeittäin. Mutta selvää on että, kun autoja kertyy paikalle riittävästi, niin ryhmittely hajoaa. Kuitenkin ajatus on hyvä, että saman merkkisiä voi katsella tiiviissä ryhmissä. Jenkkiautoille ja kuorma-autoille oli järjestetty isompia yhtenäisiä pysäköinti alueita. Vierailijoita miellytti paikan päällä myös runsas ruoka- ja juomatarjoilupisteiden määrä, eikä niissä esiintynyt ruuhkaa.

Toivon mukaan ensi kesänä tapahtumaan lähdetään isolla osallistujamäärällä Pirkkanmaalta, tapahtuma on kyllä vierailun arvoinen.





Kurvaa Kangasalle kokosi jälleen harrastajat Mobiliaan ja Vehoniemeen

Teksti ja kuvat Petri Kata

Kesän perinteisiin kuuluva Kurvaa Kangasalle- tapahtuma järjestettiin tänäkin vuonna Mobilian johdolla. Tapahtuma on vakiinnuttanut asemansa Pirkanmaan alueen yhteisöllisenä autokulttuurin juhlapäivänä, jossa yhdistyvät monipuolinen kalusto, hyvä tunnelma ja sujuvat järjestelyt.

Tampereen seudun mobilistit olivat mukana tapahtuman toteutuksessa. Yhdistys osallistui järjestelyihin järjestysenvaivojina, liikenteenohjaajina

sekä huolehti osaltaan ruokapuolesta paistamalla tapahtumamakkaroita – makoisana vastapainona Vehoniemen jäätelöille. Muu ruokahuolto oli Ravintola Mobilian käsissä.

Tapahtuman autokanta oli jälleen monipuolinen: kanttiautoista urheiluautoihin, jokaiselle harrastajalle löytyi jotakin katseltavaa. Liikennejärjestelyt sujuivat rutiinilla, eikä häiriöitä tai nahistelua ollut havaittavissa. Kyseessä oli kaikin puolin rauhallinen ja hyvin organisoitu autotapahtuma.

Vehoniemen osallistuminen toi kokonaisuuteen oman lisänsä. Sinne kuljettiin säännöllisesti liikennöivällä bussilla, joka kulki Mobilian ja Vehoniemen väliä tasaisin vuorovälein. Myös sää suosi tapahtumaa: sadeepisarat ilmestyivät tuulilaseihin vasta kotimatalla, kun päivän ohjelma oli jo saatu päätökseen.

Kurvaa Kangasalle osoitti jälleen, miksi se on yksi alueen odotetuimmista kesätapahtumista – hyvä kalusto, hyvä ruoka ja hyvä tunnelma kulkevat siellä käsi kädessä.



Museoviraston avustukset

Teksti Martti Piltz

Valtion talous tökkii ja säästöjä esittää. Toisaalta Museovirastossa aloitti pääjohtajana tunnetusti aloitekykyinen ja innovatiivinen pääjohtaja, jonka tausta on liikenteen kulttuuriperinnön vaalimisessa. Kulttuuriperinnön vaaliminen on yhteistyötä Museoviraston, ammatillisten museoiden ja alan harrastajien kesken.

Valtio jakaa rahaa sadoista "tu-teista". Kaikki valtion avustukset yhdistettiin tämän vuoden alusta yhteiseen tietojärjestelmään, mikä mahdollistaa niiden paremman hallinnan ja seurannan. Käytännössä tämä tarkoittaa tai ainakin voi tarkoittaa tulevaisuudessa sitä, että kaikki toimialat ja hakemukset kilpailevat vertailukelpoisesti keskenään samasta avustusrahasta.

Suomi on Euroopan ainoa valtio,

joka jakaa avustuksia muillekin kulkuvälineille kuin perinnelaivoille. Kokemukset yksityishenkilöille myönnettyistä avustuksista eivät ole kovin rohkaisevia, toki on positiivisia poikkeuksia. On ollut pakko todeta, että useat henkilöhakijoiden aihoiden kunnostushankkeet ovat jääneet kokonaan tekemättä tai jääneet kesken. Ja avustusrahat ovat menneet siis aivan hukkaan tai takaisinperintään ilman mitään näkyviä tuloksia. Jo vuosia on ollut listalla, että avustukset olisivat hyödyllisempää suunnata yhdistysten tai yhteisöjen omistaman kaluston kunnossapitoon. Siis esimerkiksi Tammobin Diamondin liikennekelpoisuuden varmistamiseen.

Asiasta mitään tietämättä voi arvata, että avustuksen kohteen historiallisen arvon ja merkityksen perustelemisen vaatimuksia kiristetään.

Myös suositaan yhteisöllisiä hankkeita (esim. "Rane-projekti"), jotka ovat avoimia ja hyödyllisiä kaikille vanhan kulkuvälinekaluston kulttuuriarvon vaalijoille. Avustukset tullaan suuntaamaan yhteisöille ja kulkuneuvojen liikennekelpoisuuden palauttamiseen. Mahdollisesti myös avustuskohdeiden ikää nostetaan nykyisestä 50 vuodesta. Lyhyesti sanottuna, avustuksilta odotetaan aikaisempaa selkeämpiä konkreettisia tuloksia.

Avustusten hakuajaksi voisi arvata loka-marraskuun 2026. Eli nyt miettimään, mitkä kohteet esimerkiksi Tammobissa voisivat täyttää yllä esitettyjen arviointiperusteiden mukaisia kriteerejä. Toisaalta ei missään kielletä perustamasta asiantuntijayhdistyksiä tai yhteisöjä jonkin historiallisen kulkuneuvon kunnostamiseksi.

YRITYSYSLIMEEN RAKENTAJA

RAKENNAMME NÄKYVYYTTÄSI KOKONAISUUTENA.
SATOJEN NELIÖIDEN BANNEREISTA PIENIIN LOGOTARROIHIN TAI
LIIKETILASI NÄKYYN RAKENTAMISEEN.

Brändingcompany. since 1982.

—mainos
BRANDER



KOhteitamme
Instagramissa



Retkeilyajot

Teksti ja kuvat Timo Viita-aho

Tämän vuotiset SAHK:n Retkeilyajot järjestettiin Turun seudulla ja ne olivat järjestyksessään 66. Ajoja on järjestetty jo vuodesta 1959 ja tällä kertaa Turun Seudun Mobilistit järjesti sen nimellä Armonlaakson ajot. Yleisesti ottaen järjestelyt olivat ajajan näkökulmasta hyvin järjestetty. Ehkä hieman liian taitteellinen tiekirja aiheutti hämmennystä autokunnissa, mutta reitti oli tosi hyvin viitoitettu risteyksissä ja muissa erikoispaikoissa. Joten tulevaisuudessakin on tärkeää, että ajojen järjestäjät jaksavat sijoitella reittimerkkejä teiden varsille. Kyllä ne selvästi auttavat autokuntia, jotka eivät tunne ennestään seutua.

Ne muutamat Pirkanmaalta saapuneet osallistujat, jotka olivat tiedossa, suuntasivat jo perjantaina paikanpäälle. Osa Naantalisiin, osa Turkuun. Hieman oli sateiden ilta, mutta hyvin päästiin käväisemään Naantalien kuuluissa satamassa syömässä ja nauttimassa tunnelmasta. Aamulla sitten suunnattiin Turun Mobiilimäelle odottelemaan läh-

töä. Taivas oli kirkas ja aurinko paistoi täydeltä terältä. Lähtöalueelta autokunnat starttasivat minuutin välein tarkan aikataulun mukaisesti. Asianmukaiset kuulutukset ja lähtölipun heilautukset sujuivat rutiinilla.

Meidän yllätykseksi autoomme tuli kyytiin Automobiili-lehden Jan-Erik Laine, joka oli kyydissämme kolmannelle tehtävärastille asti. Ensimmäinen tehtävärasti oli heti lähdön jälkeen ja siitä sitten jatkettiin Ruskon suuntaan ja jatkettiin Maskun kautta Mynämäelle. Matkan varrella oli myös ajoneuvojen kuvaus vanhalla sillalla. Paikalliset autoharrastusjaokset olivat järjestäneet hienosti omat rastinsa, jokaisessa oli vähintään kaksi suorituspaikkaa, joten rasteille ei kertynyt liikaa ruuhkaa. Mynämäeltä sitten jatkettiin matkaa kohti Askaisten Louhisaaren linnaa. Reitit oli-

vat pääosin hyvä pintaista tietä ja peltomaisemat ilmaisivat kesän vehreyttä parhaimmillaan. Louhisaaren linnan alueella oli nurmikenttä, johon autot kerättiin pysäköintiä varten ja viereisessä ravintolassa oli lounaspöydän antimia tarjolla. Ja tietenkin jopa kaksi tehtävärastia.

Lounaan jälkeen jatkettiin osan matkaa Pienen Saaristonrengastien reittiä ja sitten kohden Merimaskua ja Naantalia. Naantalissa reitin maalin Naantalien kylpylän pihassa. Reitin kokonaispituus oli noin 95 kilometriä ja ilmoittautuneita autokuntia oli 94. Kaikki Pirkanmaan edustajat taisivat siitä sitten lähteä saman tien kotimatalle ja lauantain iltajuhlat jäivät tällä kertaa väliin. Mutta muuten retki oli antoisa ja jännityksellä odotetaan, missä seuraavan kesän ajot järjestetään.



NOSTALGIA NÄSIJÄRVIAJO 2026

Ajo on yli 30 vuotta vanhoille harrasteajoneuvoille.

Lauantaina 12. syyskuuta 2026

Lähtö: klo 11.00 Juustoportti, Kumitie 2, Ylöjärvi

KAHVITARJOILU KLO 10-11

MAALI: Murikka, Kuterintie 226, Terälahti

Lounas

Palkintojen jako

REITIN PITUUS: 81 kilometriä

(Reitti ajetaan tiekirjalla. Reitti poikkeaa ennakoilmoituksesta)

HINNAT:

Auto ja kuljettaja: 50 €

Auto, kuljettaja ja kartanlukija: 70 €

Lisähenkilö 35 €

Hinta sisältää: tiekirjan, ajokilven, lähtökahvin ja lounaan

PALKITTAVAT SARJAT:

1. Vanhat autot

2. Uudemmat autot

MAKSU maksetaan viimeistään keskiviikkona

9. syyskuuta Tammobin tilille: FI41 4510 7520 0125 19

ILMOITTAUTUMINEN:

martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111



Asu-ajoneuvokilpailun
kiertopalkintona on Aamulehden
lahjoittama KYNÄT-veistos

Nostalgisia liikennekuvia Tampereelta

➔ Pispalan valtatie vuonna 1964. Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Veikko Lintinen

↓ Viinikan liikenneympyrä talvella 1971.
Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja ei tiedossa



Hyväntekeväisyysmyyntiä

Teksti ja kuva AP Lällä

Tampereen Seudun Mobilistit ry myi talkoilla Museoapteekkiyhdistyksen lahjoittamaa tavaraa kevään Restaurantapäivällä, jonka myyntituotto oli 1055,80 €. Saadut varat lahjoitettiin TAYS Lastenklinikan kummeille.



PUUROJUHLA

**Perinteiset Puurojuhlalat pidetään
SASIN TOUKOLAN juhlatalossa
Sunnuntaina 29. marraskuuta 2026 klo 15 alkaen**

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

Puuroa • Yhdessäoloa • Arpajaiset
Ilmoittautuminen sähköpostilla
puhjoh.tammob@gmail.com viimeistään pe 13.11.

TERVETULO!



Airedale

George Barker toimi nahkurina Esholtissa, Yorkshiressa. Hänen poikansa Norman yhdessä Guy Nansonin alkoi autovalmistuksen isänsä Nahkapihaksi kutsutuissa tiloissa. Auton nimesi tuli Tiny (pikkuinen), joka kuvasi valmistetta varsin hyvin. Autossa oli kaksisylinterinen 8 hv ilmajäähdytteinen JAP V-moottori, kolmevaihteinen vaihteisto ja ketjuveto. Auto esiteltiin 1912, mutta 1914 rakennetta muutettiin ja voimanlähteenä oli nyt Dormanin nelisylinterinen moottori. Ensimmäisen maailmansodan lähtölaukaus lopetti projektin ja vain muutama auto valmistettiin.

Sodan päätyttyä Barker ja Nanson



jatkoivat auton valmistusta (Nanson, Barker & Co.), uusi auto sai nimekseen Airedale seudulla virtaavan joen ja paikallisen koirarodun mukaan. Ensimmäisissä neljässä autossa käytettiin sodan aikana hankittuja amerikkalaisia nelisylinterisiä Sterling -moottoreita. Seuraavien autojen voimanlähteenä oli Dorman KNO -moottorit, nelisylinterisiä, 1749 ccm

ja 22 hv kansi-venttiilimoottoreita. Vuonna 1922 auto esiteltiin Lontoon autonäyttelyssä ja yrityksen nimi muutettiin muotoon Airedale Cars. Viimeiset 33 autoa (1923-24) oli varustettu Meadows -valmisteisilla 2120 ccm kansi-venttiilikoneilla. Autojen rungot toimitti Rubery

Owen, mutta korit teetettiin paikallisilla valmistajilla muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Barker Nansonilla oli oma takomo, nelivaihteinen vaihteisto ja taka-akseli olivat näin ollen omaa valmistetta.

Yritys joutui selvitystilaan syyskuussa 1924. Vuoden 1927 uusi yritys ei onnistunut ja Airedale oli historiaa. Vuosien 1919 ja 1924 välillä valmistettiin alle 100 autoa. Ainakin yksi auto on jäljellä.



Airedale mainos 1923.



Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata
puheenjohtaja
0400-633632
puhloh.tammob@gmail.com



Pasi Myllymäki
varapuheenjohtaja
040-548 7914
peemyllymaki@gmail.com



Ari-Pekka Lällä
rahastonhoitaja,
jäsenasiat
050-596 9181
lalla@kolumbus.fi



Kalevi Nokkonen
050-596 9121
kalevijakari@gmail.com



Tuukka Perkola
040-505 1799
tuukka@sahkourakointia.fi



Markku Henttinen
050-047 8996
henttinenmarkku@gmail.com



Juha Miettinen
040-5916 044
juhamiettinen301@gmail.com

Seabrook mainos 1924



RANE MUISTELEE

osa 90

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

- * Perheessä on selvästi naisvalta: Joka päivä siitä nyt "äänestetään" ja ääni vain voimistuu
- * Iveco meni Sisulle * Ostoksia ja matkoja
- * Ei hyvältä näytä

Kevät 1982 Ote Metsäkonkolan kirjoituksesta Fiat-uutisiin

"Teollisuus Euroopassa on yhteiskunnallisten lainsäädäntöjen kehityksen takia joutunut havaitsemaan nopeasti eurooppalaisten teollisuustuotteiden kalleuden verrattaessa jossain Kaukoidässä valmistettuihin samanlaisiin. Seurauksena oli kilpailukyvyyn heikkeneminen.

Myös Italia ja yksi sen suurista teollisuusyrityksistä, Fiat, on joutunut tämän toteamaan. Niin myös vuorollaan Englanti, Ruotsi ja Suomi. Eurooppalainen autoteollisuus on menettänyt markkinoistaan lyhyessä ajassa omilla kotinurkillaan lähes 10 prosenttia. Monet autotehtaat ovat hyväksyneet tämän, Fiat ei. Se lähti nopeasti kehittämään tuotantoaan ja organisaatiotaan."

Yleisökilpailu

Autonovon mainosmiehillä oli taas vä-



Mikä mättää? Tehtaaltakin käytiin vierailulla. Varmaan kyselivät, miksi Fiat-myynti vaan vähenee. Euroopassa ei ole tilanne vielä pahenemassa.



Iloinen uutuus Panda

lähtänyt. Järjestivät kilpailun ja toivoivat sen tuovan automyyntälleen uutta porukkaa, onhan "surffailu" lisääntynyt Suomessakin.

Lautailun mestarit valitsivat



Kaikenlaista kilpailua asiakkailta.

Syntymäpäivät

6.5.1982 tiedettiin Sallisen Olavin täytävän tasavuotia. Kerho oli päättänyt tehdä näyttävän herätyksen syntymäpäiväsankarille. Kello 00.05 Tampereen mobilistien kerholaisia oli kertynyt run-

Voita purjelautaa!

Arvo noin 4000 mk.

Tuo tämä kortti täytettynä Fiat-liikkeeseen 31.5.82 mennessä. Kaikkien kortin palauttaneiden kesken arvomme purjelaudan malli JÄRVI-NEN 385. Lauta on kilpavarustein. Se on uuden teknologian purjelauta — kevyt, kestävä ja jäykkä. Voittajalle ilmoitamme kirjeellä 15.6. mennessä.

Tule ja voita!

Fiat-myyjät ja Autonovo Oy

saslukuisasti Suoramalla olevan Sal-
listen "väliaikaistalon" tontille. Simo
Pyykkönen oli halunnut "kerhomme
isän", Olavi Sallisen, heräävän synty-
mäpäiväänsä muistiin jäävästi. Hän oli
suunnitellut tapahtuman seremoniat.

Meitä oli parisen kymmentä aamu-
virkkua, tai nyt olimme "yövirkkuja".
Orkesterin muodostivat: Matti ja Ve-
li-Matti Järvenpää haitareineen, Ruka-
koski trumpetti, Simo itse rummuissa ja
poikansa sormeili bassoa. Osalla kerho-
laisista oli vanhanajan palotorvia, joilla
he töräyttelivät. Taisi joillakin olla myös
erilaisia kovaäänisiä pillejä.

Joka tapauksessa möly oli sellainen,
että syvinkin uni siitä keskeytyi. Toi-
vottu herätys saatiin. Uninen sankari
ilmestyi ovelle. Nyt möly vaimeni ja
laulukuo "Restaurannan Rastaat" lau-
loivat syntymäpäivän kunniaksi. Olavi
taisi ihan oikeasti yllättyä herätyksestä?
Olisiko jotenkin aavistanut, kun sitten
hiljentymisen tullessa pyysi kahville.

Syntymäpäivät jatkuivat

Onnitteluja otettiin vastaan seuraavan
päivän valjetessa Vehoniemen rinteellä
olevalla Alamajalla. Tässä ravintolas-
sa Olavi otti vastaan runsaslukuiset
onnittelijat. Kerho kävi "vahvistetulla
johtokunnalla" esittämässä viralliset
onnittelut. Onnittelijoille oli varattu
tilaisuus päästä harjulle seuraamaan,
miten siellä rakennustoiminta oli pääs-
syt alkuun. "Kiertoajelu" tehtiin Dia-
mond-bussilla.

Autonovan kiertokirje n:ro 30, 21.5.1982

Autoverosta ilmoitetaan ilouutinen. Pit-
kään avoinna ollut autoveron käsittely
on tänään saatu päätökseen. Suomen
hallitus on tehnyt päätöksen autojen
kohdalla, jotka tullataan 24.5.1982 tai
sen jälkeen.

Uudessa hinnastossa olevat hinnat
ovat nyt heti voimassa. Nyt jälkeen-
päin voi verrata silloin voimaan tulleen
hinnaston hintoja kansioista löytyneen
27.11.1981 hinnaston hintoihin. En ala
kertomaan, miten hinnat muuttuivat,
sillä se on vaikeaa. 127 Special-mallit
halpenivat noin 1 100 markkaa, mut-
ta Ritmon perusmalli 65 L:n hinta oli
entinen ja esimerkiksi Ritmo 75 1500
L:n hinta nousi noin 1 000 markkaa.

Kyllä tässä sekamelskassa menee
myyjän tarjous uudella edullisemmalla
hinnalla tarjotessa "harkintaan". Joka
tapauksessa jotain hyvää valtiovalta oli
tehnyt autokaupalle, kun se Autonovossa
otettiin ilolla vastaan: "Ensimmäisen
kerran vuoden 1961 jälkeen tapahtui,



Iloinen
uutuus.
Panda.

että autoveroa tarkistetaan alaspäin.
Toivomme, että uusilla (edullisemmilla)
hinnoilla autokauppa nopeasti viriää."
Tämän toivumuksen esitti johtaja Met-
säkonkola kiertokirjeen allekirjoittajana.

Fiat-myynti ei mene entiseen malliin

Autonovo lähetti tilaston nykytilanteesta.
Kolmen ensimmäisen kuukauden tilasto
vuonna 1982 on seuraava: Kärjessä on
Datsunit 100 A ja 150 Cherry. Toisena on
miltei samoin myyntimäärin Lada 1200,
1600 ja 2105. Kolmanneksi on noussut si-
jalta 11 Datsun 120 Y ja 150 Y. Neljänneksi
eniten myydyt mallit löytyvät länsi-sak-
salais-tehtaan Opel Kadett-valikoimista.
Viides onkin sitten Talbot Horizon, jonka
valmistuksessa ovat olleet suomalaiset
kin kädet. Kaksi viime mainittua ovat
tilastossa nousseet yhden sijan.

Miten Fiat?

Fiatilla on kauppa käynyt alkuvuodesta
huonosti. Fiat 127 tippui viime vuodesta
taas yhden sijan. Löytyy nyt tilastosta
sijalta 11. Selvästi alkavat Fiatin tilastoissa
pärjänneet mallit vanheta. Nytkin Ritmo
löytyy toisena Fiat-"myyntimallina" vasta
sijalta 23. Ritmon myynti on takkuillut
alusta asti. Sen uusi muotoilu ei tahtoi-
nut olla 128-mallien käyttäjille seuraava
Fiat, vaan taisi "japsilauto" saada kaupan.
Meillä on kyllä tarjolla kautta aikain edul-
lisinta nelioivista 128 CL-mallia vieläkin
tosi edulliseen hintaan.

Ritmo Dieselkin myöhästyi

Markkinoille oli tullut odotettu Ritmon
dieselmalli. Auto oli onnistunut, mutta
tuli myyntiin liian myöhään. VW Golf
oli päässyt jo myyntiin ja kokemukset
"uudenlaisesta dieselhenkilöautosta"
olivat hyviä. Asiakas ostaessaan valitsi
jo kokemusta saaneen saksalaisen. Kyllä
mekin Ritmo Dieselä myimme, mutta
kilpailu uusista asiakkaista hävittiin
yleensä asiakkaan edes käymättä Rit-

moa katsomassa. Ritmon uusia malleja
tulee tänä 1982-vuonna markkinoille ja
saamme varmaan taas vauhtia kaup-
paan. Varsinkin "vauhdista pitävälle"
uudet yli 100 hevosvoimaiset mallit
kelpaavat. Edellä kertomani myynti-
tilanne käsitti Suomea. Euroopassa
Fiat on edelleen suosittu ja myynti eri
lukemissa.

10.5.1982 Tukian "Taukka" soitteli
Turusta. Heillä oli siellä Autonovan
esittely-Panda. Olisi vuoro hakea se
Tampereelle. Auto kiertää piirimyyji-
lä ja nyt on meidän vuoromme. Kertoi
auton olevan kattoluukulla varustettu
erikoismalli ja sen mukana on "panda-
puku". Oli kuulemma kaupunkia kier-
rellessä "pandakarhu katosta kypälää
ulkona heilutellen" Hesassa ja Turussa
herättänyt paljon huomiota.

Minä olin valmis ajelulle. Tuli kyllä
mieleen miten paljon edullisemmaksi
tulisi hakea pieni henkilöauto henkilö-
autolla ja jarruttomalla peräkärjellä.
No, sellaista ei ollut mahdollisuus ottaa
ja menin kuorma-autolla.

Kävin Turussa ja totesin siellä kevään
olevan jo pidemmällä. Laitoimme Pan-
dasta ilmoituksen lehteen ja uteliaita
asiakkaita kävi katsomassa ja koea-
jamassa autoa. Minä vähän pelkäsin,
että joku pyytää näyttämään, kun lukee
esitteestä, miten takapenkin saa muu-
tettua seitsemään eri asentoon!

On otettu näytteille myös Ritmo Die-
selin "L"-mallia ja mainostaneet sitäkin
uuteen, 5 000 markkaa kalliimpaan
hintaan. Toivottavasti saamme uusia
dieselautosta kiinnostuneita koeajolle.
Hinta on nyt 59 900 markkaa.

Lumet sulavat jo. Poikkesin Lam-
minpään talolla. Siellä Aili-täti huiski
haravalla lehtiä kasoille. Oli tullut vä-
lillä ystävän luota Tampereelle. Odottaa
tietoa pääsystä taas sairaalaan "hoito-
kuurille".

Seija osti Tonille mopon

Poika on nyt kai tyytyväinen, kun äiti
osti käytetyn mopon. Varmaan kave- ➤

ritkin lakkaavat ilkeilemästä katteista, alupyöristä ynnä muista "sport"-varusteista. Ymmärsin, että halliin tuupattu Tunturi Sport on ylimääräinen ja kerroin siitä Latvan Matille. Hän osti sen pois sopivaan hintaan - olihan mopo täysin uutta vastaava. Asian hoidin Seijan kanssa "puhumatta", sillä Toni ja Seija olivat "puhelakossa" kanssani. Syytä en nytkään tiedä.

Annoin Seijalle arviolta ostetun mopon hinnan ja myös vähän "ylimääräistä". Sanna oli lähdössä lähiaikoina luokkaretkelle Jyväskylään, eikä olisi väärin ostaa tytölle uusia vaatteita. Osan laitoin "sivuun" tulevia yllättäviä perheen tarpeita varten. En siis auto-ostoihin.

Ivecot uudelle maahantuojaalle

Tunnen suurta helpotusta, kun "puoliväkisin" minulle siirtynyt kuorma-autojen myynti on nyt ohi - ainakin Iveco-tuotteiden osalta. Uusi myyjä on "Sisu-Auto". Edustuksen siirto oli neuvoteltu Fiat-tehtaan ja Suomen Autoteollisuuden kesken kaikessa hiljaisuudessa, ainakin meidän myyjien tietämättä. Minä en ollut oikeastaan vielä ehtinyt omaksua "isojen kuorma-autojen myymistä". En olisi ollut edes pätevä sitä hoitamaan.

Nyt Sisu ostaa kaiken Iveco-kaluston pois myös maahantuojan varastoista. Meillä ei onneksi ollut kuin yksi Daily-alusta. Omaan käyttöömme ehdimme juuri, tietämättä uudistusta, varustaa Fiat NC 50-kuorma-auton.

Palautettiin Daily-alusta

23.5.1982 lähdettiin matkaan "pomon" kanssa kohti Hesaa. Minä ajoin Daily 35 F8-alustaa ja Kalle henkilöautolla perässä. Hämeenlinnassa vaihdoimme autoja. Päällikkö halusi viimeisen kerran muistella pakettiautokauppojaan ja Dailyä. Minä vaihdoin esittelyautomme Fiat 127 Sportin ohjaimiin. Autonovoon päästyämme esittelin myyntiasastolla Kalle Kinnarin uutena ja ensimmäisenä auto-osaston esimiehenä. Kävimme ennen lähtöä tarjotuilla "kaffeilla".

FHRA

Me jatkoimme kotimatkalta, mutta Kalle sanoi, kun on Hesaa tultu, pitää käydä FHRA:n autonäyttelyssä. Sinne sitten suunnattiin matka. Taisi olla ensimmäinen "jenkkiauto näyttely" Hesassa, missä nyt kävin. Olihan ne koreita, mutta olen enemmän "alkuperäisen" kannalla. Kauhustelen hienojen mallien pilaamista madaltamalla korja. Onhan minulla hallissa täysin alkuperäinen Oldsmobile 88 Super, 277 hevosvoiman "Golden Rocket"-moottorilla. Vaikka en ole jenkkiautoharrastaja, pidän tämän



harvinaisuuden "museoauto kokoelmasani" - toistaiseksi.

Kotimatalla poikettiin Oulunkylässä katsomassa, mitä Hankkijalla esiteltiin. Juteltiin hetki Airilan Ilpon ja Mikkelistä tulleen kaverin kanssa - niin Kakehan se viimeksi mainittu oli. Taas hypättiin "sporttiimme". Seuraavan pysähdysten ehdotti Kalle. Häntä kiinnosti, mitä jenkkiautoja liikkeen edessä olevan liikkeen sisätiloissa oli.

"BRE-VIR-CAR" oli ajanut sisälle muutamia, ilmeisesti jenkeistä rahdattuja isoja amerikkalaisia autoja. Ei mitään "helmiä" mielestäni ja pomo oli samaa mieltä. Hinnat olivat kyllä korkeita meidän Fiat-miesten mielestä. Päivä oli jo illassa, kun ajettiin kotiin.

Ikävä uutinen odotti

Kotiin päästyäni kuulin miten Mattilan Säiliö Oy:n verstaalla oli sattunut ikävä tapaus. Yrityksessä työskentelevät kait kaikki Mattilan lapset isä-Erkin johdolla. Olen paljon kertonut Timosta, joka vaimonsa ja lastensa kanssa asuu tuossa naapurissa.

Nyt Timo on ollut vakavan tapaturman kohteena. Hän oli suostunut korjaamaan erään asiakkaan säiliötä viikonloppuna. Työ oli alkanut säiliön pesulla. Kun säiliö oli huolella pesty, aiheutui Timo välineineen säiliön sisään. Tarkoitus oli tehdä korjaus hitsaamalla. Hitsausmaski päähän ja tuli hitsauslaitteeseen. Hitsin ensi tuli aiheutti heti tulimyrskyn. Koko säiliö oli tulen vallassa.

Omistaja oli aukon reunalla seuraamassa, miten korjaus sujuu. Hän oli heti tilanteesta selvillä ja valmis auttamaan Timoä ulos täyttöaukosta. Pahoin palanut uhri talutettiin kiireesti verstaasta Timon ulkona olevaan autoon ja suorinta tietä Terveyskeskukseen. Sinne ei onneksi ollut kuin 4-5 kilometrin matka. Siellä annettiin kipulääkitys ja matka jatkui ambulanssilla Tampereen Keskussairaalan.

Minulle kerrottiin Pirjon käyneen siellä ja oli kerrottu Timon selviävän. Moni odotti tätä tietoa ja se hieman helpotti. Kuinka pahasti Timo paloi, mietittiin. Tapauksessa oli kuitenkin onnea. Pelättiin, että keuhkot olisivat vahingoittuneet, mutta sekin pelko poistui tutkimusten edetessä. Sydämen rytmitkin säilyivät ennallaan.

Timo oli sairaalassa kääreissään, mutta vakavan tilanteen huomioiden suhteellisen hyväkuntoisena. Kun "tulimyrskystä" oli kulunut 12 päivää, alettiin kääreitä poistaa. Todettiin uhrin selvinneen vakavasta tapauksesta yllättävän hyvin.

Nyt myöhemmin voin kertoa, ettei näin vuosien jälkeen mistään voi uskoa, miten vakavassa paikassa Timo on ollut. Hän jatkoi työskentelyään "verstaalla" ja isänsä jäätyä eläkkeelle peri hänen paikkansa Mattilan Säiliön johdossa. Tätä kirjoitettaessa (vuonna 2026) Timo on mukana "säiliön" johdossa edelleen. Se onnettomuus sattui 23.5.1982.

Timosta ja Pirjosta vielä sen verran, että usein vierailtiin toistemme luona ja Pirjo ja Seija kävivät lenkillä yhdessä. Timo oli myös se, joka aikoinaan yllytti minua rakentamaan tallin "kokoelmani" autoille. Tämä oli vuosia ennen kuin "Mersun" myin Pakulalle. Muuten hallin koon olin jo silloin päättänyt: 30x30 metriä!

Automyyjät palaverissa

Meillä oli auto-osaston puolivuotisbudjetti palaveri. Kesäkuun alussa meille laitettiin myyntimäärät, mitä piti loppuvuoden aikana toteuttaa. Minullekin oli myyntimäärät sekä henkilö- että pakettiautoille.

Pomot (oli myös Koneosaston myyntipäällikkö) heittelivät seinälle "kelmejä" tarkasteltavaksemme. Totesimme, että nyt on jonkinlainen hätätilanne. Tampere on pudonnut myynnissä parhaimmista Hankkijan automyyneistä "kakkosluokkaan". Luulevat tilanteen



paranevan tiukentamalla automyyjien tilannetta. Nyt kiellettiin kaupan tehneille asiakkaille "talon piikkiin" tarjottavat "kahvit". Vanhan asiakkaan poikettua katselemaan seuraava autoa ja mahdollisesti koeajamaan - ei missään nimessä neuvottelua yläkerran baarissa.

Kun asiakas tuli oston jälkeen hakeamaan autoa, sai laittaa tankkiin viisi litraa bensaa (pääsihän asiakas sillä pois näköetäisyydeltä). Päivärahoja alkavat tarkastajat seurata entistä tarkemmin. Tämä viimeksi mainittu oli kai minulle, kun teen niitä keikkoja Hankkijalle. Kai kella lailla meitä automyyjiä aletaan valvoa ja sen takia on vaikeaa saada intoa kaupantekoon.

Minulla alkaa olla "mitta täysi" näitä kaikenlaisia määräyksiä, jotka eivät takuulla auta automyyntin paranemiseen. Autoja pitää saada enemmän myytyä, mutta onko se meidän vikamme, jos japanilaiset ovat tulleet meidän "reviirille". Ovatpa ehtineet jo kehittyä vuosi vuodelta kalustossaan ja hinnoittelussaan. Ei olla enää siinä ajassa, kun 127:lla ja 128:lla ei ollut pahoja kilpailijoita ja tehdas teki vuosi vuodelta lehdistön tekemiä valintoja - "Vuoden autoksi valittuja".

Oli miten oli, nyt vauhtia työpaikan vaihtoon!

Autonovo tukee yleisurheilua

Ystäväni Ismo Johansson on Autonovo-

von lopetuksen jälkeen ollut monessa Helsingin autoliikkeessä myynnin vastuullisissa tehtävissä. Autonovossa ollessaan pyysi Metsäkonkola usein hänet mukaansa edustustehtäviin. Ismo kertoi, miten ystävällisesti Fiat-tehtaan johtokin otti aina heidät vastaan. Esko tuntui olevan ystävä ja he saivatkin kokea olevansa toivottuja vieraita. Sukunimi vain oli italialaisille vaikea. He keksivät Eskolle nimen Esko Metsäkonkela. Myös urheilu on Esko Metsäkonkolan suosiossa. Autonovo Oy kuului Suomessa yleisurheilijoiden A-luokkaan. Vuonna 1983 MM-kisojen lähestyessä Autonovo lahjoitti ja avusti kisojen järjestelyä isolla rahasummalla.

5.-6.6.1982 oli Tampereella MTK:n Liittokokous

Kalle oli anonut ja saanut luvan automyyntiläisaukipitoon myös sunnuntaina. Odottelimme liittokokouksesta jonkun poikkeavan automyyntissä. Kumpanakaan päivänä ei käynyt yhtään "pukupäällistä". Ei taida olla Hankkija heidän autonosto paikkansa.

Työmotivaatio alkaa haalistua uusien kiristysten takia. Ei tunnu Hankkijakaan entiseltä. Uudet tuulet puhaltavat meidänkin ammattiimme. Usein on haaveiltu kavereiden kanssa, miten asiat olisivat, jos olisimme oikeassa autoliikkeessä työssä. Joku mainitsi,

miten esimerkiksi Veholla meillä olisi "Mersut alla".

Viileä kesäkuun loppu

Kesäkuun loppupuoli on ollut aika viileä - useina päivinä on herätty vain muutama asteen lämpöön. Yhtenä lauantaina olin ajellut katsomaan Kaukajärvelle, miten Ivecon tulo siellä näkyy. Olihan siellä jo merkki esillä. Juttelin erään myyjän kanssa hyvistä kokemuksistani "Iveco-tuotteista".

Yhtenä aamuna viikolla ajelin koekivillä Fiat 503-umpiautoni Hankkijalle ja päivällä kävin sen katsastuttamassa. Lampuista ei nyt "valitettu" - ovathan ne alkuperäiset 1927 vuodelta.

GFF:n vuosittainen kokoontuminen Kangasalla

Lauantaina 12.6.1982 ajeli tänne eri puolilta Suomen Fiat-kerhon jäseniä joka vuotiseen kokoontumiseen. Se järjestettiin nyt Tampereella kokoukseen ja ajettiin sieltä kokoukseen Kangasalle. Kokoonnuimme Linja-autoasemalle. Kun saimme porukan paikalle, suuntasimme autojen nokat kohti Kangasalaa. Olin varannut tilaisuuteen SAHK:n Tampereen kerhon kesäpaikan ja tarjoilut. Aika iso joukko meitä sitten Tampereelta Kangasalan suuntaan ajelikin. Minä olin Uosukaisen Ollin kanssa kulussa Fiat 503 -umpiautolani vm. 1927. Se kulki sellaista 65-70 kilometriä tunnissa nopeutta. Perille tultiin kuitenkin.

Kerhotuvalla "Restaurannassa" oli kahvittelet. Autot oli ajettu kerhon nurmikolle rinta rintaan. Aika paljon niitä olikin. Kaikenlaista virallista ja vapaata ohjelmaa päivän mittaan oli. Kokous ja "Vuoden Fiatin" valinta. Minun ainoa vanha malli on nyt "Vuoden 1982 Fiat". Ruokapuolikin oli järjestetty ja kaikki tuntuivat viihtyvän. Juttua riitti



Kuvassa "avustussopimuksen" allekirjoitustilaisuus Autonovossa vuonna 1982. Henkilöt vasemmalta Ismo Johansson, Esko Metsäkonkola, Rolf Haikkola ja Reima Virolainen.



Kokoonnuttiin Tampereen linja-autoasemalle, Olli ja minä Fiatillani.



Restaurannan nurmella Fiateja.

ja ajoneuvoja tutkittiin. Iltapäivä oli jo pitkällä, kun pitkämatkaisimmat lähtivät kotimatkalle. Onneksi aurinkokin suosi meitä.

Aina joskus tulee mieleen, seisooko se Kotkaan vaihdossa mennyt Fiat 501 vm. 1925 edelleen "pukkien päällä" sikäläisten mobilistien säilytystiloissa? En ole kuitenkaan ruvennut kyselemään, eikä olisi rahaakaan sen takaisin oston. Auton historia kyllä liittyisi Tampereelle.

Restauranta-päivät 10.-11.7.1982

Minäkin menin Kangasalle "pienen romukuorman" kanssa. Porukkaa oli paikalla mukavasti. Jotkut olivat yöpyneetkin autoissaan tai asuntovauunuissaan. Löysivät kuormastani jotain ostettavaa ja minäkin taas vastaavasti tilalle jotain ostin.

Tuttujen tapaaminen on tärkeä osa näitä tapahtumia. Kysellään kuulumisia ja tärkeää on tietää, onko kaveri löytänyt uusia entisöitäviä ajoneuvoja? Näille päiville tulee jatkuvasti uusia kävijöitä ja myyjiä. Moni on kyllä vain itselleen etsimässä tärkeitä osia ja saattaa lähteä myös uusi entisöintikohde kuormassaan pois.

Päivät jatkuivat seuraavana päivänä. Nyt oli myös Seija ja pienimmät lapset mukana. Näkivät nyt millaisia ne "rompepäivät" ovat. Jatkimme Kangasalta Hervantaan. Seijan serkku rakensi sinne oman talon miehensä kanssa. Käytiin

siellä nyt ensi visiitillä. Myös nämä Rintaset vierailivat meillä kesällä ja sitten esittelimme heille Hämeenkyröä.

21.7.1982 Jonnan ensimmäinen nimipäivä

Ei oltu kutsuttu vieraita, mutta naapurin Mattilat kävivät kahvilla. Tälle kuulle oli ennustettu kymmenen poutapäivää, ilmat ovat olleet viileitä ja vettäkin on sadellut. Kai nyt alkaa sateet, sillä parin päivän päästä aloitan kesäloman. Sitä ennen ehdin käydä Mäntässä automyyjä palaverissa. Mäntässä on Hankkijan toimipiste ja alakerrassa on osastollamme automyyntin tilat. Mäkihahon Eero hoitelee automyyjän tehtävät siellä yksin.

Perjantaina, ennen Mänttään lähtöä, ehdin myydä tutun kenkäkauppiaan vaimolle, Birgitta Westerbergille, valkoisen Fiat 127 Specialin.

Hääkuljetus

Olin loppupalvesta luvannut asentaja Matti Hiivolalle tulevani hoitamaan hänen hääkuljetuksensa. Nyt se hääpäivä sitten tuli ja lähdin Teiskoon hoitamaan lupaukseni. Hyvin kaikki meni ja Oldsmobile toimi hyvin. En ole keneltäkään tutulta koskaan maksua ottanut. Enkä ole muille ajoon menneenkään. Ei se isomootorisella koneella ja Hämeenkyröstä Teiskoon ajellen nytkään mikään "halpa keikka" ole. Pitää

kuitenkin muistaa ystävät. He voivat taas myöhemmin antaa vastapalveluksia. Nytkin vuosia myöhemmin Matti perusti ystävänsä kanssa autohuollon (Fiat/Saab) ja teki huollon autoihini asiantuntevasti. Minulla on kesä- ja talviajoon eri Fiatit.

"Koskenpään saunaretki"

Tällä nimellä oli Keski-Suomen kerho kutsunut kerholaisia kokoontumaan. Kerholehdestä olin lukenut kutsun. Kysyin Arvolan Reiman kaveriksi ja lähdimme 7.8.1982 Alfalla ajelemaan Tampereelta kohti Jämsää. Koskenpää oli sieltä Petäjävetä kohti kulkevan tien puolivälissä.

"Klasu" oli Hesasta soittanut ja kertonut ajelevansa myös sinne. Hänellä on isompi 2 000 kuutioinen Alfa.

Perille päästyämme nurmella oli jo paljon "kantteja" ja muita harrasteautoja. Oli myös erilaista myyntitavaraa. Liityimme seuraan. Meillä ei ollut mitään myytävää, mutta innokkaina tutkimme, mitä tarjolla oli. Vielä meidän jälkeemme tuli harrastelijoita paikalle ja aina tutkimme varsinkin vanhemmat ajoneuvot ja niiden "harvinaisuudet".

Kokoontumispaikalla oli melko rauhallista. Kovaääninen ei pauhannut ja voi helposti keskustella. Aina kuuli, kun uusi kävijä oli tulossa. Kerran tulossa oli käyntiääneltään täysin erilainen ajoneuvo. Sen käynti oli tosi rauhallista



Hämeenkyröä esitellen.



"Glasun" -59 Alfa 2000 Spider.



"Höyläspesiali"



"säksätystä". Mikä kumma se "härveli" oli, jonka pukilla istui ajaja. Lähemmäksi tullessaan ajaja selvisi Höylän Ristoksi, mutta mikä oli Riston "uusi löytö"? Kukaan ei sitten laitteen tultua perille osannut sanoa sen merkkiä. Tarkemmin tutkittua sitä, voi todeta sen olevan Riston kaikenlaisista koneista ja laitteista olevien osien yhteen sovitettu laite. Kyllä sitä sitten ihmeteltiin. Mainittakoon, että laitteeseen pääsi tutustumaan Tampereen kerhon Retkeilyajoissa myöhemmin. Se oli ajon lopun näyttelyssä Tampereen Pysäköintitalon kattotasanteella.

Palataanpa vielä sinne Koskenpäähän. Kun olimme tarpeeksi tutustuttu autoihin, osiin ja tietysti mobilisteihin, aloitimme kotimatkan. "Klasu" sanoi ajavansa kanssamme yhtä matkaa Jämsään. Sateen uhka sai meidät nostamaan kangaskatot ylös. Ei sitten kuitenkaan ennen Jämsää vettä tullut. Siitä Reiman kanssa kotiin ajellessa saimme vettä niskaamme, tosin katto piti miehet kuivina. Kotona pesin auton ja ajoin halliin kuivumaan.

Autosuoja tekoon jatkuu

Autosuojaan on jo katto ja seinät. Lattiaa pitäisi alkaa tekemään. Isä on ollut jälleen apunani.

Toni pääsi ammattikouluun

Hän oli kokeissa saanut aloituspaikan autopuolelta. Taitaa pojasta tulla apulainen harrasteautojen kunnostukseen. Oppii paljon uusia asioita moottoreista ja muista auton laitteista.

Lomallakin tulee työasiat mieleen

9.8.1982 olen edelleen kesälomalla. Lo-

mallakin tulee mietittyä Fiat-myyntin asioita. Kilpailu kiristyy eri merkkien kesken, kun Japanin autoteollisuus vyöryy maailmalle, kuten olen jo todennut. Fiat oli 1970-luvulla "valtamerkki" ja kärkipäässä vuoden myyntitilastoissa. Myyntimäärät nousivat vuosi vuodelta. Tehdas on kyllä vuosittain tarjonnut uusia malleja, mutta entistä kiinnostusta ostajissa ei ole havaittavissa. Hinnat kuitenkin usein ratkaisevat valinnassa. Vielä viime vuonna myyntimme oli kilpailuun nähden hyvä, vaikka jäämme edellisvuodesta.

Liikenteessä olevat henkilöautot (Fiat-autot) ovat vielä näkyvästi mukana - lukumäärä on kasvanut poistoista huolimatta. Se "Fiat-poistuma" olisikin mielenkiintoinen, mutta eihän se voi kaikkia kiinnostaa - jätetään pois. Isä on ajellut usein Hämeenkyröön talkoisiin. Liiterirakennuksen päätyyn ra-

kentamamme "autosuoja" etenee. Nyt totesimme iso haitan lattiaan tullessa ajankohtaiseksi.

Iso kivi

Lattiaa tehdessä ongelma oli iso kivi. Se oli ollut joskus sähköpylvään tukena. Siihen oli porattu tukivaijerille silmukkatappi. Yritimme talliin jäävää kiveä siirtää. Ostin taljan, jossa on noin 10 metrin vaijeri. Saimme toisen pään tukevasti puuhun ja koukku vaan silmukkaan. Veivaus alkoi - kivi ei inahnutkaan, mutta talja vääntyi käyttökelvottomaksi.

Sattuivat siinä isän kanssa manaillessa ajamaan pihaan linjoja tarkkailevat "Leppäkosken sähkön miehet". Näkivät meidän touhumme ja sanoivat rehvakaasti: ei ole sellaista kiveä ollut, ettei Unimogin nosturi olisi sitä siirtänyt. Yllytimme yrittämään. Laittoivat koukun kiven silmukkaan ja ... Kivi liikahti hiukan, ennen kuin hydrauliletku pamahti rikki. Nolot asentajat sanoivat tulevansa uudelleen, kun letku on uusittu.

Tulivatkin parin päivän päästä ja tosiaan kivi irtosi ja sai paikan noin kahdeksan metriä sivussa työmaaltamme. Kiitos pojat! Tallista tulee nyt suoralattiainen.

11.8.1982 Onniteltiin Susannaa nimipäivän ja Tonia Ammattikoulun Auto-osastolle pääsystä.

Autonovo lähetti "tilannetiedotuksen"

Autokauppa on todennut, miten japanilaiset autotehtaat ovat Suomen autovalikoimaan tullessaan nousseet myyntitilastojen kärkipäähän. Siksi Autonovon "nykyiset johtohenkilöt" ovat tehneet syksyille suuren "Mark-

Hyvä Fiat-myyjä

Syksy tuo tullessaan uuden kaupallisen kysyntähuipun. Tähän vilkastuvaan markkinatilanteeseen olemme varautuneet erittäin huolella hyvä kaupallinen lopputulos tavoitteena.

Toimitamme sinulle tässä kansion, joka pitää sisällään tämän syksyn markkinointiohjelman.

Ohjelma koostuu monista eri osatekijöistä, joihin Sinun on huolella perehdyttävä.

Koko laajan markkinointiohjelman kivijalka on Sinun aktiivinen myyntityösi. Uskomme vakaasti, että tinkimättömällä myyntityöllä ja yhteisvoimin pääsemme syksyn myyntituloksissa tyydyttävälle tasolle.

Hyvää ja tuloksellista syksyä!

AUTONOVO OY
[Signature]



Museoauto kokoelmani Oldsmobile 88 Super.

kinointiohjelman". Siitä kerrottiin myyjille tullessa yli 20-sivuisessa "Syksy-82"-tiedotteessa, josta alku:

Näin Autonovon Matti Takamaan johdolla tilannetta lähdettiin korjaamaan. En tiedä, miten Metsäkonkola olisi tiedotteen muotoillut, mutta tästä nykyjohdon laatimasta voi saada käsityksen, miten Fiatin menestys myyntitilastoissa olisi korjattavissa.

Paljon oli kyllä nyt suunnittelussa työtä tehty. Menestyneitä myyjiä palkitaan. Myyntisuoritukset tilastoidaan mukana tulevilla "kaavakkeilla Novolle". Myyntiliikkeet oli jaettu viiteen ryhmään entisten myyntimäärien mukaan.

Me Tampereen Hankkija olimme "pudonneet" Ryhmä II:een. Aikaisemmin olimme I-Ryhmässä. Nyt siinä olivat myynnin mukaan Hankkijat Helsinki, Oulu, Turku, Kokkola ja Jyväskylä. Autonovo lähetti meille eri kohderyhmissä toimivista suuren määrän osoitteita edelleen hyödynnettäviksi. Täytyy todeta, että vaivaa on Novossa nähty myyntilukujen korjaamiseksi.

Metsäkonkola sairaslomalla

Taitaa olla, ettei Esko enää palaa Autonovoon. Hänellä on todettu vakava aivokasvain. Suomessa ei leikkaus onnistu. Tästä siis johtui edellä oleva Takamaan ja avustajien tekemä suuri kampanja, olihan allekirjoittajanakin Matti Takamaa. Kenestä tulee Autonovo Oy:n uusi johtaja? Tuli kenestä hyvänsä, tulee suhde tehtaaseen "viilenemään". Hankkija varmaan johtajan määrää! Tulee tietysti autokaupasta tietämätön!

Maisansalon viikonloppu

14.-15.8.1982 kerhomme järjesti "Maisan

Mobiili-ajot". Ajo oli kaksipäiväinen ja majoitus Maisansalon Kartanohotellisessa. Se oli suunniteltu "Retkeilyajo"-luonteisesti ja siinä oli ajoneuvoluokat. Olin sopinut olla lähdössä "Oldsilla" mukana. Se lähti Jäähallilta ja aluksi ajettiin Tampereen Messualueen ohi. Minäkin ajoin sen alkuosan, mutta messualueen jälkeen kurvasin kotiin. Sadekin alkoi juuri. Sateessa ajelin alkumatkan, mutta sade loppui ja sain auton kuivana kotiin talliin.

Ruotsin laivalla

28.8.1982 lauantaina lähti koko automyynti kurssimatkalta: Ruotsin laivalla Tukholmaan ja takaisin. Siis vain satamaan ja taas Suomeen. Tarjoilu oli hyvä ja asiaakin puhuttiin. Kaikki meni mukavasti ja vakuutusyhtiö Aura hoiti kustannukset.

Alfalla olisi ostaja?

Entinen automyyjäimme Nuution Jorma on saanut autoliikkeensä hyvään malliin ja minulla oleva urheiluauto kiinnostaa. Kertoi ajattelevansa autoa toiselle pojalleen. Halusi ja sai koeajaa autoa. Kuuli pyyntihinnan 38 000 markkaa ja tarjosi 34 000 markkaa. Sanoin, etten pudota hintaa. Alfa Romeo 1600 Spider vm. 1967 jäi myymättä. Jorma lupasi kuitenkin vielä harkita, mutta ei ottanut yhteyttä.

Vuokraus Teatteriin

Tampereen Teatteri oli kunnostanut vanhoihin Frenckellin tiloihin tilan "Pikku Teatterille". Oli valmis ja piti järjestää avajaisnäytelmä sinne. Ranskalainen ohjaaja tilattiin ja näytelmäksi varattiin

"Epärakkautta". Siinä tarvitaan myös henkilöautoa. Teatteria rakennettaessa ei ollut mahdollisuutta tehdä isoja ovia autoa varten - piti siis hankkia auto, joka saataisi sisään ikkunan aukosta!

Ranskalainen ohjaaja tiesi Fiat 500-auton pieneksi. Nimenomaan sellainen 500 Nuova -58 kuin minulla oli. Väri piti olla valkoinen - minulla oli hiukan harmaanvalkoinen. Se kelpasi. Olisi lainassa joulukuuhun saakka. Vuokrasta kehoitettiin sopimaan teatterinjohtaja Esko Roineen kanssa. Hän ehdotti kahta lippua avajaisnäytökseen - se sopi. Auto haettiin, "ängettiin" sisään teatteriin ja tuli ensi-illan aika. "Me kunnioitettiin" sitä Seijan kanssa läsnäolollamme.

Syksy 1982 on jo pitkällä. Minulla on kuitenkin ulkona vielä autoja. Mersu-kuorma-auto saa jäädä talveksi ulos, kuitenkin Skoda 440, Neckar Europa, Lloyd Alexander ja Fiat 1100D pitää saada sisälle. Repa vei lainaan MIG-hitsini ja alkaa hitsailla Fiat Multipla-autoaan kasaan. Hänellä on toinenkin Multipla-"auto", mutta se on paremminkin varaosana.

Lopettelen taas melko pitkäksi paisunutta juttuani. Yritän saada vielä tarpeeksi selviä "kynäkirjoituksia" lehden tekijälle. Alkaa tuo ikä painaa, mutta on se minustakin kiva muistella, mitä noin 44 vuotta sitten on touhunnut.

Rane

P.S. Kiitos Sinulle, joka tämänkin kuulakärkikynällä kirjoitetun, yhdeksän sivuisen kirjoitukseni, olet lehteen selventänyt.

Arvonmääritys edullisemmin SAHK:n jäsenille!

Puolueettomat
kuntotarkastukset
ja arvonmääritykset

- vakuutusyhtiölle
- ostoon ja myyntiin
- perikuntien museo-
ja harrasteajoneuvot

-10%

Classic Datan palvelut
SAHK:n jäsenkortilla
edullisemmin.

Classic Data

Harrasteajoneuvojen
asiantuntija



Ari-Pekka Lällä 0505969181

www.classicdata.fi

Dodge Charger 60 vuotta

Teksti Timo Viita-aho

Amerikassa oli 1960-luvun puolessa välissä bensiini halpaa ja kuluttajilla varallisuutta. Markkinoiden vilkastuessa autonvalmistajat toivat tarjolle entistä virtaviivaisempia korimalleja, jotka oli varustettu tehokkailla moottoreilla.

Syntyi niin sanottu Muskeli-autojen aikakausi. Ford Mustang oli aikakauden ensimmäisiä ja ehkä kuuluisimpia edustajia, joka antoi logonsa perusteella ns. Poniauto- nimityksen pienemmille muskeli-autoille. Muita saman aikakauden edustajia ovat olleet Pontiac GTO, Chevrolet Chevelle SS, Chevrolet Cama-

ro, Oldsmobile 442, AMC Javelin, AMC Marlin ja monet muut. Myös Chrysler halusi mukaan tähän muskeli-autoiksi määritettyyn erikoisautojen ryhmään, joka oli tuolloin kehittyvä markkinarako. Näiden suurempien erikoisautojen kysyntä kasvoi nopeasti 1960-luvun puolen välin jälkeen.

Ensimmäinen sukupolvi 1966-67

Ensimmäisen sukupolven Charger sisälsi korkean varustetason sekä mukavuusominaisuuksia, ja se oli suunniteltu ylelliseksi fastback-hardtopiksi. Charger esiteltiin kesken mallivuoden 1966 ja sen päämuotoilija oli Carl "CAM" Cameron. Automalli pohjautui Chryslerin B-pohjalevyä (B-body) käyttävään keskikoiseen Dodge Coronetiin ja jakoi sen kanssa tärkeimmät komponentit, kuten alustan ja suuren osan kaksiovisen Coronetin keulasta. Auton fastback-perä noudatti AMC:n vuoden 1965 Marlinin asettamaa mallia. Marlinin asemointia mukaillen Charger oli kookkaampi auto, joka oli suunnattu varttuneemmille ostajille, koska "poniautojen annettiin

ymmärtää olevan lapsille".

Fastback-muotoilu oli suosittu Corvetten ja Mustangin ostajien keskuudessa. Chargerin sisätiloissa oli neljä kuppi istuinta sekä takaistuimille asti ulottuva keskikonsoli, ja sen mittaristo oli "kilpa-autoilun inspiroima". Keulan ilmeeseen kuuluivat koko auton leveyden kattavan säleikön taakse piilotetut ajovalot sekä "seinästä seinään" ulottuva takavalomotoilu, jossa luki isolla CHARGER. Perusmoottorina oli 318 kuutiotuumainen (5,2-litrainen) V8-moottori kolmivaihteisella manuaalivaihteistolla, kun taas automaattivaihteisto ja lattiaan sijoitettu manuaalivaihteisto olivat valinnaisia. Saatavilla

oli myös suurempia ja tehokkaampia moottoreita aina 426 kuutiotuumaiseen (7,0-litraiseen) Hemi V8:aan asti.

Urheilulliseksi luksusmalliksi asemoidun Chargerin myynti jäi vuosina 1966 ja 1967 vähäiseksi. Auton etu- ja takaylitykset saivat fastback-muotoilun näyttämään korkealta, erityisesti kun otettiin huomioon sen suhteellisen kapea raideleveys (samalla akselilla olevien renkaiden keskikohtien välinen etäisyys). Poniauton kokoisen fastback-katon sovittaminen keskikoiseen autoon ei ollut silmää miellyttävä ratkaisu, ja "asiantuntijat viittasivat AMC:n Marlinin kokemaan vastaavaan kohtaloon tukeakseen tätä teoriaa".

UOSIMALLIT 1966-67



Dodge Charger
1966



TÄRKEIMMÄT MALLIT

- Yksi perusmalli (Fastback hardtop)



MOOTTORIT JA TEHOT (SAE GROSS)

- 318 cu in (5,2 l) V8: 230 hv
- 361 cu in (5,9 l) V8 (Vain 1966): 265 hv
- 383 cu in (6,3 l) V8: 325 hv
- 440 cu in (7,2 l) Magnum V8 (Vain 1967): 375 hv
- 426 cu in (7,0 l) Street Hemi V8: 425 hv



VALMISTUSMÄÄRÄT

- 1966: 37 344 kpl
- 1967: 15 788 kpl

Toinen sukupolvi 1968-70

Charger muotoiltiin uudelleen vuodeksi 1968, ja sitä suunniteltiin valmistettavan 35 000 kappaletta. Kysyntä oli kuitenkin suurta, ja Chargereita valmistettiin lopulta 96 100 kappaletta. Richard Teaguen ja Harvey J. Winnin suunnittelema toinen sukupolvi muutti Chargerin aggressiiviseksi, lihaksikkaaksi ja itsevarmaksi katujen kuninkaaksi.

Auton kori muotoiltiin noudattamaan klassista Coca-Cola-pullon muotoa. Kyljet kapenivat hieman ovien kohdalta ja levenivät voimakkaasti takalokasuojien kohdalla, mikä antoi autolle leveän ja hyökkäävän asennon. Fastback-katon sijaan autoon tuli pystympi takalasi, jota ympäröivät korin kylkilinjasta jatkuvat pitkät kattopilarit (niin sanotut lentävät tukipilarit). Tämä loi syvän

upotuksen takalasille. Koko keulan levyinen synkkä, musta etusäleikkö katki edelleen ajovalot taakseen tyhjiötoimilla luukuilla. Ilme oli huomattavasti edeltäjänsä haastavamman näköinen. Ensimmäisen sukupolven neljästä erillisistumesta luovuttiin kustannussyistä ja käytännöllisyyden vuoksi. Tilalle tuli perinteinen yhtenäinen etupenkki (tai valinnaiset erillisistumet) ja normaali

takapenkki. Myös mittaristo vaihtui perinteisempiin pyöreisiin mittareihin.

Toisen sukupolven tunnistaa helppoiten mallivuoden yksityiskohdista, erityisesti keulasta ja takavalloista:

* 1968: Maski on täysin yhtenäinen. Takana on neljä pyöreää Corvette-tyylistä takavalloa. Kyljissä on pyöreät äärivalot.

* 1969: Maski sai pystysuoran jakajan keskelle (split grille). Takavalot vaihtuivat kahteen pitkään, leveään valopaneeliin. Kylkien äärivalot muuttuivat suorakaiteen muotoisiksi. (Tämä on tunnettu General Lee -vuosimalli).

* 1970: Keulaa kiersi suuri, yhtenäinen kromipuskuri, ja maski oli jälleen

yhtenäinen ilman keskijakajaa. Oviin tuli suuret näyttävät koristepainatukset/ilmanottoaukkosimulaatiot.

Mekaanisesti malleissa luotettiin edelleen tehokkaisiin V8-moottoreihin, alkaen taloudellisemmasta 318-pikkulohkosta aina rajusti repiviin 440 Magnum- ja 426 Hemi -isolohkoihin. Sukupolvi muistetaan kuitenkin kahdesta äärimmäisestä erikoismallista, jotka luotiin NASCAR-kilparadoille:

* Dodge Charger 500 (1969): Tehty aerodynamiikan parantamiseksi. Siinä takalasi tuotiin tasalle korin kanssa (poistettiin flying buttress -upotus) ja etumaski otettiin Coronet-mallista, jotta kätkeyt valot eivät aiheuttaisi

ilmanvastusta.

* Dodge Charger Daytona (1969): Vielä radikaalimpi kehitysversio. Auton keulaan asennettiin lähes metrin pituinen terävä lasikuitunokka ja perään valtava, korkea spoileri. Daytona oli ensimmäinen NASCAR-auto, joka rikkoi virallisesti 200 mailin tuntinopeuden (322 km/h) rajan.

Automalli saavutti valtavan myyntimenestyksen ja paikan popkulttuurin historiassa muun muassa General Lee -autona (The Dukes of Hazzard) sekä Vin Dieselin hahmon Dominic Toretton nimikkoautona Fast & Furious -elokuvisissa.

VUOSIMALLIT 1968-70

Dodge Charger R/T
1968



TÄRKEIMMÄT MALLIT

Base Charger, Charger SE (Special Edition), Charger R/T, Charger 500 (1969), Charger Daytona (1969).



MOOTTORIT JA TEHOT (SAE GROSS)

- **225 cu in (3,7 l) Slant-6** (Kuutoskone tuli tarjolle 1968): 145 hv
- **318 cu in (5,2 l) V8**: 230 hv
- **383 cu in (6,3 l) V8**: 290 hv (2-kurkkuinen) tai 330 hv (4-kurkkuinen)
- **440 cu in (7,2 l) Magnum V8** (Vakio R/T-mallissa): 375 hv
- **440 cu in (7,2 l) Six-Pack V8** (Kolme 2-kurkkuista kaasutinta, 1969–1970): 390 hv
- **426 cu in (7,0 l) Hemi V8**: 425 hv



VALMISTUSMÄÄRÄT

- 1968: 96 100 kpl
- 1969: 89 199 kpl (sisältää noin 500 kpl Charger 500 -mallia ja 503 kpl Daytona-mallia)
- 1970: 46 315 kpl

Kolmas sukupolvi 1971-74

Kolmannen sukupolven Dodge Charger (mallivuodet 1971–1974) esitteli täysin uudenlaisen muotoilukielen, jota kutsuttiin nimellä "Fuselage Styling" (lentokoneen runkoa muistuttava muotoilu). Auton kori oli pyörästetty, kyljet kaareutuivat pullomaisesti ulospäin ja kattolinja sulautui pehmeämmin perään. Tämä sukupolvi jakoi edelleen saman B-body-pohjarakenteen kuin edeltäjänsä, mutta sitä lyhennettiin hieman akselivälin osalta ajettavuuden parantamiseksi.

Kolmas sukupolvi osui keskelle amerikkalaisen autoilun murroskautta, jolloin uudet päästö määräykset, vakuutusmaksujen nousu ja vuoden 1973 öljykriisi lopettivat perinteisen muskeliautojen aikakauden. Tämän seurauksena Charger muuttui rajusta suorituskykyautosta enemmän luksus-

painotteiseksi "personal luxury car" -luokan kulkupeliksi.

Mallin muotoilussa on havaittavissa eroavaisuuksia edellisiin malleihin. Keulan tunnistettavin piirre oli muovinen tai kromattu etupuskuri, joka kiersi maskia ja jakoi sen kahteen erilliseen osaan. Vuosina 1971–1972 valot voivat edelleen olla kätkeytyä mallia, mutta myöhemmin niistä luovuttiin. Toisen sukupolven terävät kantit ja "lentävät tukipilarit" (flying buttresses) vaihtuivat sulavampaan fastback-tyyliseen takalasiin ja pyöreisiin kylkilinjoihin. Erittäin luksusversioissa (kuten Charger SE) takasivuikkunat korvattiin pienillä kolmikulmaisilla "opera-ikkunoilla", joita ympäröi vinyylkatto.

Vuosimallien erot:

* 1971: Sukupolven puhtain muscle-auto. Tarjolla olivat vielä huip-

putehokkaat mallit, kuten R/T (Road & Track) ja Super Bee. Tämä oli myös historian viimeinen vuosi ikoniselle 426 Hemi -moottorille, joita asennettiin tänä vuonna vain noin 85 Chargeriin.

* 1972: Päästö määräykset astuivat voimaan, ja tehoja pudotettiin merkittävästi. R/T- ja Super Bee -mallit korvattiin urheilullisella Charger Rallye -paketilla. Teholukemat ilmoitettiin tästä eteenpäin nettohevosvoimina (SAE net), mikä sai autot näyttämään paperilla entistäkin tehottomammilta.

* 1973: Auto sai uudet, Yhdysvaltojen lakimuutoksen vaatimat törmäystä vaimentavat puskurit, mikä muutti keulan ilmettä raskaammaksi. Takavalot muuttuivat pitkulaisista erillisiksi valoiksi peräpaneeliin. Tämä vuosi oli myynnillisesti Chargerin historian paras (yli 119 000 autoa), koska mukavuuspai- ➤

notteinen SE-malli oli erittäin suosittu.

* 1974: Viimeinen vuosi tälle korimallille. Auto pysyi lähes samana kuin vuonna 1973, mutta valikoimasta poistettiin viimeisetkin suuret isolohtot (kuten 440-moottori) vuoden lopussa, ja painotus siirtyi kokonaan

mukavuusvarusteluun.

Chargerin myynnin kasvu jatkui ja se johtui pääasiassa kaksiovisen Dodge Coronetin tuotannon lopettamisesta. Tämä tarkoitti sitä, että Dodge tarjosi kaksiovisia keskikokoista korimallia vain Chargerina (tosin kaksiovinen Co-

ronet palasi markkinoille vuonna 1975).

Charger-nimeä käytettiin myös Brasiiliassa suorituskykyisestä mallista, joka perustui Dartiin (A-pohjalevyyn) vuosina 1971–1980.

UOSIMALLIT 1971-74



Dodge Charger
1971



TÄRKEIMMÄT MALLIT

Base, Coupe, 500, SE, R/T (Vain 1971), Super Bee (Vain 1971).



MOOTTORIT JA TEHOT

(Esimerkkeinä nettolukemat vuodesta 1972 eteenpäin)

- **225 cu in (3,7 l) Slant-6:** 105–110 hv
- **318 cu in (5,2 l) V8:** 150 hv
- **340 cu in (5,6 l) V8** (1971–1973): 240 hv (Net) / 275 hv (Gross)
- **360 cu in (5,9 l) V8** (Tuli 340-koneen tilalle 1974): 200 hv



VALMISTUSMÄÄRÄT

- 1971: 73 785 kpl (Joissain lähteissä ilmoitetaan n. 80 000)
- 1972: 75 594 kpl
- 1973: 119 318 kpl
- 1974: 74 376 kpl

Neljäs sukupolvi 1975-78

Mallivuoden 1975 Charger jatkoi B-pohjalevyyn (B-body) perustuvana auton, ja se muotoiltiin uudelleen Dodgen pyrkiessä siirtämään mallia kasvavaan henkilökohtaisten luksusautojen (personal luxury car) markkinasegmenttiin. Chrysler-konsernin tiukan taloustilanteen vuoksi auto ei myöskään saanut enää omaa uniikkia koriaan, vaan se oli käytännössä sama auto kuin sisarmalli Chrysler Cordoba.

Koko sukupolven ajan ainoana korimallina pysyi kaksiovinen coupé. Auton muotoilu muuttui urheilullisesta pystymäiseksi ja kulmikkaammaksi. Keu-

lla oli suuri, pysty kromisäleikkö, eriliset pyöreät ajovalot omissa kehyksissään sekä perinteinen konepellin päälle pystytetty logokoriste. Ajan henkeen kuului vahvasti niin sanottu Landau-vinyylrikatto ja takasivulasit korvanneet, pienet pystysuorat "oopperaikkunat" (opera windows). Sisusta suunniteltiin mukavuutta varten. Autossa oli paksusti pehmustetut "sohvamaiset" vinyyli- tai kangasverhoillut istuimet, runsaasti jäljitellystä puusta tehtyjä koristelijoja sekä runsas mukavuusvarustelu.

Vuonna 1975 auto tuotiin markkinoille ainoastaan parhaassa luksusvaruste-

tasossa (Charger SE (Special Edition)). Myynnin piristämiseksi vuonna 1976 valikoimaan tuotiin halvempi perusmalli. Koska ostajat kaipasivat edes häivähdyttä menneestä suorituskyvystä, Dodge esitteli myös Charger Daytona-varustepaketin. Se ei kuitenkaan ollut mikään aerodynaaminen ratatykki kuten vuoden 1969 kaima, vaan se oli pelkkä ulkonäköpaketti, johon kuului kaksivärinen maalaus ja urheilulliset teippaukset.

UOSIMALLIT 1975-78



Dodge Charger
1975



TÄRKEIMMÄT MALLIT

Charger SE, Charger Daytona (Styling-paketti 1976–1977).



MOOTTORIT JA TEHOT (SAE NET)

- **318 cu in (5,2 l) V8:** 135–145 hv
- **360 cu in (5,9 l) V8:** 155–195 hv (Vuoden 1978 tehokkain versio tuotti 195 hv)
- **400 cu in (6,6 l) V8** (Vain 1975–1976): 175–190 hv



VALMISTUSMÄÄRÄT

- 1975: 30 812 kpl
- 1976: 52 531 kpl
- 1977: 36 204 kpl
- 1978: 2 800 kpl (Valmistus päättyi kesken mallivuoden, ja tilalle tuli Dodge Magnum)

Viides sukupolvi 1981-87, etuvetoinen, pienempi kokoinen

Charger palasi markkinoille vuonna 1981 etuvetoisena pienemmän kokoluokan hatchback-coupéna, jossa oli viisivaihteinen manuaalivaihteisto tai kolmivaihteinen automaattivaihteisto. Tämä taloudellisuuspainotteinen malli oli samankaltainen kuin Dodge Omni 024, mutta hieman suurempi. Chargeriin oli saatavilla 2,2-litrainen SOHC-moottori tai turboahdettu 2,2-litrainen SOHC-moottori. Toisin kuin Dodge Daytonassa, turbo oli saatavilla vain manuaalivaihteiston yhteydessä.

Shelby Charger

Chargerin maine pelastui vuonna 1983, kun Carroll Shelby ryhtyi yhteistyöhön Dodgen kanssa. Tämän seurauksena syntyivät sukupolven halutuimmat ja suorituskykyisimmät mallit.

Dodge Shelby Charger (1983–1987): Shelby muokkasi auton jousitusta jäykemmäksi, madalsi koria, paransi jarruja ja muutti ohjausta urheilullisemmaksi. Vuonna 1985 esiteltiin 2,2-litrainen turbomoottori (Turbo I), joka nosti tehon 146 hevosvoimaan. Ke-

vyessä autossa tämä tarjosi jo erittäin pirteän suorituskyvyn.

Shelby Charger GLHS (1987): Sukupolven kruununjalokivi. Shelby osti viimeiset 1 000 kappaletta vuoden 1987 Shelby Chargereita ja muutti ne omalla tehtaallaan GLHS-malleiksi ("Goes Like Hell S'more"). Autoon asennettiin tehokkaampi välilyähdytetty Turbo II -moottori, joka tuotti 175 hevosvoimaa. Auto kiihtyi nolasta sataan alle 7 sekunnissa, mikä oli siihen aikaan erittäin kova lukema ja päihitti monet sen ajan V8-autot.

UOSIMALLIT 1981-87

Dodge Charger 2.2
1981



Dodge Charger
Shelby Turbo 1987



TÄRKEIMMÄT MALLIT

Base Charger, Charger 2.2, Shelby Charger, Shelby Charger Turbo, Dodge GLHS (1987, erittäin harvinainen Shelby-erikoismalli).



MOOTTORIT JA TEHOT

- **1,6 l Peugeot R4** (Vain perusmalli): 62–64 hv
- **2,2 l Chrysler R4** (Vapaasti hengittävä): 84–96 hv
- **2,2 l High-Output R4** (Esim. varhaiset Shelby-mallit ilman turboa): 107–110 hv
- **2,2 l Turbo I R4** (Shelby Charger Turbo): 146 hv
- **2,2 l Turbo II R4** (Vain vuoden 1987 rajoitettu Shelby GLHS-malli): 175 hv



VALMISTUSMÄÄRÄT

- 1982: 14 420 kpl (Aluksi nimellä Dodge Omni Charger)
- 1983: 10 448 kpl
- 1984: 54 264 kpl
- 1985: 56 557 kpl
- 1986: 50 655 kpl
- 1987: 26 286 kpl (Sisältää viimeiset 1 000 kpl erikoishaluttua Shelby GLHS -mallia)

Luopuminen ja uusi alku

Viidennen sukupolven valmistus päättyi vuonna 1987, ja sen paikan Dodgen mallistossa otti Dodge Shadow. Tämän

jälkeen Charger-nimi vetäytyi tauolle lähes kahdeksi vuosikymmeneksi, kunnes se palasi vuonna 2006 neliovisena

sedanina. mutta se on sitten uusi tarina maineikkaan malliston osalta.

Lähteet: Wikipedia, Autowiki

Itsekantavan korin kunnostusta

Teksti ja kuvat Reijo Kankaanpää

Tinaus

Minut opetti eräs osaaja tinahommiin jo 1970 luvulla ja opettelin sen asetyleni/happi pilleillä, enkä oikein muulla sitä pysty tekemään. Tai en ole edes kokeillut. No aika tarkkaa hommaa on sen lämmön kanssa, mutta olen pystynyt alapintaakin tinaamaan ilman, että tinat tippuvat. Satoja tankoja on tullut sulateltua.

Ovet

Yhden käyttämättömän oven löysin netistä. Se oli Sedanista eli oven kaari piti vaihtaa. Kuljetuskustannusten säästämiseksi myyjä leikkasi kaaren irti sovitusti. Sedanin verhoilun kiin-



Uutta 1,2 mm peltiä kohtiin, jotka ovat ohentuneet. Käytin tässä autossa paljon sähkösinkittyä peltiä. Piti vaan hitsauskohdista poistaa sinkki huolella, ainakin TIG:llä hitsatessa.



↑ Kuvissa auton korjattua takahelmaa. Jos joutuisi joskus hitsaamaan, niin ei heti onnistuisi.



Piti näitä pisteistä irroteltuja osiakin korjailla. Kuvassa on yksi tankin kiinnityskorvake.



Runkokoteloissakin oli sellainen piilevä paikka, johon ei ruosteenestoaineet pääse mistään. Kohta, mihin osuu taka-akselin rajoitinkumi. Näin rakenteesta, että tuo on avattava.



Korjattu korvake, poikittaisen kotelopalkin laipan taivutus ja hitsaus vielä, niin se on siinä. Sama toiselle puolelle.



Rekisterikilven teline. Pitihän sekin tehdä, vaikka nykyisiä kilpiä siihen ei kiinni saakaan. Maalia piti laittaa takapintaan, kun ruisku ei enää taivu taakse, kun se on hitsattuna kiinni. Hitsauskohdista poistin maalin.



Suhteellisen tarkkaa puuhaa, että menee juuri samaan kohtaan, kuin aikaisempi, ettei osu oven kaari koriin sitten käytössä.



Ruosteinen lokasuoja.



Lokasuojan etuosassa se alanurkkakin on ruosteella herkkä kohta.



Helmaosuus. Noissa on aina tekemistä.



nityslista piti kanssa irrottaa ja jotain muita pikku nippeleitä. Itse ovirunko on sama Sedanissa ja Coupessa. Sitten vain "orkkis" ovesta kaari irrotellen ja hitsaten just samaan kohtaan. Toinen ovi löytyi omista varastoista. Siihenkin piti kaari vaihtaa "orkkis" ovesta. Suht tarkkaa puuhaa oli, että menee just samaan kohtaan kuin aikaisempi. Ja ettei osu oven kaari koriin sitten käytössä.

Lokasuojat

Lokasuoja olivat suht hyviä verrattuna siihen, mitä ne yleensä ovat. Olisi minulla käyttämättömiä tarvikelokasuojiaakin, mutta ne ovat monelta hankalalta kohdalta erilaisia, kuin alkuperäiset.

Sittemmin olen saanut hankittua parempi kuntoisiaakin, mutta kyllä niillekin joku paikka joskus löytyy. Onhan minulla neljä Finniä ajossa.



T-birdistä hyvä harrastus, osa 2

Purkamista, kunnostusta ja kasaamista

Teksti ja kuvat Juha Miettinen

Harrasteauto

Olin hankkinut vuonna 2005 harrasteauton Ford Thunderbird vm. 1963. Auto ei ollut tieliikenne kunnossa, ja aloitin kunnostustyön vuoden 2007 alussa. Tavoitteena oli rakentaa T-bird ns. harrasteauto kuntoon eli toimiva, luotettava ja siisti auto nautiskeluajoon. Kunnostuksen mottona oli ja on vieläkin: ”Pidetään hyvin standardina, päivitetään ja lisätään tekniikkaa, kaikki mahdollinen tehdään itse ja vain silloin kun tekeminen huvittaa.” Kunnostus kesti kaikkiaan noin 11 vuotta. Tosin se sisältää useita pitkiä, jopa yli vuoden mittaisia taukoja. Välillä oli muuta tärkeämpää tekemistä ja välillä loppui mielenkiinto. Projekti kuitenkin valmistui ja auto on ajossa. Kerron tässä artikkelissa joidenkin kohteiden kunnostuksesta. Kaikki esitetyt asiat eivät tässä etene kronologisessa järjestyksessä.

Tarkempi tutkiskelu ja tiedonkeruu

Tarkemman tutkiskelun tulok-



Etuosa maalattuna

sena selvisi mm. seuraavia: mekaaniset komponentit olivat koko lailla loppuun kuluneita, kuten kumipuslat, ohjauksen ja jousituksen nivelet, iskunvaimentimet, ohjaustehostin, kaasuttimen mekanismit, rattivaihteen siirtomekanismi ohjauspylvästä oli murtunut ja mekaaninen bensapumppu korvattu epämääräisellä sähköisellä. Bensakin tihkui jostakin koska tallissa oli tuhti bensiinin haju. Starttimoottorin olin vaihtanut uuteen kunnostettuun jo vuonna 2005. Moottori oli öljyinen, nokinen ja näytti aika masentavalta. Konehuone oli auton alkuperäisen värin

Corinthian White valkoinen. Moottori oli kyllä käyntikuntoinen, mutta kunto ei ollut kovin terve. Pakoputkesta tuli sinertävää savua, ja reippaammin kaasutettaessa autotallin valkoiseen oveen tuli kaunis pyöreä, öljyä valuva musta ympyrä. Purkamisen yhteydessä selvisi myös, että joitakin tuumaisia pultteja oli korvattu metrisillä, esim. M6 ja M8, vääntäen ne väkisin paikalleen. Sama koski useita peltiruuveja. Kunnostuksen yhteydessä käytin tuumaisia pultteja ja ruuveja.

Sähköiset toimilaitteet toimivat osittain tai ainakin toisinaan esimerkiksi



Pohja painepesun jälkeen



Kuskin jalkatila

ajovalot, vilkut ja sisäpuhallin. Sähkötoimiset ikkunat ja penkit myös liikkuvat, tosin hyvin tahmeasti ja hieman avustaen. Yhtenä huomiona sähkölaitteista oli erinäinen määrä irtoneaisia johdon päitä, ja johdot eivät menneet mihinkään. Monien johtojen eristeet olivat osittain murentuneet.

Sen talven aikana, kun auto oli säilössä mökillämme odottamassa autotallin valmistumista, hankin T-birdiä käsittelevää kirjallisuutta. Hyödyllisimpiä teoksia olivat "Ford Thunderbird 1962 – 63 Shop Manual" ja sen laajempi CD-versio sekä "How to Rebuild Big-Block Ford Engines". Myös teoksessa "Thunderbird Restoration Guide 1958 – 1966" oli mielenkiintoista tietoa. Lusekelin ne talven aikana suurin piirtein kannesta kanteen. Siinä tuli samalla lyhyt peruskurssi autotekniikan englannin kielen sanastoon. Muutakin kirjallisuutta ja apuja löytyi helposti varsinkin internetistä.

Korihommia

Alkuperäinen väri on vaihdettu punaiseksi joitakin kymmeniä vuosia sitten. Maalauksen laatu ei ole läheltä katsottuna kovin ihmeellinen, varsinkaan tavarasäiliön kannessa. Korin maalauksessa on joitakin naarmuja ja kolhuja, sekä pellissä muutama lievä lommo. Näille asioille tein muutaman pienen ehostuksen, muuten ne jätettiin jäljiksi auton vuosien käytöstä. Maalaukset tein purkki spray maalilla. Punaisen maali koodia en tiennyt, ja ensimmäinen maali meni suteen. Toinen maali Scania Red oli niin lähellä alkuperäistä, että se kelpasi. Maalipinnan myllytin hyvin varovasti. Kromiosat, kuten puskurit ja listat sekä ilmeisesti anodisointi pinnoitetut alumiiniosat ovat todennäköisesti alkuperäisiä. Niissä näkyy hapettumia ja käytön jälkiä. Näille osille en tehnyt kunnostuksen yhteydessä mitään muuta kuin kiillotin ne kromin kiillotusaineella. Ainoastaan tosi huonokuntoiset takavalot vaihdoin kromiosineen uusiin.

Pohjaa on joskus hitsattu etulokasuojien taka-alareunoista, ja kohta on edelleen kunnossa. Muuten pohjan pelti ja palkit olivat joitakin lommoja lukuun ottamatta ehjässä kunnossa ja kovia. Koko pohja oli edelleen, todennäköisesti alkuperäisen ruoste- ja äänieristysmassan peitossa. Massa oli kovaa kuin kivi ja kiinni pohjassa kuin tauti.

Ensiksi pesin pohjan kolmeen kertaan kuumalla painevedellä. Ensimmäisen pesukerran jälkeen talli, ja varsinkin mies olivat kunnioitettavasti kuran peitossa. Kuvaa tästä miehestä en kehdannut laittaa tähän mukaan. Pesujen jälkeen kävin koko alueen sentti sentiltä



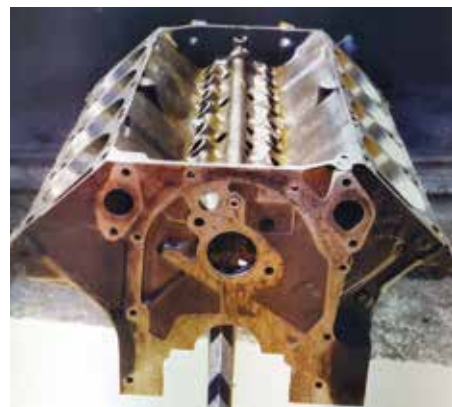
Perä purettuna



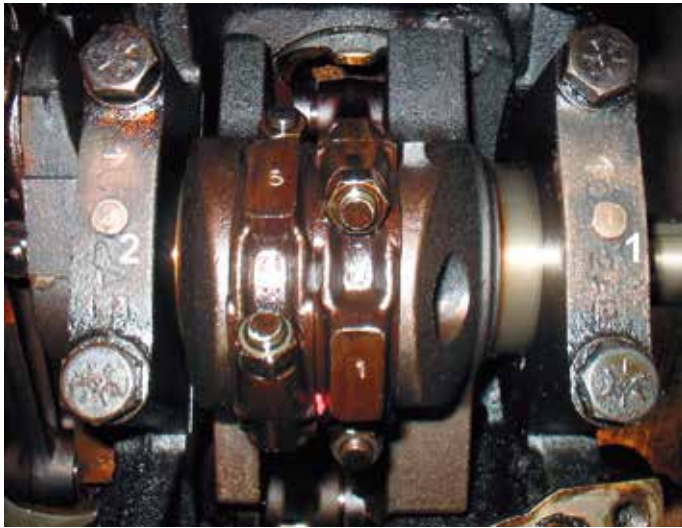
Moottori ja vaihdelaatikko, noin 380 kg paketti

teräsharjan ja taltan avulla läpi. Alkuperäistä massaa en väkisin taltannut irti kohdista, joista se ei halunnut lähteä. Irti lähteneen massan alta paljastui useimmiten terveeseen näköinen pelti. Puhdistuksen jälkeen maalasin pohjan kahteen kertaan akryyli ruosteesto- ja pintamaalilla. Sen jälkeen kahteen kertaan ohuella ruosteensuoaineella, myös palkit sisältä sen verran kuin sain, ja paksulla ruosteestomassalla. Pohjan kunnostus oli kaikkein ikävin osuus projektista.

Sitten oli muutamia reikiäkin. Kummankin takalokasuojan etupuolen



FE lohkon pitkät helmat



Osien numerointi



Nokka-akselin mittauksia

alareunassa oli sormen mentävä reikä. Kuskin puoleisessa jalkatilassa oli muutamia nuppineulan pään kokoisia reikiä, sekä pelti oli muutenkin hyvin ruostunut. Akun alla oleva pelti oli pahasti ruostunut, ja sen alta oli pelti ruostunut puhki. Akun alle tein uuden pellin ja kiinnitin sen sisälokasuojaan ruuviliitoksilla. Jalkatilan vahvistin lasikuitumassalla ja -kankaalla, samoin kuin paikkasin reiätkin. Tässä kohtaa vannoutuneet restauroijat varmaan näkevät punaista! Jos vielä joskus innostun maalauttamaan auton, niin silloin korin muiden töiden yhteydessä hitsaukset ja lommojen oikaisu olisivat ajankohtaisia. Kustannuksia on kuitenkin kertynyt jo sen verran, että ne työt ovat mietintämyssyissä. Sisätilat maalasinkin harmaalla Panssari peltikatomaalilla.

Hieman tekniikan historiaa

Autossani on kolmiportainen automaattinen vaihdelaatikko. Tästä vaihdelaatikosta Ford käyttää nimeä Cruise-O-Matic. Se oli laajalti käytössä muissakin Fordin automaateissa, ja tunnettiin myös nimillä Ford-O-Matic, Merc-O-Matic ja Turbo-Drive. Laatikko on alun perin amerikkalaisen, autoteollisuuden komponenttitoimittajan Borg-Warner Corporationin Warner Gear -divisioonan valmistama, ja siitä on vuosien varrella kehitetty useita hieman erilaisia versioita.

V8 moottori on mallinimeltään Ford FE 390. Sen iskutilavuus on 390 kuutiota tuumaa eli 6,4 litraa. Moottori oli vuosien 1958 – 1976 aikana laajalti käytössä Fordin eri merkkisissä henkilöautoissa sekä myös raskaan kaluston autoissa, kuten kuorma- ja linja-autoissa. Moottori on perusrakenteisena valurautaisten sylinterinkansien, imusarjan, pakosarjojen ja vesipumpun kanssa painoltaan

noin 280 kg. Harrastepiireissä moottori tunnetaan myös lempinimellä ”malmikasa”. Sylinterilohkon helmat ulottuvat $2\frac{5}{8}$ tuumaa runkolaakerilinjan alapuolelle. Tämä tekee moottorista lujarakenteisen, mutta lisää myös painoa. FE moottoria valmistettiin myös pienemmillä ja suuremmilla kuutiotilavuuksilla kuin 390 cid. Mallimerkin kirjaimista, FE, on olemassa erilaisia selityksiä. Virallisien käsitys lienee, että FE kirjaimet tulevat automallista, joka oli nimetty Henry Fordin pojan Edsel mukaan.

Cruise-O-Matic

Vaihdelaatikko oli periaatteessa toimiva, mutta vein sen kuitenkin kunnostettavaksi Cruise-O-Matic asiantuntijalle Poriin. Siihen tehtiin täydellinen kunnostus uusilla osilla, sekä venttiilit puhdistettiin vuosien aikana kertyneestä tahmasta. Yllätyksenä oli rikkoutunut momentin muunnin eli turbiini. Sen sisältä tuli iso määrä ruostetta ja isompiakin paloja. Ihme, että se oli kuitenkin vielä toiminut. Auton voimakas värinä hiemanakin suuremmilla kierroksilla todennäköisesti johtui epätasapainossa olevasta turbiinista. Turbiini halkaistiin, sisäosat korjattiin, puoliskot hitsattiin takaisin kiinni ja turbiini tasapainotettiin. Lisäksi asensin uuden säädettävän

alipainemodulaattorin (vacuum modulator). Se ottaa alipaineen imusarjasta, ja sillä säädetään vaihtamisen ajankohta ja pehmeys. Se on vaihteiston sujuvan toiminnan kannalta keskeinen komponentti.

FE 390

Lohkossa on merkintä C3AE 6015-E, joka kertoo sen olevan vuodelta 1963. Samaten kansien merkintä C1AE 6090 -A viittaa vuosien 1961 – 63 FE moottoriin. Moottori saattaa olla alkuperäinen? Purin moottorin täysin alkutekijöihin. Numeroin ja valokuvasin runkolaakeripukit ja kiertokammet, jotta sain ne asennettua takaisin entisille paikoilleen. Lohkon vesitulppien aukoista paljastui näkyviin sakeata ruostepurua. Sitä oli koko lohkon vesitila täynnä. Vein lohkon ulos ja pesin sen jokaisen kolon ja kanavan painepesurilla kuumalla vedellä, ja kuivasin paineilmalla. Sylinterin kannet saivat saman käsittelyn. Lopuksi käsittelin kaikki runsaalla määrällä suojaöljyä odottamaan jatkokäsittelyä.

Mielenkiinnosta mittailin, kuinka kulunut moottori oli. Sylinterien yläreunassa oli hyvin sormella tuntuva kulumisura. Mittasin suurimmaksi urasyvyydeksi sylinterissä 7 halkaisijalla 0,183 mm. Nokka-akselista mittasin myös kulumaa. Eniten oli kulunut etu-



Öljykanavan reikä sivussa

päästä 4:n venttiilin nokka, joka käyttää imuventtiiliä. Kuluma oli 0,73 mm, joka venttiilin nostossa vastaa 1,26 mm. Venttiilit eivät kuitenkaan suuremmin kolisseet, koska hydrauliset nostimet kompensoivat kulumisen aiheuttaman välyksen kasvun.

Vein moottorikorjaamolle Riihimäelle Corollan tavarasäiliössä ja peräkärreillä lohkon, kannet koottuna, kampiakselin, kiertokammet, vaihteiston hammaslevyn sekä uudet männät renkaineen, uudet laakerit ja uuden vääntövärahtelyn vaimentimen.

Sylinterit porattiin ylimittaan 0,03 tuumaa, eli 0,762 mm. Päädyin tähän mittaan lähinnä sopivien mäntien löytymisen perusteella. Runkolaakerien ja kiertokampien laakerien kaulat hiottiin alamittaan 0,01 tuumaa. Laakerilinjat linjahoitettiin, männät tehtiin saman painoisiksi ja kiertokammet myös tasapainotettiin. Lopuksi vielä koko pyörivien osien paketti tasapainotettiin.

Kirjallisuuden mukaan FE moottorissa saattaa esiintyä ongelmia öljyreikien sijainnissa. Jos runkolaakerin liuskan reikä ei ole täysin kohdakkain lohkon öljykanavan kanssa, öljyn virtaus ja paine heikkenevät. Sama asia koskee kampiakselin öljyurien sijaintia kiertokamman laakeriliuskan öljyuran kohdalla. Tämä vika löytyi myös tästä moottorista. Koneistuksen yhteydessä öljyreikien sijainnit tarkistettiin, ja kaikkien kanavien reikiin tehtiin suuremmat viisteet, jotka parantavat öljyn kulua.

Sylinterinkannet kunnostettiin ja venttiilin ohjaimiin asennettiin pronssiset K-Line holkit. Venttiilien istukoita ei vaihdettu lyijyttömälle bensiinille, vaan ne sekä myös vanhat venttiilit vain hiottiin. Eli on käytettävä lyijy lisäainetta. Tein tämän valinnan, koska asiantuntijan mukaan ko. komponentit olivat hyvässä kunnossa sekä mielessä hieman liikkui, että rahat voisi säästää parempiin alumiinikansiin.

Jälleen mielenkiinnosta mittailin porattuja sylintereitä. Sain lukuisten mittausten keskiarvoksi radiaalivälykselle 0,02 mm. Arvo on hieman tiukan puoleinen manuaalin antamiin arvoihin 0,038 ... 0,089 mm. Osa erosta selittyy varmaankin mittausteni epätarkkuudesta. Hyvin männät kuitenkin menivät paikoilleen. Pari sanaa vielä myöhemmin tästä tiukkuudesta, moottorin käynnistyksen yhteydessä.

Hiukan piristystä

Moottorin kokoonpano uusilla osilla sujui ilman mainittavia ongelmia. Internetistä löytyy monenlaisia laskureita, joilla voidaan laskea moottorin erilaisia suureita. Uusilla männillä laskennal-



Kunnostus tässä vaiheessa

liseksi puristussuhteeksi tuli 9,7. Se on hyvin lähellä manuaalin antamaa arvoa. Toiset vaihtoehtoiset männät olisivat antaneet puristussuhteeksi 11,0. Lähes näin korkea puristussuhde (10,6) on tehokkaammassa Thunderbird Special FE 390 moottorissa. Pitäisi ensin selvittää tämän moottorin erot perusmoottoriin verrattuna. Kävin myös webbi chat keskustelua mäntien myyjän kanssa. Hän ei suositellut näin korkeata puristussuhdetta, joten jätin ne männät kaupan hyllylle.

Vanha kulunut nokka-akseli piti tietenkin uusia. Ajattelin, että samalla voisi hieman piristää moottoria. Hankin Comp Cams Xtreme Energy XE256H kitin. Se sisälsi nokka-akselin, joka hieman lisäsi venttiilien aukioloaikoja sekä niiden nostoa. Lisäksi kittiin kuuluivat 2-osaiset venttiilinjouset, kumitiivisteet, hydrauliset venttiilinnostajat sekä jakopään hammaspyörät ja -ketju. Tähän kittiin päädyin korjausoppaan suosituksen perusteella. Myös työntötangot uusittiin ja keinuviipujen venttiilin puolen pinnan kumat tasoitettiin. Tyhjäkäynnin pyörimisnopeus tällä nokka-akselilla nousi 500 rpm:stä noin 1000 rpm:ään.

Piristystoimenpiteisiin voidaan lukea myös kaksoispakoputkisto läpivirtaus äänenvaimentimilla sekä uusi kaasutin. Holley kaasuttimen valinnassa käytin myös valmistajan internet laskuria. Tosin se laskuri tulosti aika monta vaihtoehtoa sopivaksi kaasuttimeksi. Erinäisten selvittelyjen jälkeen, sekä ottamalla huomioon uusi nokka-akseli päädyin nelikurkkkuiseen, alipainetomiseen 670 cfm kaasuttimeen sähköi-

sellä ryypyllä. Kaasuttimen läpäisemä ilmamäärä minuutissa eli cfm-arvo on hieman suurempi kuin alkuperäisessä kaasuttimessa.

Kiemurteleva kulku

Auto ohjaus on hyvin voimakkaasti tehostettu. Rattia voi pyöritellä helposti yhdellä sormella. Sinänsä ihan mukava ominaisuus varsinkin, jos se toimisi kunnolla. Ohjaus oli niin epämääräisesti nykivä, että autoa ei meinannut saada pysymään tiellä. Kirjallisuuden mukaan tämä on yleinen vaiva 61 – 63 mallin T-birdissä. Tehostimessa on säätöruuvi välysten poistamiseksi. Kiristelystä huolimatta en saanut ohjausta toimimaan rauhallisesti. Asensin uuden kunnostetun ohjaustehostimen, ja tilanne parani sillä huomattavasti. Luotettavasti toimiva ohjaus on kuitenkin aika oleellinen osa autoa. Vaihdoin ohjaustehostimen hydraulipumppuun tiivisteet, mutta tilanne ei juurikaan muuttunut. Sitten vielä vaihdoin uuden kunnostetun hydraulipumpun. Lisäkiristelyjen jälkeen ohjaus on nyt siedettävässä kunnossa, vaikka lievää nykimistä on vieläkin. Ohjauksesta on enää uusimatta apusimpukka, joka menee lähiaikoina vaihtoon. Pyöräntulmien tarkistus olisi myös aiheellista tehdä.

Sisätilat

Purin penkkien päällysteet pois, jolloin paljastuivat murentuneet pehmusteet. Tilasin USA:sta uudet pehmusteet sekä päälliset. Sielu ei sietänyt tilata nahkaisia päällysteitä, vaan tyydyin ns. ➤



Sisätila valmiina

jenkkivinyyliin. Se on paksua ja hyvin saman tuntuista kuin nahka. Penkkien metalliosat kunnostettiin ja päällysteet asennettiin verhoiluliikkeessä. Katon verhoilin itse valmiilla kattokankaalla. Lopputulos ei tullut kovin hyvä, eli ryppyjä jäi jonkin verran. Nyt osaisin tehdä sen paremmin. Valmiit lattiamatot sopivat hyvin paikoilleen myös listojen alle. Sähkötoimisten etupenkkien ja ikkunoiden mekanismien kunnostukseksi riitti täydellinen puhdistus ja osien rasvaus. Alkoivat toimimaan hyvin.

Kaikki korin ja ikkunoiden tiivisteet, paitsi taka- ja tuulilasin tiivisteet uusittiin. Ovien tiivisteet olivat liian paksut tai eivät asettuneet kunnolla paikoilleen, koska ovia ei saanut enää kiinni. Osa tiivisteestä piti poistaa ja korvata pehmeällä metritavara tiivisteellä. Kojelaudan kansi oli auringon paisteesta paikoitellen murtunut, mutta ei kuitenkaan murentunut. Paikkasin murtuneet kohdat maalattavalla joustavalla kitillä, ja maalasin sen lopuksi korimaalilla. Kojetaulun kanteen on myös saatavilla pintakappale, jonka voi asentaa irrottamatta kojetaulua. Hinta on kyllä aika suolainen, samoin kuin ovipaneelien. Jälkeenpäin on hieman harmittanut, kun jätin pintakappaleen uusimatta.

Ovipaneelien murtuneet kädensijat korjasin omalla menetelmälläni. Siinä hyödynnettiin alumiini kulmalistaa, tammipuista oven kynnyslistaa, astiakaapin oven kahvaa sekä korimaa-lia. Näillä menetelmillä sain säästettyä

rahoja muutaman tuhat euroa. Yhtenä nyanssina voisin mainita lämmityslaitteen käyttövivun nupin. Sitä en löytänyt mistään uutta, joten se tulostettiin muovista 3D-printterillä.

Sähköt

Kaikki sähköjohdotukset rakensin uudelleen metritavarasta. Päädyin tekemään johdotukset itse metritavarasta Abico liittimillä lähinnä syistä, että tulen lisäämään myöhemmin joitakin lisälaitteita, osien sijaintien ei tarvitse olla alkuperäisen mukaiset. Rakensin myös ohjaamon sulakerasian lämpö-sulakkeineen kokonaan uudelleen. Onneksi sähköt ovat tämän ikäisissä autoissa hyvin yksinkertaiset. Konehuoneeseen lisäsin pääkatkaisijan. On hieman turvallisempi olo, kun jättää auton seisomaan. Myös ohjaamoon lisäsin lähinnä turvallisuus syistä sytytysvirran ja sähköisen polttoainepumpun katkaisijat. Metritavara sähköjohtojen värivalikoima on aika rajallinen, joten värikoodausta ei voinut käyttää. Laputin johdot niiden nimillä ja otin valokuvia. Käytössäni oli myös johdotuskaaviot.

Ruostuneet etuvalot ja halkeilleet takavalot uusittiin, kuten myös kaikki kojetaulun lamput ja katkaisijat sekä kulunut vilkku- ja äänitorvimekanismi. Kojetaulussa on myös kello. Se ei käynyt vaan oli jumiutunut kiinni. Liottelin kelloa runsaalla, ohuella spray öljyllä, ja kello lähti käyntiin. Tarkkuus ei tosin ole aivan Rolex luokkaa. Nopeus- ja

matkamittari on mekaaninen vaijerikäyttöinen. Mittarin viisari heilui kuin heinä mies ja matkamittari oli jumissa. Vaihdoin vaihdelaatikkoon menevään vaijeriin hammaspyörän, sekä vein mittarin korjattavaksi mittarikorjaamoon. Mittari tuli kuntoon, mutta siihen tuli mielenkiintoinen ominaisuus. Kymmenesosa mailin näyttävä pyörä pyörii väärin päin. Muuten mailit kyllä lisääntyvät.

Kuinka kunnostus kokonaisuutena onnistui ja miten hyvä harrastus on jatkunut? Kerron näistä myöhemmin lisää.

KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi



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

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

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

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

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

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinnumero- 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





Ylipäällikön patsaalla Leinolassa pojan ja ensimmäisen pojanpojan kanssa 2018.

sa. Sen jälkeen puoli vuotta palvelua asevarikolla Lievestuoreella. Sitten kutsuja kertausharjoituksiin alkoi tulla tasaisesti reservi-ikään asti. Sotilasarvo nousi kapteeniksi. Pirkkalan lennosto tuli tutuksi. Muodostui kiinteä "aseveliporukka" ja tapaamiset jatkuvat. Isänmaallinen toiminta on arvokasta.

Töihin!

Armeijan jälkeen Juha siirtyi Helsinkiin Nokia kaapeliteollisuuden Salmisaaren tehtaan Teknilliselle osastolle. Ensin koneistokehitystehtäviin, myöhemmin



Mittauskeikalla Rautaruukin tehtaalla Raahessa.

tuotannon telekaapeliin laatu- ja kehityssinööriksi. Kun tuotanto siirrettiin Kempeleelle, ei muutto sinne kiinnostanut. Työ Nokian Renkaat Oy:n tehtaalla Nokialla koneistokehitystehtävissä ja myöhemmin raskaiden renkaiden osastoinsinöörinä johti paluuseen Tampereelle.

Opetustyö oli ilmeisesti sukulaisuus, koska isä sekä sisar olivat opettajia. Vuonna 1990 Juha siirtyi yliopistoon opetus- ja tutkimustehtäviin sekä suorittamaan jatko-opintoja. Ne menivät pitkän kaavan mukaan, eli ensin lisensiaatiksi ja vuonna 2000 tekniikan tohtoriksi konetekniikasta. Väitöskirjan aiheena oli rasvavoideltujen vierintälaakerien kunnonvalvonta akustisen emission mittauksen avulla.

Yliopistossa Juhalla oli monta virkaa assistentista laitosjohtajaksi. Vuodesta 2000 hän oli konediagnostiikan professorina 5 vuotta ja loput työurasta konedynamiikan dosenttina. Lisäksi hän toimi tekulla, nykyisin TAMK, tuntiopettajana kymmenisen vuotta, sekä luennoi yhdistysten ja yritysten koulutustilaisuuksissa mm. AEL:ssä.

Yliopiston virat ovat pääosin määräaikaisia, joita pitää hakea uudelleen 1–5 vuoden välein. Ajan myötä hakemuksia ja määräyksiä kertyi paksu nippu. Vanha sanonta on: "tutkija, joka ei julkaise, lakkaa olemasta". 30 vuoden aikana kertyi 125 julkaisua. Niiden piti läpäistä kansainvälinen, tieteellisen julkaisutoiminnan laadunarviointi. Juha kirjoitti myös osia moniin kirjoihin. Erityisen



Väitöskaronkka ravintola Mylläreissä vuonna 2000.



Yliopiston Koneensuunnittelun laboratoriossa mittauksia tekemässä.



Kalassa mökillä 2006.

mieluisia olivat yritysten tilaamat tutkimuspalvelut.

Perhe

”Olemme vaimoni Hilkan kanssa eläkeläisiä ja elellemme kaksistaan. Toinen on autoharrastaja ja toinen harrastuksen seuraaja. Kesät olemme Orivedellä Längelmäveden rannalla, isäni vuonna 1960 rakentamalla kesämökillä ja talvet Tampereella. Kesät kuluvat mökkiä kunnostellessa ja kalastellessa, joka on ollut harrastuksena koko ikäni. Poikamme Joni on perustanut perheensä jo toistakymmentä vuotta sitten ja tuonut meille kaksi lastenlasta. Toinen heistä on osoittanut jonkin verran kiinnostusta autoihin, toinen ei juurikaan.”

Autoharrastus

Ensimmäinen auto oli lastenvaunuista tehty mäkiauto. Moottoripyörän ajokortti tuli 16-vuotiaana Kalevan Autokoulussa 175 cc Vespalla. Isä osti uuden 125 cc Yamaha AS3 kevytmoottoripyörän, jolla ajeltiin parisen vuotta.

Auton ajokortin jälkeen isältä tuli suhteellisen tuore Ford Cortina Deluxe. Se oli 1,6 litran Kent-moottorilla ja vuosimallia 1968. Sen rakenne oli helppo huoltaa ja korjata. Alkuperäinen moottori kesti 250 000 km. Siihen hankittiin uusi moottori. Sillä kierrettiin Eurooppa Itä-Euroopan kautta Italiaan ja Länsi-Euroopan kautta takaisin kotiin. Alpeilla, noin 2 000 metrissä, happi

oli niin ohutta, että jyrkimmät ylämäet piti ajaa ykkösvaihteella kaasua pohjassa.

”Vuonna 1985 meidät vihittiin avioliiton satamaan Tampereen Tuomio-kirkossa. Samana vuonna vaimoni ajoi Cortinalla kolarin. Onneksi hänelle ei sattunut mitään. Kun hinausauto nosti auton lavalle, kokeilin sormellani pohjan palkkeja. Sormi mennä rusahti palkin läpi. Se oli aivan mätä. Ihme, että se oli pysynyt kasassa. Otin muistoksi Ford-merkin, kromisen Cortina-tekstin

ja vaihdekepin nupin. Merkki ja teksti ovat vieläkin autotallin seinällä.

Cortinan jälkeen kaikki käyttöautot ovat olleet Toyotoja, paitsi nykyinen Lexus, joka sekin on saman firman eri brändi. Meillä oli sellainen tapa, että isä osti uuden auton noin 5 vuoden välein. Tämän jälkeen minä ostin sen, ja ajelin auton loppuun tai myin sen pojalleni. Näin meni Cortina ja viisi Toyotaa. Sitten perinne loppui, isä poistui tästä maailmasta ja poikamme muutti työasioissa Kiinaan seitsemäksi vuodeksi. Takavetoinen Corolla vuosimallia 1981 oli yksi mukavimmista. Se oli tilava ja kulki hyvin 1,3 litran kaksikurkkuisella kaasuttimella varustetulla moottorilla.”

Kiireisimpinä työ ja perhe-elämä vuosina autoharrastus rajoittui autojen huoltoon ja ajokunnossa pitoon. Kaikki mitä pystyin, tein itse. Vuonna 2005 hankin itselleni harrasteauton, vuosimallin 1963 Ford Thunderbirdin. Purin sen alkutekijöihin sekä kasasin uusilla ja kunnostetuilla osilla. Kunnostustyö oli erinomaista hermolepoa työn vastapainona. Työhön meni pikkuhiljaa tehden noin 11 vuotta.”

Tammobin hallitukseen

”Yhdistystoimintani liittyi paljolti työtehtäviin. Kunnossapitoyhdistys Promaint ry:ssä olin jäsenenä perustamisesta lähtien ja toimin jäsenenä sen alatoimikunnissa, PSK-Standardisoinnissa olin jäsenenä parisen kymmentä vuotta, Suomen Tribologyyhdistyksessä olin jäsenenä ja sain jopa palkinnon



Yamaha Petsamon pihassa.



Cortinalla Eurooppaa kiertämässä 1980-luvulla.

Raunio erosi, nousin varsinaiseksi jäseneksi. Toistaiseksi hallitustyöskentely on tuntunut mielenkiintoiselta. Siinä on oppinut vähitellen tuntemaan henkilöitä myös omilla nimillään, vaikka vielä Tammobin aktiiveissa on paljon anonyymejä. Hieman yllättävää on ollut, että yhdistyksen järjestämät tapahtumat työllistävät hyvin paljon suoraan myös hallituksen jäseniä. Tapahtumien järjestämiseen liittyvä byrokratia vaikuttaa raskaalta. Vapaaehtoisten saaminen pyörittämään erilaisten yhdistysten toimintaa taitaa nykyisin olla hieman vaikeata.”

lisensiaattityöstäni. Työtehtävieni ulkopuolella olin lionsklubi LC Tammerkoskessa sen lopettamiseen asti, sekä nykyisinkin olen jäsenenä Tampereen Teknillinen Seura ry:ssä.

Jäin eläkkeelle vuonna 2020, kun korona iski Suomeen. Olin jo harkinnut liittymistä johonkin harrastusseuraan. Siitä saisi aktiviteettia elämään kodin ulkopuolella. Koska olin hankkinut harrasteauton, liittymisen autoseuraan tuntui luonnolliselta ja kiinnosti eniten. Olin Suomen Laakerikeskuksen Nekalan liikkeessä ostamassa osaa harrasteautooni. Myyjän kanssa tuli juttua. Liikkeeseen tupsahti henkilö, joka liittyi keskusteluun. Hän tiedusteli minulta, kuulunko Tampereen seudun mobilisteihin. Kun kerroin, että en kuulu, ehdotti hän liittymään siihen heti. Tein sitten työtä pyydettyä, ja liityin Tammobiin vuoden 2022 tammikuussa.

Myöhemmin selvisi, että suosittelija oli Tammobin jäsen Kari Vuori. Liittyessäni Tammobiin en tiennyt siitä mitään, enkä tuntenut sieltä ketään. Vuoden 2025 loppupuolella Martti Piltz tiedusteli, olisinko kiinnostunut osallistumaan Tammobin hallitukseen. Suoranaisesti mitään suurta hinkua siihen ei minulla ollut, mutta koska vapaaehtoisesti olin liittynyt, niin en voinut oikein kieltäytyä. Tammobin Syyskokouksessa 26.11.2025 minut valittiin hallitukseen. Tiukassa valintaprosessissa arpa ratkaisi, että tulin hallituksen ensimmäiseksi varajäseneksi. Kun hallituksen varsinainen jäsen Pyry

Vuosimallin 1981 Corolla.



T-birdillä vaimon kanssa Vehoniemessä Vappuna 2026.

TAMMOBIN 2026 TAPAHTUMAT

SYYSKUU

Pe-la 4.-5.9. DAK Marknaden Falun (lähtö torstaina 3.9. Kangasalta, paluu sunnuntai 6.9.)

La 12.9. Nostalgia Näsijärviajo. Lähtö Juustoportti Ylöjärvi klo 11 ja maali Murikka-Opistolla. Ilmoittaudu 045 666 3111 viimeistään 9.9. mennessä. 045 666 3111.

LOKAKUU

Ke 7.10. klo 17.30 Kerhoilta Prescossa. Presco Oy, Onkkaalantie 33, 36600 Pälkäne. Markku Uotila esittelee nykyaikaisia autokemikaaleja.

MARRASKUU

To 19.11. Syyskokous Restaurantia, Kylä-Aakkulantie 90, Kangasala. Tilaisuus alkaa klo 17:00 kahvilla ja varsinainen syyskokous alkaa 18:00

Su 29.11. Puurojuhla Sasin Toukolassa klo 15, Sasintie 20. Ilmoittautuminen viimeistään perjantaina 13.11.

JOULUKUU

**MUUTOKSET MAHDOLLISIA!
SEURAA NETTISIVUA!**

Oikaisu

Kuva Martti Piltz

Edellisessä lehdessä (Hyrysysy No 2 / 2026) artikkelissa Young timereita museossa? sivulla 12, sivun alalaidassa on kuva väärästä Cadillacista. Oheisen kuvan Cadillac-yksilö on Mobilian Ysäri-Jysäri-näyttelyssä. Tämä Cadillac osallistui vuonna 1995 Suomen ensimmäisen jääkiekon maailmanmestaruuden juhliin samoilla siirtokilvillä, tosin eri värisenä, kuten taustakuvasta näkyy.



KOKOUSKUTSU
Tampereen Seudun Mobilistit ry
SYYSKOKOUS

Torstaina 19.11.2026 klo 18:00

**Restauranta,
Kylä-Aakkulantie 90, Kangasala**

Tilaisuus alkaa klo 17:00 kahvilla
Varsinainen syyskokous alkaa 18:00



13 § YHDISTYKSEN SYYSKOKOUS

Yhdistyksen kevätkokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

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

TERVETULOA!

Petri Kata
Puheenjohtaja
Tampereen Seudun Mobilistit ry



AP Lällä lähdössä FIVA World Event-
reitille O-autona