

HYRYSY

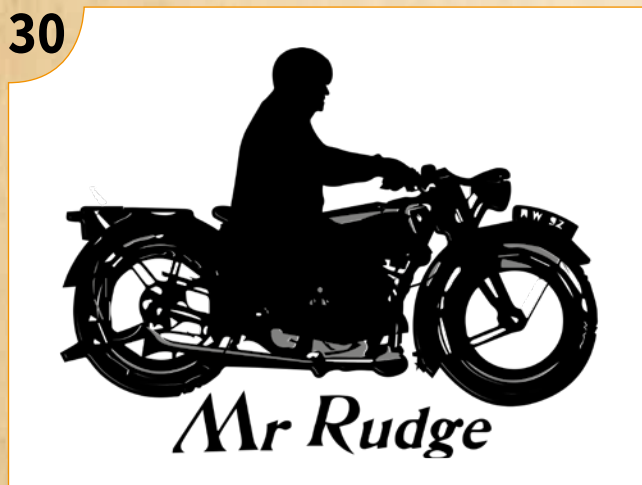
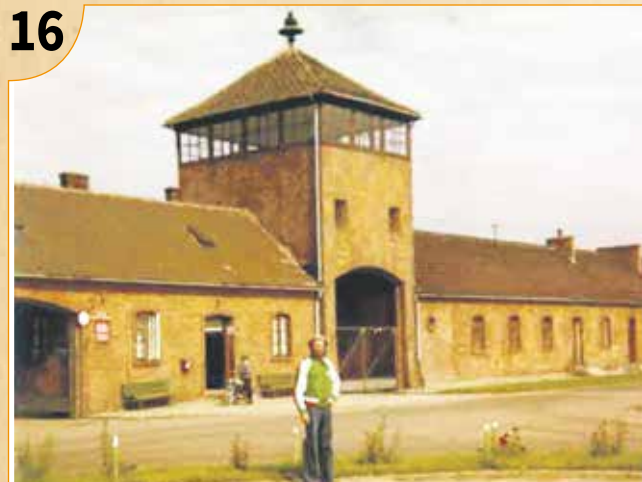
– MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 2 / 2021



Haaveista pitää tehdä totta s.8
FIM-ralli 1975 s.16



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta.....	3
Maailman historian toinen	
Hyrysysy Menolainen	4
Merkkinurkka	6
Haaveista pitää tehdä totta	8
Tavallinen tarina motorismista, osa 3	14
Rane muistelee, osa 69	16
Kettusen Citroen	23
Liikennemerkki 100 vuotta	26
Ääni vuosisadan takaa	30
Keskusliiton kuulumisia.....	32
Ihanat ja turhamaiset vanteet.....	34
Tulevat tapahtumat.....	36
Hyrysysyn kauppapaikka	37
Kevätkokouksen teams-järjestelyt	38
Kevätkokoukscutsu.....	39

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
Lehden osoite: martti.piltz@mobilistit.fi
Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
Painosmäärä: 750 kpl

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



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

Vuoden 2021 HYRYSYT ilmestyvät:

1/2021	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2021
2/2021	juhannukseksi	aineistopäivä 24.05.2021
3/2021	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2021
4/2021	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2021

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 2/2021 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Lasse Suhonen, Meelis Niin, Pasi Myllymäki, Asko Nieminen, Jyrki Laiho, Ari Reinikainen, Kalevi Nokkonen

Kannen kuva: Vappuajot 2021, kuva Asko Nieminen

Puheenjohtajalta

Kiitoksin!

Tiedän ja ymmärrän, ettei jäsenlehden tekeminen ole työtä ja se on niin helppoa, että jokainenhan sen osaa tehdä. Kuitenkin nyt, kun nykerrän lehteä kasaan, ei voi kuin hämmästellä sitä määrää tietoa, taitoa ja kokemuksia, mikä jäsenkunnassamme on. Ensinnäkin hattu päästä Matti Järvenpälle, joka aloitti Hyrrysyt toimittamisen vuonna 1975.

★ ★ ★

Ranen kirjoitussarja on edistynyt jaksoon 69. Se on aikalailla ainutlaatuista. Kun on itse syntyperäinen huti, jolta päiväkirjan pito ei onnistu, ei voi kuin ihailla Ranen tätäkin jaksoa. Ranen muistelmat palauttavat mieleen paljon omia muistoja ja kokemuksia. Toisaalta voi sanoa, että jos harrastustamme halutaan kehittää kulttuuriperinnön tallentamisen näkökulmasta, niin Ranen päiväkirja on sitä mitä syvällisimmin. Samoin tietysti Lasse Suhosen ja Prusin Antin tarinat omista muistoistaan. Siis kiitokset kaikille kirjoittajille, unohtamatta tämän numeron mahtavaa Jyrki Laihon Prefect-tarinaa ja museoajoneuvotarkastajien puolesta kirjoittavan Pasi Rintakosken Sitikka-esittelyä. Ne ovat yhteistä Suomen kansan "Suurta kertomusta".

★ ★ ★

Uskomatonta asian- ja asialähteiden tuntemusta edustaa Hannu Aallon Merkkipalsta. Niissä heijastuu hienosti auton asema viime vuosisadan alun tuotteena, jolla moni yritti hankkia elantonsa, ehkä jopa rikastua. Useimmat yritykset vajoaisivat historian roskatynnyriin, ellei Hannu niitä kaivaisi päivänvaloon. Muillekin palstatila on avoinna. Uusista palstatilan käyttäjistä Kalevi Jakari on tunnettu isojenkin lehtien sivuilta. Nyt sitten myös Hyrsystä!

★ ★ ★

Mutta lopuksi parhaat uutiset keskusjärjestömme suunnalta: Keskusjärjestö palauttaa kaikille jäsenyhdistyksille osan viime vuoden ylijäämästään "koronatukena". Turha mainita, mikä yhdistys teki tästä aloitteen yli vuosi sitten. Samaten museoajoneuvotarkastus pyritään saattamaan siihen kuntoon, mitä laki ja määräykset siltä edellyttävät. Voidaan sanoa, että nyt Keskusliitto tekee työtä jäsenyhdistystensä hyväksi.



Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat



Rannikon Aarre

ProMart

Mesi Autooy

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO



TAMMER
Lattiat

Maailman historian toinen Hyrysysy Menolainen

Perustajajäsenemme Matti Järvenpää täytti äskettäin 85 vuotta. Hänen taidettaan oli Hyrysy-Menolaisen 2/1975 eli siis historian toisen Hyrysysyn kansi. Hienoa työtä! Lehti oli hänen toimittamansa, kuten ykköslehtikin. Opiksi ja ojennukseksi meille on kopioitu Hyrysysyn sivu 5, jossa on Suomessa rekisteröityjen henkilöautojen merkkijakauma 31.12.1960. Siitä voisi kommentoida, ettei Skodan, Volkcarin eikä Mesen sijoitus ole paljon listalla muuttunut nykypäivään verrattuna, mutta aika monta merkkiä on jo vaipunut unholaan. Sama koskee vuoden 1961 aikana rekisteröityjen autojen listaa, mutta Matin painettu kommentti on osuva listan loppupään merkeistä. Ja on tainnut listan laatijallekin sattua pikku kokkareita merkin ja ajoneuvoluokan kanssa. Koko lehti on julkaistu nettisivullamme.

Automobiili = Henkismiesten historiallinen kannastus!

HYRYSYSY

No 2

1975

MENOLAINEN

SA-HK:n TAMPEREENKERHON KERHOLEHTI

OSTETAAN MYYDÄÄN VAIHDETAAN

OSTETAAN:

Ostan 170:n Mersun vara-osa-autoksi tai irtosia. Pullakahvit vihjeestä!

Simo Pyykkönen
puh. 30800 työ
770624 koti

Halutaan ostaa
CZ 150 cm³

Rauno Renko
puh. 440499

Ostetaan
M-B 170 Va -51
puskurit ja tavaratilan kannen vasen sarana,
VW -52
listoja, sisävalon lasi, ym osia.
Rainer Mäkipää
39110 Simuna
puh. 31411/241 työ
719127 koti

Olen kiinnostunut Stdebaker henkilö-, kuorma- ja linja-autoista, niiden osista ja kirjallisuudesta
Matti Grönlund
Kumpulantie 9
33610 Tampere 61
puh. 27630 työ
620470 koti

Ostetaan Chevrolet 1959 osia
Juhani Salminen
puh. 55267.

HENKILOAUTOJEN JAKAANTUMINEN MERKIN MUKAAN 31.12.1960					
Maskvitsh	24416	Citroen	3137	Panhard	804
Skoda	21319	Volga	2674	Kaiser	679
Ford	17421	Morris	2670	Landrover	634
Volkswagen	16076	BMW (EMW)	2477	Saab	609
Pobeda	8279	AWZ	2247	Borgward	600
Opel	7623	Vauxhall	2243	Warszawa	569
IFA	7074	Hillman	1871	De Soto	552
Renault	7048	Volvo	1840	Chrysler	551
Peugeot	6410	Rover	1813	BMW	529
Mercedes Benz	5321	Standard	1798	Lloyd	491
Fiat	5011	Willis	1239	Goggomobil	386
AWE	4775	Donau	1175	Goliath	171
Simca	4401	Dodge	1034	Bedford	108
Austin	4332	Trabant	956	Commer	97
Chevrolet	3833	Plymouth	824	Muut	5109

V. 1961 AIKANA REKISTERÖIDYT, UUDET JA VANHAT HENKILOAUTOT

Maskvitsh, Neuvostoliitto	29780	Studebaker, USA	411	Victoria	5
Skoda, Tšekkoslovakia	24789	Buick, USA	407	International, USA	4
Volkswagen, L.Saksa	19541	Zim, Neuvostoliitto	366	Terraplane	4
Ford, USA	19067	Humber, Iso Britannia	342	ZIS, N-liitto	3
Opel, L.Saksa	10302	Packard, USA	216	Ford, Ranska	3
Ford, Iso-Britannia	8481	Rambler, USA	215	Horch	3
Peugeot, Ranska	8270	Tatra, Tšekkoslovakia	194	Hotchkiss, Ranska	3
Renault, Ranska	7932	Hudson, USA	184	Morgan	3
Pobeda, Neuvostoliitto	7895	Steyr Puch, Itävalta	178	Maico, L.Saksa	3
IFA, I.Saksa	6879	Nash, USA	168	Ford Comète, Ranska	3
AWE, I.Saksa	6716	Jowett, Iso Britannia	166	Ferrari, Italia	3
Simca, Ranska	6446	Henry J., USA	161	Minor, Tšekkoslovakia	3
Fiat, Italia	5860	Pontiac, USA	158	Crossley, USA	2
Mercedes Benz, L.Saksa	5825	Oldsmobile, USA	148	Graham	2
Austin, Iso-Britannia	5522	Jaguar, Iso Britannia	141	Oakland	2
Ford, L.Saksa	4743	NSU, L.Saksa	129	Whippet	2
Chevrolet, USA	3610	Singer, Iso Britannia	115	Bentley, Iso Britannia	2
Citroen, Ranska	3512	Armstrong Siddeley, I. Brit.	92	Lanchester	2
Morris, Iso Britannia	3480	Tempo, L.Saksa	85	Aero, Tšekkoslovakia	2
Volga, Neuvostoliitto	3450	Checker, USA	72	Jawa	2
Vauxhall, Iso Britannia	2793	Bradford, Iso Britannia	71	Trojan, Iso Britannia	1
Volvo, Ruotsi	2661	Cadillac, USA	69	Horch Sachsenring, I.Saksa	1
BMW-EMW, L.Saksa	2315	Walseley, Iso Britannia	65	UAZ, Neuvostoliitto	1
AWZ, I.Saksa	2279	Adler, L.Saksa	60	Csepel, Unkari	1
Hillman, Iso Britannia	2239	Alfa Romeo, Italia	56	Thornycraft	1
Vedette, Ranska	2019	Barkas, I.Saksa	56	Vidal	1
Rover, Iso Britannia	1931	GAZ, Neuvostoliitto	41	Electra, USA	1
Standard, Iso Britannia	1750	MG, Iso Britannia	39	Alvis, Iso Britannia	1
DKW, L.Saksa	1662	Hanomag	36	Aston Martin	1
Trabant, L.Saksa	1584	DAF, Alankomaat	24	Berkeley	1
Dodge, USA	1224	Porsche, L.Saksa	22	Fairthorpe	1
Willis, USA	1163	Gutbald, L.Saksa	18	Rolls Royce, Iso Britannia	1
Goggomobil, L.Saksa	1161	Nysa, Puola	17	Bleichert, L.Saksa	1
Saab, Ruotsi	1115	Fulda, L.Saksa	17	Faun	1
Borgward, L.Saksa	993	Sunbeam, Iso Britannia	13	FMR	1
Panhard, Ranska	983	Austin Healey, Iso Brit.	13	Zundapp	1
Commer, Iso Britannia	856	Lancia, Italia	12	Moretti, Italia	1
Plymouth, USA	827	Riley, Iso Britannia	12	Muita USA-sta	82
Lloyd, L.Saksa	819	Steyr, Itävalta	9	Muita Ranskasta	3
Goliath, L.Saksa	729	Daimler, Iso Britannia	9	Muita Englannista	2
Land Rover, Iso Britannia	673	Messerschmitt, L.Saksa	9	Muita L.Saksasta	3
Kaiser, USA	587	Tshika, Neuvostoliitto	9	Justicialista, valm.maa	
BMW, L.Saksa	585	Reo, USA	8	tuntematon	1
Warsava, Puola	575	Allard, Iso Britannia	6	Monark	1
De Soto, USA	564	Wanderer, L.Saksa	6	Omatekoiset	12
Chrysler, USA	516	Heinkel, L.Saksa	5	Muita	17
Triumph, Iso Britannia	501				

Tutki tarkemmin ylläolevaa tilastoa, varsinkin loppupää on mielenkiintoinen. Esim Horch Sachsenring, Aero, Morgan, Maico, Justicialista, ym Kuka tietää kertoa näiden autojen kohtalosta maassamme, missä ovat tällä hetkellä? Kirjoita seuraavaan hyrysysmenolaiseen.

MYYDÄÄN:
Myyttävänä Mersu 180, vm -53, pieniä puutteita, hp. 350:-, sekä 2 CV, vm -61 "peltikatto", kone hyvä. Tied. puh. 931 - 33100 / 537.

Myydään Ford Vedette 1951, ajokuntoinen, mukana runsaasti varaosia.
Onni Lehtinen, Väinöläkatu 10 A 5 Tampere
puh. Sarvis k-osasto.

Nesselsdorfer / NW

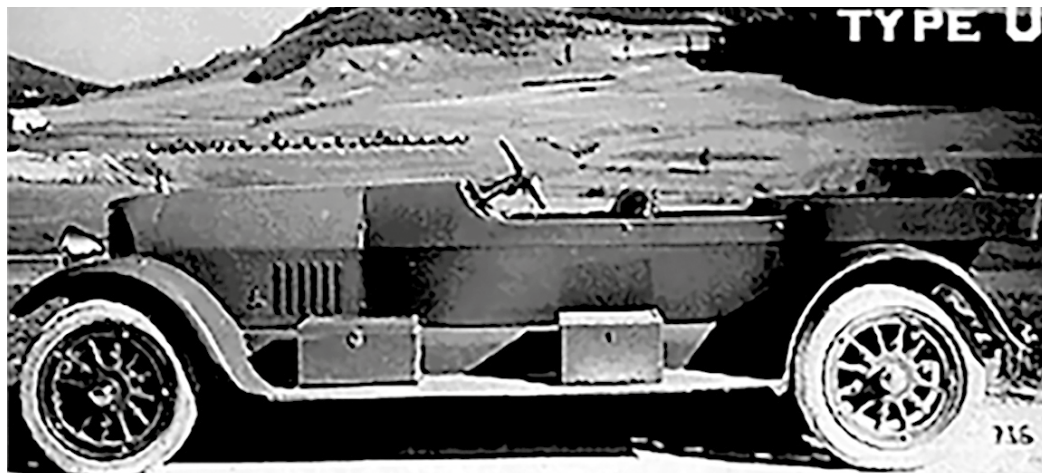
Tsekkoslovakiassa (tässä tapauksessa Itävalta-Unkarissa) on valmistettu monia mielenkiintoisia autoja ennen toista maailmansotaa. Eräs ensimmäisistä oli Nesselsdorfer, joka tunnettiin myös nimellä NW. Merkin historia alkoi jo 1890-luvulla, jolloin Nesselsdorfer Wagenbau hankki Benz auton tutkiakseen mahdollista autonvalmistusta tuotannossa olevien rautatievaunujen lisäksi. Prototyyppi, joka perustui suurelta osin mainittuun Benziin, esiteltiin 1897 ja pienimuotoinen tuotanto aloitettiin hiukan myöhemmin. Autoissa oli kuitenkin suuria ongelmia



erityisesti vaihteistossa. Vaihteisto-ongelmia kutsuttiin korjaamaan nuori mies nimeltään Hans Ledwinka. Vuonna 1900 ilmestyi ensimmäinen varsinainen NW auto, tyyppi A, joka oli kokonaan Ledwinkan suunnittelema. Auton kaksisylinterinen 9 hv moottori sijaitsi takana (tyyppi B 12 hv keskimoottori). Tyyppi C oli varustettu nelisylinterillä vastaiskumoottorilla, kuten sitä seuraavat tyypit D, E ja F. Keskimoottoriratkaisu osoittautui epäluotettavaksi ja siihen oli vaikea päästä käsiksi

– auto täytyi lähes purkaa.

Ledwinka lähti yhtiöstä 1902 ja suunnitteluvastuu siirtyi muille. Tyypissä J moottori (nelisylinterinen 5881 cc, 35 hv) oli sijoitettu eteen – auto oli raskas ja alitehoinen. Ledwinka saatiin houkuteltua takaisin 1905. Hän suunnitteli täysin uuden auton; tyyppi S. Moottori oli edistyksellinen nelisylinterinen ohc (kannen yläpuolinen nokka-akseli), 3308 cc ja 30 hv. Tyyppi T oli myös nelisylinterinen, yhtenäisellä lohkokolla oleva 3562 cc, 44 hv moottorilla varustettu auto. T21 säilyi tuotannossa aina merkin loppuun asti, kuten myös tyyppi U (kuusisylinterinen 5343 cc, 54 hv tehoinen moottori). Koko merkin olemassaolon ajan autotuotanto oli varsin pientä. Maaliskuussa 1919 NW merkki vaihtui Tatraksi.



1915 NW tyyppi U.



Wikov

Maatalouskoneita valmistava Wichterle & Kovarik halusi mukaan autonvalmistukseen. 1922 yhtiö hankki italialaisen Ansaldo -auton suunnittelun lähtökohdaksi. Ensimmäinen Wikov (malli 7) tuli tuotantoon 1925; auto oli varustettu nelisylinterisellä vesijäähdytteisellä 1478 cc (28 hv) moottorilla.



Wikov 7



1931 Wikov 'Kapka'

Tässä moottorissa oli, kuten kaikissa Wikov -moottoreissa, kannen yläpuolinen nokka-akseli eli ohc. Myöhempi tyyppi 35 oli varustettu suuremmalla, 1743 cc (35 hv) moottorilla.

Aerodynamiikka oli suuressa roolissa ja 1931 suunniteltiin

tyypin 35 alustalle hyvin virtaviivainen kori. Tämä tapahtui kolme vuotta ennen ensimmäisestä virtaviivaisesta tuotantoautosta kunnian saanutta Tatra T77 -mallia. Auton suorituskky kärsi pienestä moottorista, sillä virtaviivainen

kori oli alkuperäistä raskaampi. Huolimatta lehdistön ylistävistä kommenteista ei ostava yleisö autolle lämmennyt ja tuotanto jäi lopulta kuuteen yksilöön.

1932 moottorisäätöön saatiin poikkeus; kehitettiin pienemmän auto prototyyppi, joka oli varustettu takana sijaitsevalla kaksisylinterillä vesijäähdytteisellä kaksitahtimoottorilla. Tuotantoa ei koskaan aloitettu.

Tyyppi 40 (1942 cc, 43 hv) muodostui myydyimmäksi Wikov malliksi 330 kpl valmistusmäärällä. Mallia valmistettiin 1933-1935.

Suurin ja kallein Wikov -malli oli tyyppi 70; suora kahdeksansylinterinen 3485 cc moottori kehitti 70 hv. Vain neljä autoa valmistettiin.

Viimeinen Wikov valmistui 1937. Autotuotanto oli koko ajan pienimuotoista; kaiken kaikkiaan vain 750 Wikov -merkkiä kantavaa autoa valmistui.



Prefect omassa tallissa.

Jyrki Laiho

Haaveista pitää tehdä totta

Prefect muistoissa

Teksti ja kuvat (ellei toisin mainita) Jyrki Laiho

Kaikilla meillä on muistoja lapsuudestamme – sellaisia jotka tavalla tai toisella vaikuttavat myös myöhempään elämäämme. Meidän harrastuksemme ollessa kyseessä ne liittyvät yleensä lapsuusajan autoihin. Niin minullakin.

Pikkupoikana viisikymmen-

Ensiautoni Ford 17M kuvattuna kesällä 2020.



luvun lopulla asuin perheeni kanssa Tampereella uutuuttaan maalintuoksuisessa Kalevassa. Vaatimattoman keskiluokkaisena perheenä meillä ei ollut omaa autoa, ja niin Sammonkadun talouskaistoilla kuin myös talomme edessä olevalla paikoitusalueella olikin vielä silloin hyvin tilaa. Mutta paras kaverini Seppo asui pari kerrosta alempana – ja heidän perheellään oli auto – syvän tumman sininen Ford Prefect! Sitä klassista sodan jälkeistä mallia joka itse asiassa pohjautui jo 1930-luvun alussa esiteltyyn Englannin Y-Fordiin. Yhdessä kun meitä kuljetettiin kouluun, harrastuksiin ja kesämökeille, niin tästä Prefectistä tuli myös minulle se lapsuuteni ensimmäinen auto. Muistan hyvin sen tuoksun, mukavan upottavan takasohvan ja perinteisen arvokkaan sisustuksen bakeiliittikojetauluineen. Meidän mielestämme Prefect oli hieno auto – vaikkakin jotkin pihan lapset kateellisina mollasivat sitä hiukan vanhanaikaiseksi. Kuusikymmenluvun alussa sitten Prefect vaihtui tuliterään tähtiperä-Cortinaan, joka oli tietysti edeltäjänsä verrattuna komea ja nykyaikainen sen ajan perheauto. Mutta jotenkin ainakin itse jäin kaipaamaan vanhan Prefectin tunnelmaa...

Ford 17M

Ehkä juuri noista muistoista johtuen olen aina ollut kiinnostunut vanhemmista autoista. Kun tulin 70-luvun alussa ajokortti-ikään, niin – ensimmäisenä meidän perheestämme – ajoin sen ajokortin ja meillekin hankittiin vihdoinkin oma auto. Olin kuvitellut omilla säälistävillä säästöilläni hankkivani itselleni jonkin loppuun ajatun halvan rakkineen, mutta isäni oli viisas mies. Hän ehdotti uudemman auton hankkimista ja sanoi vielä rahoittavansakin sen, jos sitten lupaan tarvittaessa sillä kuljettaa vanhempiani mökille ja asioille. Niinpä joulukuussa 1972 tehtiin Auto-Lammisella kaupat kauniista ja tilavasta tummansinisestä kaksiovisesta Ford 17M P7a-mallin autosta. Autolla oli silloin viitisen vuotta ikää ja vain 58 500 km mittarissa. Se oli kuin uusi – merkiliikkeen varaosapäällikkö Eino Niemi



Possunokka-Transit.



Ystäväni Seppo heidän Prefectinsä katolla vuonna 1958. Kuva Seppo Edelmännin kotialbumi

oli pedantti mies ja pitänyt silmäteränsä hyvin.

Merkkiuskollisuutta

Vuodet vierivät ja 17M palveli moitteettomasti. Pääasiassa nuoren miehen ajoja – koulumatkoja, pelireissuja ja tietysti sitä aivan turhaa pyörimistä korttelin ympäri Hämeenkadulla... Mutta myös vanhemmat saivat kyytiä, aina ulkomaille Norjaan asti heti kesällä 1974. Seuraavana vuonna 1975 tein nuoren morsiameni kanssa yhdessä vielä pidemmän lomamatkan Euroopan ympäri Italiaa myöten. Kihlaus Helenan kanssa johtikin sitten avioliittoon ja 17M muuttui perheautoksi.

Uskollisesti se edelleen palveli myös sellaisena aina 80-luvun puolelle asti, kunnes iän mukanaan tuomat pikkuvaivat alkoivat vähitellen jo nakertaa luotettavuutta. Lopullinen niitti tuli takapenkiltä kun kolmivuotias tyttäreemme Jutta ihmetteli ääneen että ”Isi, miksi kaikilla muilla on uusia ja pieniä autoja – mutta meillä on iso ja vanha?” No sitten perheeseen hankittiin se pieni ja uusi auto vuonna 1983 – etuvetoinen Escort – ja sen jälkeenkin pysyttiin Fordeissa.



Napattu vuonna 1999, kun olimme nuoremman tyttäreni Lotan kanssa katsomassa Grels Teirin autoa Pietarsaaren lähellä. Lotta täytti alkuvuodesta 30 v. Niin se aika menee..

Taloon tuli peräjälkeen useampiakin Sierroja ja Mondeoita, välillä jopa yksi Scorpio. Vanhaa palvelijaa ei kuitenkaan hylätty. Autoon liittyi liian monia yhteisiä muistoja, eivätkä kilometritkään vielä rasittaneet. IUF-90 jäi ensin kakko-sautoksi, sitten kesäautoksi ja lopulta se museorekisteröitiin tammikuussa 1994. Ensimmäisenä P7-mallisarjan edustajana Suomessa, muuten. Mikä parasta, niin tämä sama 17M on edelleen tallissamme ja vieläpä aivan moitteettomassa kunnossa. Yleensä kaikki katuavat ensiautonsa myymistä – minun ei tarvitsel! Vaikka kukaan meistä ei nuorene, niin voin siis sanoa ajavani edelleen samalla autolla ja sama tyttö vierelläni kuin 1970-luvun puolella välissä.

Possunokka

15 vuotta sitten perheeseen tuli toinen vanha Ford. Pienen sattuman kautta vuonna 2006 käsiini päätyi vain 150 000 km ajettu Mk 1 Ford Transit diesel – aavistuksen kuumuinen ja nuhruinen, mutta pölykapseleita myöten täydellinen umpipakettiauton perusmalli. Auto oli ollut tehtaan talon-

miehen auton ja siksi kevyellä käytöllä. Tarkoitukseni oli ensin vain pelastaa tämä ”Possunokka-Transit” edessä olleelta romutukselta, mutta tavara-autona se osoitti hyvin pian käytännöllisyytensä. Ammattilaisten tekemän kunnan entisöinnin ja ylimaalausien jälkeen Transit museorekisteröitiin vuonna 2010. Hyötyajoneuvolla ajamisessa on minulle oma nostalgiansa, sillä rahoitin opintojani ajamalla pari vuotta ympäri vuoden Mallasjuomalla jakeluajoa, vuosina 1973-74. Silloiset työkaluni pitkälavainen Scania 36 ja Bedford TK olivat tietysti kuorma-autoja, mutta tunnelma Transitilla ajassa on hyvin samankaltainen.

Prefect mielessä

Vuosikymmenien varrella en kuitenkaan koskaan unohtanut vanhaa Prefectiä. Ajattelin aina että sellainenkin kyllä voisi tulla liimme sopia. En millään tavalla kuitenkaan ollut aktiivinen asian kanssa, vaikka joskus 90-luvun lopulla kävin jopa katsomassa Pietarsaareissa asti erästä yksilöä. Se oli kuulemma ollut aikanaan itsensä ministeri Grels Teirin omistuksessa.

Auton kunto vain oli sellainen että se ylitti omat kykyni kunnostuksen suhteen.

Vuosikymmenien vieressä Prefectit alkoivat käydä jo harvinaisiksi – ja samaan aikaan entisöimättömät yksilöt yhä huonokuntoisemmiksi. Ajan myötä myös toiveikkaat hintapyynnöt huonoistakin aiheista nousivat aina vain yhä korkeammiksi. Viime vuonna ymmärsin, että Prefect jää pelkäksi haaveeksi jos en todella tee asialle jotakin.

Kesällä 2020 Sastamalasta löytyikin lupaavan tuntuinen yksilö. Kyseessä oli pitkään seissyt ja täyden entisöinnin tarpeessa oleva Prefect, vieläpä tumma väriltään. Hintaneuvottelut myyjän kanssa olivat vielä vaiheessa, kun yhtäkkiä ilmaantui toinen ostaja joka ei turhia tinkailut. Hetken asia harmitti, mutta myöhemmin kävi ilmi että se taisikin olla minun onneni.

Vihdoin täppää!

Perkolan Tuukka lähisukulaisena ja mobilistina tiesi hyvin Prefect-haaveeni pitäen silmänsä auki. Heinäkuun lopussa hän kertoi että Ruotsissa

lähellä Leksandia oli juuri samalla viikolla tullut myyntiin vähän ajettu ja nätisti ikääntynyt sekä aivan oikean mallinen 1953 Prefect E493A. Laittoin vielä linkin blocket.se-nettisivulle. Avasin iPadini, katselin hetken myynti-ilmoituksen kuvia ja soitin sitten siltä istumalta Ruotsiin. Myyjä – Mats nimeltään – vaikutti heti oikein mukavalta kaverilta. Hän kertoi, että kyseessä oli täydellisen alkuperäinen ”Morfars bil” jolla oli ajettu uudesta alkaen vain 41 000 km! Auton koko historia dokumentteineen oli tiedossa, ja hän oli vaarin poismenton jälkeen sillä itse ajanut kesäisin vuodesta 1982 lähtien.

Nyt toinen harrasteauto tarvitsi tilaa. Kyseisen puhelun aikana tuli vahva tunne siitä, että jos en nyt tartu tilaisuuteen, niin Prefect jää lopullisesti pelkäksi haaveeksi. Mats kertoi hintapyyntönsä ja totesin vain että ”läter rimligt” – kuten se olikin – joten puhelun päätyttyä siirsin saman tien pyydetyn summan kruunuja Matsin tilille ennen kuin hän ehti muuttaa mielensä. Vuosien haaveilu ja jahkaaminen päättyi siis varsin nopeasti.

Korona-aikana emme pääs-

seet Tuukan kanssa hakemaan autoa itse. Kuljetuksen järjestäminen Suomeen Ruotsin Morasta kesti hetken ja osoittautui yllättävän mutkikkaaksi prosessiksi. Loppujen lopuksi kuitenkin kaikki onnistui hyvin. Prefect tuli Tampereelle syyskuun alussa. Vasta silloin näin sen ensi kertaa. Enkä lainkaan pettynyt. Kaikki oli juuri kuten Mats oli puhelimesta kertonut – muutamia pikku viat mukaan lukien. Sisustus oli aivan ehjä ja sivuventtiilimoottori käydä louskutti nätisti. Kaikki osat olivat tallessa ja toimivat. Toki maalipinta alkuperäisenä oli hiukan patinoitunut. Eihän auto mikään minttukuntoinen näyttelykappale ollut, mutta valmis tien päälle ihan sellaisenaan.

Kun vein Prefectin maahan-tulokatsastukseen, niin minulta kysyttiin halusinko samalla teettää vuosikatsastuksen? Auto oli tullut uuteen kotiinsa vasta edellisellä päivänä, enkä ollut sillä ajanutkaan kuin sen vajaat



Prefectin ruotsalainen omistaja on näpännyt tämän herkkuisen sisänäkymän autosta. Kaikki on paikallaan, eikä mitään puutu! Samalla kuvaidealla myydään autot tänä päivänäkin. Kuva Mats Rylander

10 kilometriä katsastusasemalle. Mietin hetken... mutta sitten ajattelin jotta miksi ei? Saanhan samalla tietää mahdolliset

korjaustarpeet. Niitä ei ollut, vaan Prefect läpäisi molemmat katsastukset moitteitta. Vanhus pääsi suomalaisiin kilpiin ja sai

tunnuksen ESH-942. Pakasta vedettiin pitkät valkoiset EU-kilvet, joita sitten en koskaan edes tullut ottaneeksi pois



Prefect Ruotsissa matkalla Suomeen. Kuva Mats Rylander

pussista. Tilasin tietysti saman tien saman tunnuksen musta-pohjaisena.. Minua ei lainkaan häiritse kuuden merkin kilpi. Autolla kun ei ole Suomi-historiaa ja tällainen rekisterikilpi muistuttaa itse asiassa Englannissa tuohon aikaan käytössä olleita mustia kolmen kirjaimen ja kolmen numeron kilpiä. Siksi ne mielestäni sopivat autoon aivan hyvin, siinä kuin muutkin.

Museoautoksi

Seuraavaksi tarkoituksena on tietysti muutoksatsastaa Prefect museoautoksi. Häkan Sandbacka kävi heti sen saavuttua talliini katsomassa etukäteen mitä autolle tarvitsee tehdä. Kun hän saapui paikalle, olin valmiina muistilehtiön ja kynän kanssa. Ehdottelinkin ehkä jotakin... Häkan kääntyi vain katsomaan minua ja sanoi vakavana ”Älä tee mitään, pilaat vain kaiken patinan!” Eli ei muuta kuin kunnon puhdistus ja niiden muutamien pikkuvikojen korjausta.



Taustapeili paikoillaan.

Sitä on talven mittaan nyt tehty. Listalla on ollut ja osin on vieläkin mm. tiivisteiden liimausta, karkenneen tuulilasin aukaisusalvan kunnostus, vaihdelaatikoon pari pikkuosaa es-

peili kuljettajan ovipielessä on jo paikallaan ja lisävarusteena oleviin takavaloihin tulee vielä vilkkukytkentä parantamaan turvallisuutta. Eivät nykyautoilijat tunne suuntaviittoja. Varapyörän kotelosta löytyi runsaasti näytteitä ruotsalaisesta maan-

tiepölystä lähes 70 vuoden ajalta. Onneksi näitä sivuventtiili-Fordeja on Englannissa vielä niin paljon että varaosia löytyy varsin hyvin. Posti ehti tuoda sumujen saarelta hyvissä ajoin ennen vuodenvaihteen brexitää mm. uudet tulpat, virranjakajan osat, puolan, kaikki johdot ja bensiinipumpun sekä vaihdelaatikon tiivisteet ja paljon pieniä pisteosia.

Haave on totta!

Vuosikymmenien haave on toteutunut, ja usein talven mittaan löysin itseni autotallista ihan vain istumasta itseäni vanhemman Prefectin kuljettajan paikalla, banjorattia hivellen ja asiaa ihmetellen. Nyt toivon seuraavaksi paljon aurinkoisia kesäpäiviä että pääsen ulkoiluttamaan kaikkia kolmea museoautoani.



Prefect katsastuskonttorilla.

Tämä artikkeli on julkaistu Prefect-harrastajien kansainvälisessä Sidevalve-lehdessä, tietysti Lontoon kielellä kirjoitettuna. Artikkelin kirjoittaja Jyrki Laiho on kirjoittanut Sidevalveen myös yleisartikkelin suomalaisesta mobilismista. Näyttäisi kuvakin olevan tutuista maisemista.

Sidevalve

Journal of the Ford Sidevalve Owners' Club

Features this issue

Brake Fluids: Glycol vs Silicone | Sidevalves in France
The Process of Designing the 100E
Transport Shortages: Ford's Popular Answer
Lost in the Bushes | How A Lifelong Dream Came True

Jyrki Laiho

How A Lifelong Dream Came True

I'm Jyrki Laiho - a new FSOC member and a self-confessed amateur from Tampere, Finland. Since I've been an architect I've not just a professional restoration ten years ago, and also has classic car status, with no road tax and a cheap annual traffic insurance. Very handy. Living in a house with a big yard. And a car owner has lots of friends, too - I've noticed that.

During all these decades I couldn't forget the old Prefect. I always thought that one could easily fit into my chain of cars. I wasn't very active in searching for one - I just kept my eyes open for opportunities. Sometimes I even drove hundreds of miles to check an old Prefect for sale, but in vain. Years went by. E403A Prefects were scarce here and their general condition was getting worse and worse, which was not good, as I can neither weld nor do any demanding mechanical jobs myself.

Last year, I realised that this dream would never come true unless I gave myself a kick and did something about it. This spring a suitable E403A appeared in southern Finland for sale. For both good - in need of a full rest and bolt restoration - yet with full history and complete. But with a hefty price tag, of course. Just as I was about to make an offer, along came a businessman from southern with big pockets, and bought it right away, paying a price that was even higher than the original demand! Purely as an investment, I think. Actually, that proved to be my good fortune: in July my machine was an E403A for sale in Sweden, with full history, only three previous owners, complete and just 26,000 miles on the clock, been used in a family car in Maastricht, near Lokaard. I called them immediately and had a long talk with Jari, the owner, in language barrier. Swedish being the second official language in Finland. A very nice chap he was! During that call I knew this was it - now or never! Make it now or never! I just said "I'll bring it home later", in Swedish - which I was and translated that the money would be ready. Transport arrangements from Sweden to Finland took a while, but the car finally arrived in Tampere in early September and I love it for the first time. As expected, there was no reason for disappointment: inside and looking sharp, clear signs of age value, of course, original paint a bit faded. So, try to means to start restoration condition, but ready for the road. Everything was exactly as Jari had told me, with some minor faults he had mentioned included.

Being an imported car - although within the EU - it had to be checked for fulfilling Finnish period requirements, which is the first step to registration, so I carefully checked my Prefect for the authorised checking point. They asked me if I wanted the annual MOT too, since the car was already there. The Prefect had just arrived, the previous day, and all had done with it for weeks that the rules to the checking point. So there was a moment of "wait...". But then I thought, why not? It was an easy way to find out if there was anything wrong with the car. Well - there wasn't. The old Prefect passed both tests with flying colours, being of a certain age, it was also entitled to Finnish period number plates (white with car black) with no EU flags, and got the registration number E214-942.

So, now the car was ready to go. The next step was to locate the local Classic Car Inspector from our vintage car club to see what had to be done to achieve classic car status. He walked around and checked the interior and the engine bay, with no comments for a while. Then I sat, with my pen and paper ready to make notes. Finally he turned to me with a serious face. "Don't touch it - you'll just spoil all the patina", he told me. Then - when he made sure everything was in the engine bay, he said: "check the clock in the engine bay, please. By the way, I've been almost 50 years ago you still inhabit this car well be more the concerned as such, not fully restored - no repainting or anything. Just cleaning, checking and mending some small minor faults."

Finally, when my E403A had been taken looking forward to going down in the garage this winter, and sunny days next summer on the small country roads with my Prefect!

SIDEVALVE FEBRUARY 2021 43



Jammu kotitallissa.

Tavallinen tarina motorismista, osa 3

24 vuotta kuluu nopeasti

Edellisessä osassa juttuani Hyrys-syys 4/2020 päästiin vuoteen 1982 jolloin luovuin haikein mielin hyvin palvelleesta Yamaha RD 350 moottoripyörästäni ja jäljelle jäi Sota-Zündappi. Syntysy oli museokatsastettu vuonna 1979 ja ajelin sillä aina silloin tällöin. 1980 ja -90-luku meni enemmänkin rättäri harrastuksen puitteissa. Myös työnteko Kiitolinjassa vei ison osan ajasta, varsinkin 90-luvulla kun työnkuvani muuttui enemmän matkustusta sisältäväksi ja reisussa tuli oltua 80-90 päivää vuodessa. Toki koko ajan mielessä pyöri ajatus kaksipyöräisen hankinnasta, mutta ei vain sopivaa osunut kohdalle. Haave Jytä-Jammusta pysyi kuitenkin kovasti mielessä. 2000 vuonna tuli sitten eteen uran vaihto ja siihen liittyi myös

maiseman vaihto, kun muutin kotikaupungistani Tampereelta Belgiaan, Brysseliin asumaan ja töihin Genttiin. Kiitolinjan atk-projektit vaihtuivat Volvo kuorma-autojen tiepalvelun (Volvo Action Service, Gent, Belgia) puhelinpalveluun. Uusi maa ja uudet kujeet. Rättäriharrastusta jatkoin heti myös Belgiassa, olihan minulle tuttuja paikallisia harrastajia vuosien varrella kertynyt kansainvälisen toiminnan kautta. Myös moottoripyörän hankinta tuli taas mieleen, kun kaveriporukassa oli muutama harrastajaa jotka houkuttelivat mukaan. Aika kuluu kuitenkin nopeasti ja Jytä-Jammun (Yamaha XS 650) etsintä osoittautui vaikeammaksi kuin mitä olin ajatellut.

Jytä-Jammu löytyy

Belgiassa Jytä-Jammu on har-

vinainen pyörä, johtuen maan silloisen ajan verotekniikasta. Hollannissa niitä on enemmän, mutta myös harrastajia joukko aktiivinen ja hinnat sen mukaisia. Sitten suuntasin katseeni Saksaan, johon sitä on aikanaan tuotu paljon ja kalustoakin on vielä hyvin jäljellä. Iso osa on kyllä shopattu tai muutettu cafe raceriksi, joka tyyli ei minua miellyttä. Hain siis alkuperäiskuntoista tai ainakin lähellä alkuperäistä olevaa. Nettikauppojen ahkera selailu alkoi sitten tuottaa tulosta ja tammikuussa 2006 löytyi ”se oikea”. Yamaha XS 650 SE ja vielä US-custom malli ja vieläpä viininpunainen väri. Siis sama väri mikä minulla oli ollut tuossa RD 350 jammussa. Otin myyjään yhteyttä ensin sähköpostilla ja sitten puhelimella. Myyjä oli ostanut pyörän uutena vuonna 1980 täytettyään 18 vuotta ja oli ajanut sillä 26 vuoden aika-

na 63000 km. 50tkm kohdalla oli tehty koneremontti, jossa oli uusittu laakerit ja männät. Myyjä vakuutti pyörän olevan alkuperäis kunnossa, jonka näki myös hänen lähettämistään valokuvista. Toki vuosien saatossa oli joitain käytön jälkeä tullut, olihan hän pyörällä kiertänyt Eurooppaa Italian eteläkärkeä myöten.

Syy myyntiin oli se, että hän halusi ostaa XT 500 Yamahan, joka endurona sopi paremmin hänen harrastukseensa bio-iso-tooppien rakenteluun ja tarvittavaan maastossa liikkumiseen. Raha oli tiukalla, joten jytäri piti ensin myydä, jotta sai rahat uuden oston. Olin niin vakuuttunut jytärin laadusta, että sovimme katsomis/hakuajankohdan tammikuun 21 päivälle, joka oli lauantai. Vuokrasin pakettiauton viikonlopuksi ja lähdin perjantai-iltana työn jälkeen ajamaan kohti Saksaa iloisin mielin

Hurricanesin Roadrunner CD:n pauhatessa pakun soittimesta. Olin täpinää täynnä, sillä tätä hetkeä olin odottanut 30 vuotta !! Minusta tulisi mitä todennäköisimmin Jytä-Jammun onnellinen omistaja !! Matkaa myyjän luo oli lähes 600km, paikka oli ihan Wolfsburgin kupeessa. Olimme tehneet treffit myyjän luokse heti lauantai aamusta, kun myyjä oli luvannut auttaa saksalaisen katsastuksen ja rekisteröinnin hoitamisessa. Pyörä oli jäänyt katsastamatta ja se piti tehdä ennen kuin voin rekisteröidä sen. Saksassa on siis katsastus myös moottoripyörille joka toinen vuosi.

Minun oli tarkoitus rekisteröidä pyörä kaverini äidin kakkosajoneuvoksi saksassa, näin ei tarvinnut alkaa heti Belgian maahantuonti byrokraatiaa selvittämään, vaan pääsisin ajelemaan valtakirjan voimin. Pyörä oli sellainen, kuin myyjä oli kertonut ja minä kuvitellut. Kaupat siis syntyivät helposti ja 1600 € vaihtoi rahapussia. Sitten suuntasimme katsastuskonttorille, jossa oli tietty vähän ruuhkaa lauantai aamupäivästä. Katsuri kuitenkin lupasi ottaa pyörän käsittelyyn, kun olisi selvinnyt kuorma-auto yhdistelmän katsastuksesta. Odottelimme rauhassa ja vuoromme tuli, eikä katsastuksessa sitten kauan mennytäkään. Ongelma tuli siinä vaiheessa, kun piti tehdä paperit. Katsastaja huomasi vasta tässä vaiheessa että edellinen katsastus oli yli 1,5 vuotta vanha ja näin ollen piti tehdä rekisteröintikatsastus vuosikatsastuksen sijaan. Tätä rekisteröintikatsastusta hänellä ei ollut valtuuksia tehdä. Hän soitti kollegalle viereisellä konttorilla, mutta tällä oli kaksi kuorma-auto yhdistelmään vielä katsastettavaan, eikä hän halunnut enää ottaa tätä hommaa. Katsastus jäi siis tekemättä ja päätin ajaa takaisin Belgiaan ja hoitaa katsastuksen sitten Aachenissa, joka on 120km Brysselistä rajalla Saksan puolella. Myyjä oli tilanteesta pahoillaan, mutta eihän sille mitään voinut. Minä olin kuitenkin tyytyväinen Jytä-Jammun omistaja. Matka takaisin sujui ilman ogelmia ja käänsin Roadrunnerin toisen puo-



Myyjän viimeinen halaus.

len soimaan paluumatkalle.

Katsastureissu Aacheeniin ja ajelut alkaa

Katsastus piti siis suorittaa ennen rekisteröintiä ja Jammu pakattiin kaverini Sepon Viton kyytiin ja ajeltiin Aacheeniin katsastusreissuun. Katsastus oli taas nopea toimitus, pieni koeajo, jarrujen testaus ja sisällä hallissa jarruletkujen ja palojen kontrolli, sekä haarukoiden tutkiminen. Paperit sain myös nopeasti ja seuraavalla saksan vierailureissulla sitten hoidettiin rekisteröinti kaverini äidin kakkos ajoneuvoksi. Kilveksi valitsin Saksassa yleiset sesonkirekisterit ja ajokuukausiksi valitsin ajan maaliskuusta lokakuun loppuun. Kotiin tullessa sitten kilpi kiinni ja ajelut voi alkaa.

Ensimmäinen retki tehtiin

kavereiden kanssa Genttiin motorompepäiville huhtikuussa 2006. Pikku retkiä tuli tehtyä sään ja ajan salliessa. Jammu toimi hyvin ja oli taas vaihteeksi kiva ajella moottoroidulla kaksipyöräisellä. Töihin ajelin päivittäin polkupyörällä. Belgiassa suosittu ajelukohde on maan kaakkois osassa sijaitseva Ardennien ylänkö alue, jossa sijaitsee myös Belgian korkein kohta. Tämä alue saksaksi Das Hohe Venn, ranskaksi Hautes Fagnes ja hollanniksi Hoge Venen on pintaalaltaan yli 600 km2 ja sen korkein kohta 694m sijaitsee Belgian Bortrangessa. Tuolla alueella on mukavia motoiluun sopivia asvaltteja ja kauniita maisemia sekä hyviä kahviloita ja ravintoloita. Tämä alue elää maa- ja metsätaloudesta sekä turismista ja on ranskakielistä aluetta. Tuonne ajelimme mel-



ko usein porukalla lauantai tai viikonloppuretkiä.

Ajokavereillani Laurilla ja Sepolla oli molemmilla Yamaha FJR ajokkina. Sepolla tuo ajokki on vieläkin ja hän asuu nykyään Bulgariassa lähellä Kreikan rajaa. Lauri on kotitunut Suomeen, kuten minäkin.

Paluumuutto Suomeen

Vuonna 2015 kesällä tuli sitten aika palata Suomeen 15 belgian vuoden jälkeen. Muuttoautoa en mukanani tuonut, en nähnyt siinä mitään järkeä, mutta Jytä-Jammu ja Belgiassa ajoautona ollut vm 85 rättisitikka (Citroen 2CV6) kyllä tulivat muutossa mukana. Jammun rekisteröinti Suomeen sujui ongelmitta ja niin myös autoveron maksu, joka ei järin suuri ollut. Ainoa kädenvääntö oli IF:n kanssa Jammun vakuutusten bonuksista, kun Belgiasta saatu vahinkohistoria ei meinannut millään kelvata ja saksan rekisteröinnin ajalta en ollut älynnyt tuota paperia pyytää. No, bonuksia kerätään ajamalla.

Talven seisonta tallin katoksessa ei tehnyt Jammulle hyvää ja sähkölaitteet hapettuivat seisannon aikana ja alkoi tulla lataus ongelmia. Moottoripyörän akku ei kauan riittä ajeluun, kun valot päällä on mentävä. Laturia ja säätimiä yritin tutkia ja hapetumia poistella, mutta ei vanha systeemi oikein kuntoon tullu. Sitten vaimoni yllyttämänä ostin Tsekkiläisen Vape:n valmistaman lataus ja sytytysjärjestelmän. Tämä systeemi korvaa vanhan latausjärjestelmän ja myös sytytysjärjestelmän. Näin pääsin eroon vanhoista kärjistä keskipakosäätimiseen ja puolista, sekä sain uuden tehokamman (180W) latauksen. Asennus oli melko helppoa, kun oli päässyt älylle vanhoista johdotuksista, siis siitä mitä piti eliminoida pois. Tuon rempan jälkeen ajelu taas maistuu, kun ei tarvitse huolehtia latauksen riittävydestä. Näinpä tässä tarinassa onkin päästy nykypäivään ja ajelut jatkuu.

Lauri, Seppo ja Lasse Bortrangessa (Be)

Moottoripyörällä Puolaan FIM-ralliin 4.-6.7.1975

Kesäkuu alkaa olla ohitse – matka alussa

Oli sovittu retki Puolaan 4.-6.7.1975 siellä järjestettävään FIM-ralliin. Kesäkuun viimeisiä päiviä elettiin, kun se odotettu Puolan matka alkoi.



Lähdössä Puolaan



Matkaseurueemme pyörät todettiin ajokuntoisiksi noin 2 500 kilometrin ajeluun.

Ajelin Kangasalle Moto Guzzi GT Californiallani.

Siellä sain kuulla matkan ensimmäisestä vastoin käymisestä. Leilan Suzuki oli mennyt epäkuntoon – moottori oli kai ”leikannut kiinni”. Oli sovittu, että hän lähtee Puolaan uuden



RANE MUISTELEE osa 69

• ULKOMAANMATKAILUA KESÄLLÄ 1975

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta

karhealla 125 cc Twinillä. Jääminen odotetulta matkalta olisi ollut tytölle suuri pettymys. Kaikki matkan asiakirjat Leilalle ja Suzukille oli jo hoidettu. Olavi keksi kysyä lainaisiko matkalaisten ”johntajan”, Aimo ”Guzzi” Karlssonin, tytär pyöräänsä matkalle? Olavi tiesi, että myös Aimon Leena-tyttärellä on 125 cc Suzuki Enduro. Lainaus onnistui ja Leila lähtee mukaan Hyryläästä lainapyörällä. Olikin mennyt sinne jo ”Yhtymän” kuorma-autossa.

Kangasalta lähdimme Olavin ja Liljan kanssa ajeleen perässä. Lilja istui Olavin Guzzin sivuvaunussa matkavarusteilla ”fyllättynä” ja minullakin oli matkavarusteita paitsi sivulaukuissa, myös California-mallin takatelineellä ja tuulisuojan takana.

Leila oli jo lainapyörään tutustunut ja se oli ”kilvitetty” (?) hänelle. Matka alkoi kohti satamaa. Eteläsatamaan ajaessa sattui minulle matkan ensimmäinen vastoin käyminen. Viimeisessä kadunristeyksessä lensi vilkkukatkaisijan sisäkalut hukkaan. Siirryin nyt ”käsi-merkkeihin”; siis manuaaliseen suunnannäyttöön.

Matkakavereita ilmestyi lisää ja pian pääsimme ajamaan pyöriä laivaan. Hoidimme laivamiesten kanssa niiden paikoituksen ja sitomisen ruumassa.

Myrskyn silmässä

Oltiin pian valmiina merelle. Laivan nimi oli ”Gryf”. Oli kuulemma joku entinen suomalainen alus. (Merivienti Oy:n MS Hansa Express, sittemmin Finndana) Kun emme olleet ottaneet hyttiä, vietimme aikaa monen muun kanssa laivan ravintolassa. Laiva jyskytti

eteenpäin tasaisesti kohti Puolaa ja Gdanskian satamaa.

Päästyämme Itämerelle alkoi laiva enempi keinua. Pian heilunta oli jo sitä luokkaa, etteivät astiat pysyneet pöydillä vaan liukuivat lattialle, monien särkyessä. Olin kovin vähän liikkunut laivalla ja tämä oli jotain uutta. En osannut pelätä, mutta kyllä hiukan outoa oli katsoa ikkunasta ulos. Aallot olivat isoja, laivan keinunta sitä luokkaa, että välillä näkyi aallon pohjaa ja välillä taivasta. Olimme ilmeisesti tavallista kovemmassa myrskyssä.

Aikamme keinuttuamme pääsi laiva normaalin kokoisille laineille ja se lähestyi Puolan rannikkoa. Saavuimme Gdanskian satamaan ja lähdimme hakemaan pyöriä ruumasta. Siellä kohtasi yllätys! Myrsky oli saanut pahannäköistä jälkeä aikaan. Pyöristä monet olivat kaatuneet. Niin oli käynyt minunkin Californialle. Se oli kiinni Karlssonin Aimon 850 GT:ssä. Aimon pyörä oli vielä kaatunut erään auton kylkeen. Laivamiehet syyttivät meitä huonosta sitomisesta. Saimme heidät lopulta myöntämään, että yhdessä sitominen tehtiin heidän valvonnassaan. Pyörät olivat onneksi täysin ajokuntoisia tarkastuksen jälkeen. Minun pyörässäni ei ollut mitään näkyvää – ei naarmuakaan.

Matka alkoi

Nousimme pyörille ja nyt oli monilla seurueestamme omat suunnitelmat reiteistä. Kohtaamme taas viimeistään vajaan viikon päästä Lublinissa FIM-rallissa. Sallisilla ja minulla oli selvä ajosuunnitelma. Ensimmäinen Varsovaan ja sieltä eteenpäin kohti Zakopanea.

Alussa oli ajettava varovasti.



Gdanskian satamassa suunnittelimme ajoreittejä ennen ”rallin” alkamista.

Gdanskian kivikadut oli päällystetty ajoneuvoista vuotaneilla öljy- ja naftaliukasteilla. Kun pääsimme maaseudulle, olivat tiet mäkiä lukuun ottamatta puhtaampia. Ilmassakin saattoi olla samanlaisia luonnontuoksia kuin Suomessa. Välillä tehtaisten piipuista näytti tulevan mustaa toisenlaista tuoksua. Oltiin teollisuuspaikkakunnalla.

Liikennekulttuurissa pisti silmään, miten Polski-Fiat oli siellä arvostetuinta ajoneuvo luokkaa. Näiden ajajilla oli oma nopeusrajoituksensa. Usein perässä oli vielä pieni ”Poksi”-asuntovaunu pomppimassa. Rauhallisemmin ajoivat pienet Puolassa valmistetut Fiat 126-mallit ja myös ”omavalmisteiset” kaksitahti-Syrenat. ”Puolan Pobedaa – Warzavaa – liikkui vanhempien kansalaisten ohjaamana.

Pidimme välillä ajossa pieniä taukoja. Lilja tarjoi välipalaa. Kävi eräsäässä maaseutukaupassa makkaraostoksilla. Myyjä näki ulkolaisen ostaja ja valisti, että hyllyssä on vain koirille tarkoitettua ”lenkkiä”. Hanhia juoksi vapaana levähdyspaikoilla.

Varsovassa telттаillaan

Olimme päättäneet yöpyä Varsovassa. Camping-alueella oli maan tavan mukaan valmiiksi pystytettyjä isoja ”pressurakennelmia” – isoja teltoja. Kuvatkin tulivat alueelle. Kävimme tutustumassa kuuluisaan Varsovan

kaupunkiin jalkaisin ja ajoimme bussilakin. Se oli meille ilmaista. Emme nimittäin tietäneet, miten matka olisi pitänyt maksaa. Epätoivomme huvitti matkustajia. Lyhyeksi jäi meidänkin ajelu, slotyt säästyivät. Emme tuhlanneet edes eräissä puistossa meille tarjottuun ”Spiritus Warzava”-juomaan. Kun myyjä totesi meidät suomalaisiksi, hän huusi ilmoille ainoat Suomen kielen sanansa: ”Kekkonen – perkele!”

Maisemia ja tuoksuja

Aamulla suihkussa käytyämme matka jatkui kohti Krakovaa. Oli helppo tietää mitä ohiajamillamme pelloilla viljeltiin tai milloin lähestyttiin teollisuutta. Tuoksut olivat voimakaita. Oli ”laakeita aakeita” ja mäkiä, joissa rekat olivat hikoilleet öljyä tiehen.

Aina pysähtyessämme tuli pyöriä tutkimaan pikkupoikia, kuten Suomessakin. Huomaa, miten Guzzin sivulaukussa oli vielä tarroja. Eräessä yömajaustapaikassa ne katosivat; Suomen lippu jätettiin.

Nuori tyttö moottoripyörän sarvissa tuntui Puolassa olevan vielä harvinaisempi kuin Suomessa. Krakovassa kohtasimme bensiiniasemalla joukon ruotsalaismotoristeja. Näin nyt ensi kertaa ”luonnossa” Hondan 1000 cc nelisylinterisen Goldwingin.

Päätimme yöpyä Krakovassa. Saimme oppaaksi leirintä-



Välillä pidimme ajossa pikku taukoja. Lilja tarjoi välipalaa, mutta hanhet jätimme rauhaan.



Puolassa camping-alueilla oli valmiina telttamajoitus reilun kokoisissa rakennelmissa.



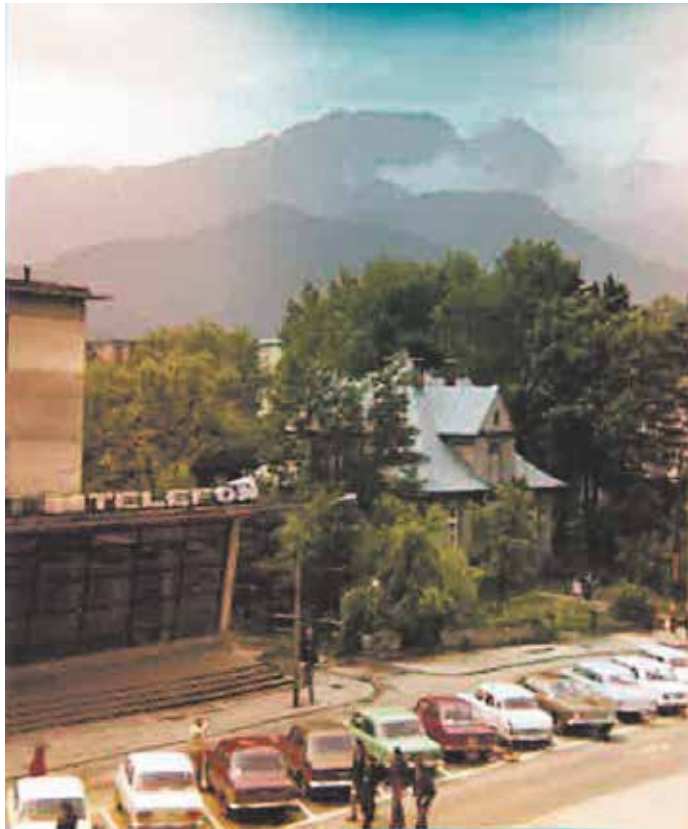
Tuulisuoja suojasi mukavasti ötököiltä ja poliisimallin satulassa oli hyvä ajella puutumatta.



Pikkupojat olivat kiinnostuneita pyöristämme. Jotkut myös tarroista. Kuvassa ovat vielä tallella, mutta eräässä yöpaikassa ne katosivat Suomen lippu jätettiin.



Zakopanessa oli myös jääkarhu. Leila kaappasi sen.



Hotellin ikkunasta totesin ilman seestyneen ja Tatra-vuoriston tulleen esiin.



Nuori tyttö "länsipyörän sarvissa" huomioitiin.

alueelle erään ystävällisen Polski-Fiatin omistajan. Taas saimme yöpyä valmiiksi pystytetyssä "teltassa". Alueella tapasimme myös muita suomalaisia motoristeja. Aamulla heräsimme vesisateeseen. Kävimme suihkussa. Haukattuamme aamupalaa lähdimme vetisille teille kohti Zakopanea. Koko matkan satoi vettä ja sitä tuli vielä perilläkin koko illan. Sateessa ja sadeilvessä ajaen "kiipesimme" vuorenrinnettä kohti huipulla olevaa Zakopanea. Majoituimme hienoon hotelliin.

Zakopanessa

Pahalta tuntui jättää, vettä valuen, märkiä jälkiä hotellin kokolattiamatolle. Kohteliaat virkailijat kirjasiivat meidät ja saimme huoneiden avaimet. Kävimme "kuiviin vaihdetuamme" syömässä hotellin "I-luokan ravintolassa". Palvelu oli myöskin sen mukainen.

Tilasin puhelun kotiin. Viisi tuntia odotettuani sain yhteyden Hämeenkyröön. Vaimo ei ollut kotona, mutta lasten kanssa olleelle Aili-tädille kerroin kaiken olevan hyvin. Kyllä hotellimajoitus pidemmällä moottoripyöräretkellä "on poikaa". Sai kylvyssä liottaa matkan "töhnät" iholtaan. Tuli taas suihkunraikas olo. Kotona kun ei ole suihkuja ym. hienouksia. Puilla lämmitetään vesi saunan padassa ja siitä "lantaten" voi kuupalla kaadella päälleen. Siksi kai se tuntui niin mahtavalta nyt täällä hotellissa.

Seuraavana päivänä oli aurinkoista. Nyt näki Zakopanen mahtavat maisemat selvästi. Pilvet olivat kadonneet Tatra-vuorilta ja näky jotain meikäläiselle uutta. Käytiin nyt kävelyllä keskustassa ja otimme valokuvia. Ihmisiä liikkui melko vähän, mutta jääkarhu oli sentään liikkeellä ja sehän Leilalle riitti.

Kohti Oświęcimä

Puolilta päivin jätimme vuoriston ja aloimme kiemurtelemaan sieltä alas. Nyt oli kohteenamme kaupunki, jonka nimen Olavi suomensi "osviniemeksi", tamperealaisen muusikon mukaan. Todellisuudessa nimi taisi olla Oświęcim. Syy sinne meidän oli sen liepeillä sijaitseva Auschwitzin keskitysleirimuseo. Siellä oli kuulemma säästynyt paljon tämän tuhoamisleirin muistoja Hitlerin juutalaisiin kohdistuneen vihan muistona.

Päätimme jättää käynnin seuraavaan päivään, mutta kävimme vain katsomassa aukioloajat. Kysyimme myös mahdollista majoitusta. Siihen saimme vastauksen! Kaupunki on täynnä, mutta voitte löytää yksityismajoituksen. Sellaiseen saimmekin vihjeen. Ajoimme osoitteeseen ja vapaana oli. Se oli yksityisperhe, joka ylimääräisissä tiloissa majoitti kaupungissa poikkeavia matkalaisia. Kun oli saatu matkatavarat kämppään, lähdimme kevein asustein tutustumaan kaupunkiin. Kävimme syömään.

Auschwitz muistuttaa!

Aamulla sitten ajelimme keskitysleirille. Katsoimme karmivan elokuvan. Saimme tietoa, miten se rakennettiin. Saksalaiset olivat Puolaa valloittaessaan vuonna 1940 saapuneet hylätylle kasarmialueelle. Päätivät rakentaa tuhoamisleirin. Neljän vuoden aikana sinne rakennettiin arkkitehtien, insinöörien ja SS-upseerien suunnittelema "tuhoamisleiri" järjestelmällistä tappamista varten. Myöhemmin tiedetään sen valmistuttua siellä murhatun raa'alla tavalla yli miljoona ihmistä.

Kiertelimme katsomassa keskitysleirin eri osissa. Oli huoneita, joissa oli sinne tuotujen ihmisten silmälasia, kävelykeppiä, jalkineita, päähineitä, ym, ym. Tuli mietittyä miten minkin esiin omistaja oli joutunut täällä elämänsä päättämään. Näimme myös polttouunit, joissa ruumiit poltettiin. Niiden valmistaja oli ylpeänä osallisuudestaan "operaatioon" valanut luukkuihin tehtaan nimen - "Krupp". Silloin tehdas tosiaan oli osallistunut Hitlerin hirveisiin suunnitelmiin maailman valloituksesta ja saksalaisen arjalaisen rodun puhtaana pitämiseen. Ei tainnut olla vaihtoehtoja? Tuli myös mieleen meillä Hankkijalla käytössä oleva Krupp-merkkinen kuorma-auto, jota Hankkija myös edusti Suomessa. Monikohan tietää, että ne ovat natsien polttouunit valmistaneen tehtaan tuotteita?

Katselimme keskitysleirimuseossa vielä kaasutushuoneet, joihin tietämättömät vangit vietiin "suihkuun" peseytymään. Veden sijaan alkoikin huoneeseen virrata tappavaa kaasua. Voit kuvitella ne tuskan kiljaisut... Takaisin ei elävänä tullut kukaan!

Kiertelimme myös ulkona katsellen aluetta kiertävää sähköistettyä piikkilanka-aitaa ja rakennuksen seinää, jonka edessä jotkut vangit saivat armokuoleman ampumalla. Tuli mieleen portin päällä oleva teksti: "Arbeit macht frei" - "Työ tekee vapaaksi". Ainoa vapautus taisi olla monelle helppo kuolema.

Keskitysleirin kauheet vielä mielessä palasimme asunnolle. Kävimme tutustumassa kaupunkiin ja syömässä koulukattuumme viemään viestin



Salliset ja paikallista arkkitehtuuria.



Ikää on tälläkin rakennuksella.



Olavi toteaa myös Zakopanen rauhan.

Auschwiziin Ekille ja "Muuvalle": "Suunnistamme Birkenau vankileirillä käynnin jälkeen Lubliniin".

Birkenau

Nyt ajelimme sitten noin kolmen kilometrin päässä olevalle Birkenau leirille. Auschwitzin tavoin se oli myös tuhoamisleiri, jossa esimerkiksi kesällä 1944 surmattiin arviolta noin 400 000 Unkarin juutalaista. Tuhoaminen oli osa Adolf Eichmanin suunnitelmaa - "lopullista ratkaisua". Birkenau alueella oli tuolloin 170 hehtaarin alueella yli 3000 rakennusta.

Vangit tuotiin junalla suoraan ympäri Eurooppaa tuhotaviksi ja poltettaviksi. Juna ajoi sisään alueelle tornilla varustetusta portista. Myöhemmin tämä tunnetaan nimellä "Kuoleman portti". Portin jälkeen juna pysäytettiin ja vangit lajiteltiin purkulaiturilla. Lääkärit tarkastivat heidät. Työkyvyttömät jatkoivat matkaansa raiteiden päässä oleville kaasukammioille tapettaviksi. Tavallisesti vauvat, lapset ja vanhuksat kuolivat nopeasti tulonsa jälkeen, elleivät joutuneet Josef Mengelen johtamien lääkäreiden "koekaniineiksi".

Vankileirillä on vielä jäljellä isoja rakennuksia, joissa vangit odottivat kohtaloaan. Säilyneistä 45 tiilistä ja 22 puista on säilynyt miltei alkuperäisessä kunnossa. Tulee ajatelleeksi, miten vangit varsinkin niissä puisissa säilyivät paleltumatta talven pakkasissa. Alkeellinen puu-uuni päässä ja pitkä lauta-putki johti siitä piipulle savukaasut ja varmaan myös vähän lämmitti lauta-putkea, minkä päällä vangit "lämmittelivät".

Kaasutushuoneet ja polttouunit saksalaiset ehtivät täällä tuhota ennen antautumistaan. Tietäessään Puna-armeijan lähestyvän talvella 1945, pakotettiin 58 000 heikkokuntoista vankia "kuoleman marssille" kohti länttä. Useimmat heistä kuolivat matkalla. Puna-armeija saapui Auschwitziin 27.1.1945 ja vapautti Auschwitzistä 7 650 vankia. Birkenauta kutsuttiin myös Auschwitz II:ksi koska ne molemmat olivat tuhoamisleirejä. Muita etupäässä työleirejä olivat Buchenwald, Treblinka ja Dachau. Näistä viimeainnitu oli myös tuhoamisleiri.



”Ken tästä käy, voi kaiken toivon heittää.”

Kauheuksien jälkeen matkamme jatkui

Olimme juuri nähneet mi- hin Hitlerin johtama Saksan kansa oli yllytetty matkalla maailman valloituksessa. Tu- lee miettineeksi, miten hän sai kansan tottelemaan utopistisia ajatuksiaan. Uskoivatko kansa- laiset koko maailman alistuvan Saksan tahtoon.

Paljon pahaa sai aikaiseksi ja moni ehti kuolla monessa maassa ennen kuin saatiin Sak- sa kukistettua. Kukaan ei ole 12 vuoden aikana maailmassa onneksi samaan pystynyt kuin Hitler elinaikanaan. Nämä asiat pyörivät vielä mielessä, kun otimme pyörämme Birkenaun pysäköintialueelta ja aloimme jatkaa matkaa.

Matka jatkuu kohti Lublinia

Nyt olimme ajamassa kohti Lublinia ja matkamme koh- detta FIM-rallia. Ajokeli oli hyvä ja matka meni ongelmitta. Olimme perillä hyvissä ajoin ennen ilmoittautumisen alkua. Tapasimme kaupungilla myös muita suomalaisia. Myös Rita ja Matti Kuvan. Sitten tuli aika ilmoittautua. Saimme jokainen kassillisen infoa ja olipa pien- tä purtavaakin. Sitten ajoimme pyörät stadionin tiilimurskalle. Se tuli niistä noin tuhannesta pyörästä täyteen. Lipputan-

goissa liehuivat kaikkien ralliin osallistujamaiden liput.

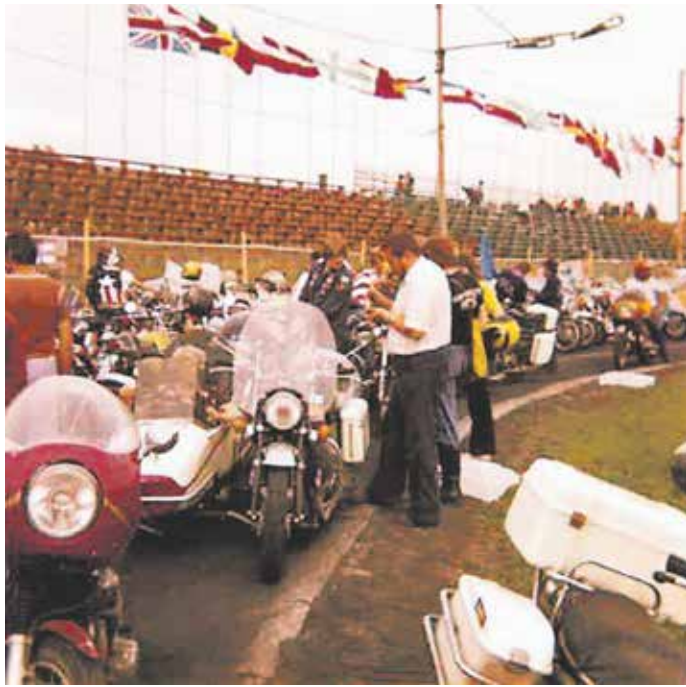
Meille oli ilmoitettu ma- japaikkamme, hieno hotelli ”Victoria”. Ehdimme peseytyä ja vaihtaa vaatteita ennen illan tapahtumaa. Kävimme myös kävellen tutkimassa Lublinia.

FIM rallin ohjelma alkaa

Sitten oli aika siirtyä juhla- paikalla Urheiluhalliin. Siellä alkoi FIM Rallyn 1975 terve- tulojuhlallisuudet. Illan juhla oli iso tapahtuma illallisineen



Erään linnan pihalla ”kuunneltiin” sen historiasta.



Lublinin stadionin tiilimurskalla oli eri maista tulleita moottoripyöriä ja osallistujamaiden liput liehuivat.

tanssi- ja lauluesityksineen. Alkoi olla ilta pitkällä, kun pääsimme hotellin sänkyyn unille, joissa alkuun pyörivät keskitysleireillä nähdyt asiat. Aamulla ralli jatkui. Pyörät olivat tiukasti vartioidulla urheilukentällä. Meille oli va- rattu ohjelma ja tutustumista Puolan maaseutuun. Viidellä kymmenellä linja-autolla meitä kuljetettiin. Välillä pysähdyttiin tutustumaan historiallisiin paikkoihin. Kerran pysähdyimme ja jalkauduimme tutustu- maan lähemmin erään vanhan

linnan erikoisuuksiin. Linnan pihalla meille esitettiin vanhoja kansantansseja.

Seuraavana päivänä oli vii- meinen ”juhlapäivä”. Olimme uudelleen tehneet tutustumisen Lubliniin linja-autoille kierrel- len. Nyt tutustuimme veturi- tehtaaseen, jossa oli ruokailu. Siellä meille esitettiin musiik- kiohjelmaa kolmen laulusolistin kera. Taas siirryttiin linja-au- toihin.

Vielä oli käynti Treblin- kan tuhotulla vankileirillä. Se oli vaikuttava paikka suurine muistomerkkeineen, luineen, pääkalloineen sekä poltouuneineen. Ei ollut hymyn häivää- kään motoristien kasvoilla näitä muistoja yli 30 vuoden takaa katsoessamme. Moni varmaan mietti, miten hyvin meillä on nyt asiat.

Sitten palasimme Lubliniin. Oli aika hakea pyörät loppu- paraatiin. Niitä ei kuitenkaan annettu pois ennen paraatin alkua ja siihen oli muutama tunti. Meillä olisi sen jälkeen 500 - 600 kilometrin ajo lai- valle Gdanskiin. Olisi pitänyt päästä heti matkaan, ettei jou- duttaisi ajamaan ”yhtä soittoa”. Laiva lähtee 6. heinäkuuta klo 11.00. Kokoonnuttiin lähei- seen puistoon miettimään, voimmeko mitenkään päästä lähtemään aikaisemmin? Lä- hetimme porukan ”pomon”, Karlssonin Aimon, asialle. Odotimme toiveikkaina lähei-



Ulkolavalla kansantanssia ja musiikkia.

sen huoltoaseman liikennettä seuraillen.

Aika tuntui pitkältä ja kyl- lä sitä kuluikin, mutta viimein Aimo tuli ja kertoi, ettei ke- nellekään anneta lupaa lähteä. Paraatiin lähdetään suoran stadionilta. Taas tehtiin uusia suunnitelmia. Kolme tuntia ku- lui puistossa istuen. Voisimme ajaa yöllä mahdollisimman pitkälle ja ehkä hiukan levätä jossain lähempänä Gdanskia.

Matkaan kuitenkin piti päästä nopeasti paraatin lo- puttua. Viimein keksittiin hiukan ehkä arveluttava tapa nopeampaan matkantekoon. Mitä jos ajamme paraatista sivuun – konevika tms. syy. Kiireesti hotellille matkatava- roita hakeen ja ajoasua pukeen – suunniteltiin. Sitten kulkueen lähdettyä minä olin ensimmäi-

nen meidän porukasta sivuun ajanut. ”Konevikani” tuli 150 metriä lähdöstä, melkein sta- dionin portilla. Ajoin hotellille ja pian sinne saapuivat muutkin meidän porukasta.

Matka kohti Varsovaa

Selvittiin pian matkaan kohti Varsovaa. Perään lähtivät Jy- väskylän porukka Kuvan pa- riskunnan johdolla. Varsovaan saavuttiin pian ja tankattiin pyörät. Emme huomanneet miten Leila oli hätäisesti lähtenyt jo matkaan. Etsimme mihin tyttö oli hävinnyt. Tai- simme olla vähän kiukkuisia- kin Leilan omatoimisuudesta. Olimme varmoja, että hän oli lähtenyt ”pikkupyörällään” jo edeltä.

Lähdimme matkaan vielä



Odotellaan pyörien saantia stadionilta ja mitä sitten tapahtuu - mietittiin.



Saksalaiset pakenivat vapauttajia ja tuhosivat leirin kauheuksia.



Näissä kevytrakenteisissa parakeissa vangit odottivat yöt ja miettivät kohtaloaan.



Loppuparaatin alkamista odoteltiin huoltoaseman nurmella. Kaksiovinen Mosse kävi ”bensalla”.



Gdanskiin ajaessa tankattiin Varsovassa ja Leila "karkasi".

kaukana olevaa satamaa kohti. Olimme ajaneet jonkin matkaa, kun Leila tuli vastaan moottoritien vastakkaisella puolella. Käsimerkeillä näytimme - "käänny perään, kun pääset". No, tulihan se tyttö jonkin ajan kuluttua porukkaan takaisin.

Noin 130 kilometriä oli vielä Gdanskiin, kun hiukan ennen puolta yötä poikkesimme eräseen "kyläpubiin". Oli mukava lisä matkassamme nähdä miten kyläläiset kokoontuvat Puolassa perheineen näin yhteen. Pian jätimme oluthuруisen kyläkapakan ja matka jatkui hiukan haukattuamme. Uni alkoi kuitenkin painaa silmiä

ja juutu nautittu iltapalakin ramaisi. Pysähdyimme ja sovimme pysähtymisestä pienille torkuille seuraavassa mahdollisessa paikassa.

Kylmä, vanha linna

Löysimmekin sellaisen. Se oli joku vanha linna. Sinne me puoli yksi yöllä jäimme lepäämään. Oli kylmä yö ja linna kalsean viileä. Joku nukkui, joku torkui, mutta päivän valjetessa oli aika jatkaa matkaa.

Lähtiessämme ehdimme nyt nähdä, miten kaunis järvenrannalla oleva linna oli aamuauringossa. Kello 7.00 olimme taas tiellä ja nyt oli

selvää, ettei ole huolta laivaan ehtimisestä. Aikaa oli! Olimmekin satamassa hyvissä ajoin. Muitakin suomalaisia motoristeja alkoi tulla.

Gdanskissa laivaan pääsyä odotellessa

Porukassa kerroimme lähtöä odotellessa matkalla nähtyä ja koettua. Kuulimme, miten eräs joensuulainen motoristi oli ajanut "Vesi-Suzukinsa" romuksi ajettuaan tieltä. Kaveri oli nukahtanut "sarviin". Ei onneksi loukkaantunut pahasti, selviytyi ruhjeilla ja mustelmilla. Muisteltiin, mitä oli nähty. Yleensä kuitenkin kaikilla oli mukavia muistoja matkalta. Kangasalan koko porukkakkin oli sen verran yhdessä, että muutama kuva jäi muistoksi minullekin.

Pääsimme hyvissä ajoin ennen laivan lähtöä viemään pyöriä laivan ruumaan. Tarkasti nyt katsoimme, miten pyöräme kiinnitettiin. Toivottavasti merikin on nyt rauhallisempi. Ilma ainakin oli mitä kaunein. Aurinko paistoi kuumasti.

Mukava, aurinkoinen matka Suomeen

Ilma oli kaunis ja meitä odotti varmaan nyt mukava matka kotimaahan. Matka olikin tosi nautittava. Istuimme laivan kannella tuoleissa auringosta

nauttien. Gryf-laiva tuli Helsingin satamaan klo 20. Olisi ollut jo klo 19, mutta Suomessa oli ollut "konemiesten" lakko. Se oli kyllä loppunut, mutta vaikutti laivaliikenteeseen. Laiva tuli satamaan ja saatiin pyörät ulos. Sitten vaan kiireesti kotiin ja kunnon unille. Kotiin tullessa perhe nukkui ja minä kömmin hiljaa vaimon viereen. Matka oli ohi.

Olimme Lublinissa kuulleet seuraavan FIM-rallin olevan Romaniassa, Neptonin kaupungissa. Sinne Mustanmeren rannalle en lähde, vaikka mukavaa vaihtelua olisi. Minun ainoa ja viimeinen matka tapaamaan muiden maiden motoristeja oli nyt tässä. Oli hienoa päästä nyt mukaan. Kiitos kuuluu Olaville, joka sai minut sinne "ylipuhuttua".

Aamulla sitten, tiistaina 8.7.1975, kerroin lapsille isän matkasta ja annoin pienet muistot Zakopanesta. Vaimokin sai käsin tehdyn, kukkasin koristellun liivin, mutta ei ollut "matkakertomuksestani" kiinnostunut.

Nyt sitten lähtee vaimo ulkomaanmatkalle Sotsiin. Minä alan jatkamaan kesälomaani koti-isänä. Sekin tulee olemaan elämäni ensimmäinen kokemus.

Siitä miten onnistuin – seuraavalla kerralla.

Rane



Porukka oli taas kasassa. "Muuva, Eki, Olavi ja Kuvan Rita pick-nickillä.



Retkikaverit Frickin Erkki ja purkkiorja, "Muuva". Heidänkin matkansa oli mennyt ilman kommelluksia.



Täysin kunnostettu Citroen

Tervehdys harrastajat!

Teksti ja kuvat (ellei toisin mainita)
Pasi Myllymäki

Juhannusta odotellessa on ilo esitellä tällä kertaa vanhempi auto. Kyseessä on Kari Kettusen täysin entisöity Citroen 7C Berline vuodelta 1937!

Tämä Citroen on tosi harvinainen auto Suomessa, Vuonna 1937 näitä on tuotu maahan 109 kappaletta. Tarkkaa lukumäärää jäljellä olevista ei ole, mutta pieni se määrä kuitenkin on.

Kettusen Citroen on rekisteröity 21.5.1937 rekisteritunnuksella T-7444. Kelhu & Lindblom Turusta on myynyt auton rouva Hilja Järneksel-

le Turkuun Rouva Jäärnes on omistanut yksilön vuoteen 1946, jolloin se on siirtynyt turkistarhaaja Eino Kaljalalle Kaarina.

Todennäköisesti Kaljalan omistusaikana auto on rekisteröity pakettiautoksi 10.7.1946 ilmeisesti sodan jälkeisen polt-

Autossa on paljon hienoja yksityiskohtia.





Citroen ostohetkellä. Kuva Kari Kettusen kotialbumi



Citroen ostohetkellä. Kuva Kari Kettusen kotialbumi

toainesäänöstelyn vuoksi, Pakettiautoihin kun sai paremmin polttoainetta kuin henkilöautoihin ja ilmeisesti tilanne polttoaineen saatavuuden suhteen parani aika nopeastikin, kun Citroen on palautettu henkilöautoksi jo 6.9.1947 eli reilun vuoden kestäneen pakettiautolun jälkeen.

Eino Kaljala myi auton vuonna 1954 toimitusjohtaja Karl Nikanderille, Nikander ilmeisesti piti autosta, koska hän omisti sen pitkään, mahdollisesti 1980-luvun alussa tapahtuneeseen rekisteristäpoistoon asti eli 31.12.1982 asti. Auto oli periaatteessa koko ajan rekisterissä samalla rekisteri-

tunnuksella T-7444. Tunnus tosin vaihtui TH-444:ksi rekisterikilpiuudistuksen aikaan. Tämän jälkeen auto kiersi muutamalta omistajalta Kettusen entiselle työkaverille. Työkaverilla oli tämä Citroen sekä Ford Zephyr 6. Kari Kettunen halusi itselleen entisöintiprojektin ja mietti näiden

kahden välillä kumpaan päätyisi ja osti lopulta Citroenin projektikseen.

Citroenissa oli ostohetkellä lähes kaikki osat tallella ja paikoillaan, Auto oli periaatteessa jopa ajokuntoinen lukuun ottamatta jumissa olleita takajarruja. Ison ongelman muodosti vuotanut varastointipaikan katto. Auton sisälle oli vuotanut vettä ja auton sisustus oli käytännössä tuhoutunut täysin ja puuosat olivat lahoja.

Kari Kettunen aloitti projektin purkamalla auton, Kori puhdistettiin vanhasta maalista ja ruosteesta lasimurskalla ja vedellä, Sen jälkeen ruiskutettiin happomaali, minkä jälkeen aloitettiin ruostevauriokorjaukset.

Pohjalevy on uusittu täysin. Ovien alaosat noin 20sentin korkeuteen. Tavaratilan pohjaa on uusittu ja samoin takalokasuojien sisäpuolet osittain uusittu. Ikkunat ovat alkuperäiset lukuun ottamatta naarmuista tuulilasia, joka vaihdettiin uuteen.

Verhoilutyöt ovat omistajan itsensä tekemiä lukuun ottamatta penkin verhoiluja. Ne tulivat valmiina, jotka verhoilija asensi kunnostettuihin penkinrunkoihin. Maalaus on teetetty. Kromiosat on kromautettu uudestaan. Ruostevauriokorjaukset



Uudet penkkien verhoilut tulivat valmiina mitkä verhoilija asensi kunnostettuihin penkinrunkoihin.



Uudenveroinen kunnostettu sisusta.

ja puutyöt teki omistaja itse. Samoin tekniikka on käyty täysin läpi omistajan toimesta eli todellinen täysentisöinti, minkä omistaja on tehnyt pääsääntöisesti itse.

Auton kunnostus kesti kaikkiaan nelisen vuotta. Osia on ostettu pääosin Ranskasta ja Hollannista. Suomesta ei juurikaan ole osia löytynyt tähän harvinaisuuteen.

Nyt kun katselee jälleen TH-444 tunnuksella varustettua, täysin entisöityä Citroenia ja istuu uutta vastaavan auton kuljettajan paikalle, voi

melkein pä kuvitella siirtyvänsä vuoteen 1937 ja istuvansa uudessa Citroenissa, Kaikki näyttää uudelta ja kaikki myös toimii moitteettomasti suuntavinkkareita myöten!

Kari Kettunen on tehnyt ison työn ja tuloksena on erittäin hieno Citroen 7C Berline. Museoajoneuvotarkastajat toivottavatkin mukavia kilometrejä hienon museoajoneuvon ohjaimissa.



Kattoverhoilukin on uusittu



Auton purkaminen aloitettu. Kuva Kari Kettusen kotialbumi



Liikenteessä pärjättiin pitkään yhdellä ainoalla liikennemerkillä: Merkki oli tien vasemmassa reunassa näkyvä kolmio. Se varoitti kaikesta mahdollisesta. Vielä vuonna 1924 ohjeistettiin, ettei sitäkään saa laittaa kuin todelliseen vaaranpaikkaan, jotteivät tienkäyttäjät tulisi välinpitämättömiksi varoitusmerkeistä. Kuva on Mikkeli-Juva-maantieltä vuodelta 1923. Autohan on Mannesmann Mulag ja oletettavasti se on Tie- ja Vesirakennusten Ylihallituksen kalustoa. Kuva: Väylävirasto/Mobilia

Liikennemerkki 100 vuotta

Toukokuun 31. päivänä vuonna 1921 Valtioneuvoston päätöksellä säädettiin, että varoitusmerkkeinä käytetään valkoisia pylviä, joiden yläpäässä on metrin pituisista ja 12 senttiä leveistä valkoisista laudoista tehty kolmio. Niitä piti asettaa 50 metrin päähän sellaisista paikoista, ”missä erityisen varovasti on kuljettava”. Ensimmäinen ohjepiirros kuvasi 2,2 metriä korkeaa tolppaa ja avointa lautakolmiota ja tekstissä todettiin väriksi valkoinen.

Tästä on siis kulunut melko täsmälleen sata vuotta. Meistä vanhimmat ehkä vielä muistavat, minä ainakin; että vähäliikenteisillä teillä 1950-luvulla saattoi vielä nähdä näitä melkoisen alkeellisia merkkejä. Ehkä ne silloin jo olivat epävirallisia, hyvää tarkoittavien tienkäyttäjien pystyttämiä.

Alkuperäinen idea oli todella vain yksi varoitusmerkki. Siihen voisi viitata se, että vuonna 1923 ohjeistettiin, että merkkejä asetetaan vain todellisiin vaaran paikkoihin. Autoistuneemmat maat, joiden toimia Finlands Automobil klubb - Suomen Automobiili Klubi tarkasti seurasi, olivat jo

vuonna 1908 järjestäneet Tiekongressin Pariisissa. Siellä eri maiden autojärjestöt olivat esitelleet käyttämiään liikennemerkkejä. Kongressi oli päättänyt sopimuksesta, jolla otettiin yhteiseen käyttöön Espanjan Kuninkaallisen Autoklubin käyttämät liikennemerkit, yhteensä neljä erilaista merkkiä.

Suomen Asetuskokoelmaan nämä merkit virallistettiin 27.3.1922, siis noin vuotta myöhemmin kuin puukolmio. Merkkejä ei tiettävästi kuitenkaan koskaan pystytetty Suomen teille.

Oltiinko takapajulaisia?

Kyllä ja ei! Suomen autoistuminen oli Keski-Eurooppaan verrattuna todella alkuvaiheessa 1900-luvun alkupuolella. Maaseudun liikenne oli hevosvetoista, joka ei tutuilla teillä merkkejä tarvinnut. Hevonenhan osaa tuoda nukkuvan isäntänsä takaisin kotitallin ovelle.

Toisaalta Suomen alue oli ollut kahden naapurimaan Suuriruhtinaskuntana. Ruotsin lait ulottuivat soveltuvien osin Itäiseen maakuntaan Venäjän vallankin aikana. Jo Ruotsin kuninkaiden maanlaeissa oli määrätty 1300- ja 1400-luvuilla teistä ja kestikievareista ja niiden merkitsemisestä. Vuonna 1622 annettiin kestikievariasetus, joka velvoitti merkitsemään kestikievarit ja etäisyydet lähimpiin kestikievareihin. Tien varsille piti pystyttää etäisyysmerkit, peninkulmapatsaat. Niistä kehittyivät virstanpylväät ja kilometripatsaat. Lisäksi rajoja on määrätty merkitsemään teiden

varsille. Tarkkaan katsoen tämänkin artikkelin otsikkokuvassa kuorma-auton kohdalla molemmien puolin tietä näkyy vaaleat kilvet. Ne ovat kunnan rajakilvet. 1800-luvun lopulla useille suurille silloille asetettiin taulut, jossa kiellettiin ylittämästä siltä hevosen juosten. Eivät siis tienvarret olleet merkeistä tyhjiä, jos vielä laskee mukaan epäviralliset ”puolimatkan petäjät” tai kirveellä lyödyt pilkat puiden kylkiin tai erilaiset kivikasat ja -latomukset.

Nykyisen kaltaisia liikennemerkkejä ei katsottu välttämättömiksi ja olisivathan ne maksaneetkin jotain. Pienen, juuri itsenäistyneen, maan oli vaikea pysytellä entisten isäntämaidensa kehityksessä. Kilometripylväät, joita oli jo Venäjän vallan ajalta jonkin verran pääteiden varsilla, oli niin kallis uudistus, että se valmistui vasta vuonna 1931, kymmentä vuotta myöhemmin kuin ensimmäinen liikennemerkki.

Vaikka autoistuneista maista oltiin jäljessä, niin merkkejä lähdettiin kehittämään. Jo vuonna 1924 lautakolmio muuttui punaiseksi ja huomattavasti pienemmäksi rautavartiseksi kolmioksi, toki vielä avoimeksi. Punainen väri kopioitiin Ruotsista. 1930-luvun taitteen tienoilla kaupunkieihin määriteltiin nopeusrajoituskilpi ja muuta-

mia muitakin merkkejä. Maanteille tulivat rautateiden tasoristeyksen merkit, jotka Valtion rautatiet (VR) asettivat.

Liikennemerkkejä ihan aikuisten oikeesti

Vuonna 1937 annettiin Liikennemerkkipäätös, jossa oli 30 merkkiä ja merkkeihin oli tehty luokitus: varoitusmerkit, kiello- ja rajoitusmerkit ja huomio- ja opastusmerkit. Ennen tätä, vuonna 1930, oli hyväksytty käyttöön Pariisin vuoden 1926 kansainvälisen sopimuksen mukaiset liikennemerkit, mutta niitä ei koskaan otettu käyttöön. Näistä kansainvälisistä merkeistä kuitenkin poimittiin ja muunneltiin kotimaan oloihin symboleja, kuten vartioidun tasoristeyksen aita tai vartioimattoman tasoristeyksen höyryveturi ja Z-kirjain mutkan merkiksi. Se osoitti, että Suomessa haluttiin tehdä oma järjestelmä, eikä suoraan kopioida Euroopan suurten maiden merkkejä.

Vuoden 1937 Liikennemerkkipäätöksessä oli viisi varoitusmerkkiä. Yleisvaroitusmerkkiin tuli keltaiseen keskikenttään pystyviiva. Muut varoitukset olivat kuopan, mutkan sekä vartioidun ja vartioimattoman tasoristeyksen merkit. Ehkä joku meistä



Vähilläkin merkeillä pärjättiin, kun oli luovuutta. Piikkiön suoralla Turku-Helsinki-maantien työmaalla 1930-luvun alussa oli tiettyö käynnissä ja näin yleisen varoitusmerkin lisäteksti kertookin. Kuvaus aika 1933-1934. Kuva: Väylävirasto/Mobilia

vanhuksista muistaa sinipohjaisen huomio-merkin ”koulu”. Niitä oli käytössä vielä ainakin 1950-luvulla, kunnes siirryttiin yleisen varoitusmerkin ja lisäkilven käyttöön. Nykyisen kaltainen nopeusrajoitusmerkki kuului uutuuksiin.

Pienenä erikaisuutena voi mainita sen, että paikkakuntakilven mallissa luki HAUHO vuodesta 1937 alkaen. Luulen itse oppineeni lukemaan plarettani isäni ja ukkini autokirjoja. Niissä tietysti oli liikennemerkkitaulu, josta löysin kirjaimet ja sanan hauho. Pienenä kevennyksenä: 1980-luvulla liikennemerkkitauluihin tiettävästi haluttiin Hauhon kunnan matkailumainoksen tilalle ”Mallila”, jolloin se siis olisi ollut Mallilan kunta. Tämä ei ehtinyt koskaan toteutua.

Tämän jälkeen liikennemerkkien kehitys oli pitkään kansallista. Saksalaiset tarjosivat käyttöön omia merkkejään 1940-luvun alkupuolella. Voi arvella, että nykyiset Euroopan Unionin direktiivien mukaiset liikennemerkit periytyvät enemmän näistä saksalaista kuin suomalaisista merkeistä. Toisaalta yleisimmät merkit olivat jo 1940-luvulla niin samankaltaisia, että matkailijat tuskin ajoivat kolareita niiden takia kummassakaan maassa. Kun saksalaisilla matkailijoilla jatkosodan aikana oli mukana paljon aseita, ja he poistuivat Suomesta vihamielisissä merkeissä, saattoi olla onneksi, että tämä liikennemerkkihanke jäi lähtökuoppiinsa.

Kehitys?

Uusia liikennemerkkejä oli vahvistettu vuosina 1938 ja 1948. Tielainsäädäntö oli melko jälkijättöistä Suomessa. Vasta sodan jälkeen paneuduttiin tielainsäädäntöön vakavasti. Autokanta alkoi osoittaa 1950-luvun alussa selvät oireet nopeasta kasvusta, joka johti onnettomuuksien kasvuun. Vuoden 1957 liikennemerkkipäätöksellä lisättiin uusia merkkejä ja lisäkilpiä, joilla määriteltiin merkin voimassaolon matkaa, aikaa ja ajoneuvotyyppiä. Liikennemerkkien koko myös kasvoi. Uutuuksia oli merkki, jota ilman nykyisinkin olisi vaikea löytää vieraille paikkakunnille. Se oli risteyskäsi ja tienviittoja ennakoiva opastusmerkki, ”suunnistustaulu”. Yhteensä otettiin käyttöön 52 uutta merkkiä. Niistä ehkä tärkein oli ”Likainen käsi”. Se tunnetaan myös Mustana kätenä tai myös p-alkuisena kätenä. Se oli ja on yhä edelleen ainut kahdeksan kulmainen liikennemerkki.

Tätä vuoden liikennemerkkiasetusta muutettiin parin vuosikymmenen aikana suunnilleen lähes joka toinen vuosi. Jokainen uudistus toi uusia merkkejä. Eräs merkittävistä muutoksista oli ”Mustan käden” muuttaminen kansainväliseksi STOP-meriksi vuonna 1971. Se sinänsä oli fiksua, koska sehän tarkoittaa toisella kotimaisella tuoppia, niin matkalla ei elämän tärkeysjärjestys unohdu!



Tielaitoksen eläköitynyt rakennusmestari Olavi Pakarinen on kirjoittanut liikennemerkkien historiasta. Mistään ei löytynyt vuoden 1937 asetuksen mukaisten liikennemerkkien kuvaa, joten hän piirsi ne kirjaansa itse. Merkkien määrä oli lisääntynyt kolmeen kymmeneen ja ne oli jaoteltu kolmeen tyyppiin: 1. Varoitusmerkit, 2. Kieltoa, rajoitusta tms. osoittavat merkit, 3. Huomio- ja tiedotusmerkit. Kopio kirjasta: Pakarinen, Olavi, 2007, Tieopasteet kautta aikojen.

Vuonna 1982 vahvistettiin Tieliikenneasetuksessa käytössä olleet 182 liikennemerkkiä ja 32 lisäkilpeä. Vuonna 1994 muutettiin asetusta. Siinä vahvistettiin 203 liikennemerkkiä ja 38 lisäkilpeä. Edelleen vuonna 2001 merkkien määrä oli kasvanut 204 liikennemerkkiin ja 40 lisäkilpeen. Varsinkin opastustaulut kasvoivat kokoa ja selkeyttä pyrittiin parantamaan, jotta liikenteen sujuvuus ei tökkisi reittiä hämmästeleviin ja etsiviin ajoneuvoihin. Toki myös ymmärrettiin, ettei kaikkia liikennemerkkejä kaikki tunteneet eikä varsinkaan huomanneet. Senhän nyt voi todeta siellä, missä on vaihtuvien nopeuksien merkkejä. Suhteellisen harvat ajoneuvot tai oikeammin niiden kuskit huomaavat ajaa merkkien osoittamia nopeuksia. Mutta onhan tätä aihetta tutkittukin lukuisia kertoja ainakin vuodesta 1965 alkaen.

Nykyinen Tieliikennelaki astui voimaan vuosi sitten 1.6.2021. Siinä vahvistettiin 366 liikennemerkkiä. Niistä 294 ovat liikennemerkkejä, 47 lisäkilpeä ja 25 ohjausmerkkiä. Näkyviä uudistuksia oli keltaisten sulkuviivojen muuttuminen valkoisiksi, liikennemerkkien hahmojen pelkistäminen sekä lukuisten polkupyöräliikennemerkkien tulo. Onhan se kehitystä?

Seuraavaan lehteen kirjoitan siitä, mitä liikenteessä tapahtui 50 vuotta sitten, päivälleen samana päivänä, kun kirjoitin tämän tarinan.

Mpz

Juttu perustuu pitkälti kirjaan: Olavi Pakarinen, 2007, Tieopasteet kautta aikojen. Kirjan viimeiset kappaleet ovat myynnissä Mobilian museomyymälässä. 20 eu.

NÄSIJÄRVI-AJO

Vuoden 2021 Näsijärvi-ajo ajetaan lauantaina 10. heinäkuuta 2021. Ajossa on kokeiluluonteisesti kaksi luokkaa:

1. museojoneuvot ja
2. harrasteajoneuvot (ilman ikärajaa)

Kummassakin luokassa palkitaan kolme parasta. Lisäksi palkitaan vanhin ajoneuvo, pitkämatkaisin ajoneuvo ja tuomaristolla on erikoispalkinto.

Lisäksi on asu- ajoneuvoluokka, johon voi osallistua museojoneuvolla tai harrasteajoneuvolla. Arvioinnit kohteena on ajoneuvon ja sen matkalaisten kokonaisuus. Asu- ajoneuvoluokassa on perinteinen Aamulehden ”Kynät”-kiertopalkinto.

Reitti on noin 145 kilometriä, joka ajetaan kahdessa jaksossa: Vehoniemestä Tuulokseen, jossa on oma kustanteinen ruokailutauko ja Tuuloksesta Mobiliaan. Ajo ajetaan tiekirjan mukaisesti. Matkalla on rastitehtäviä.

Osallistumismaksu on 40 euroa per autokunta. Se sisältää lähtökahvit ja pullat Vehoniemellä, ajokilven, tiekirjan, sekä palkintojen jakokahvit ja pullat Mobiliasa sekä mahdollisuus tutustua Mobilian Koneita ja ihmisiä-näyttelyyn. Kaikilla pysähtymispaikoilla on ohjattu pysäköinti.

Lounastauolla ruokailu on omakustanteinen: joko lounas 11 euroa tai keittolounas 9 euroa, hinnat sisältävät kahvin ja pullan.

Toimitsijat:

Jorma Palonen jorpa@tpnet.fi 050 595 0962
Asko Nieminen askonieminen49@gmail.com 050 584 2720

Tuomaristo: Jorma Palonen, Asko Nieminen, Torsti Vienola ja asu-ajoneuvot Laura Pehkonen

ILMOITTAUTUMINEN 4. heinäkuuta mennessä:
Jorma Palonen 050 5950962 tai Asko Nieminen 050 584 2720
Osallistujien nimet, ajoneuvon merkki, vuosimalli, rekisterinumero ja koti/lähtöpaikkakunta.



Asu-ajoneuvoluokan kiertopalkinto on Aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos.

Ajojen vastuullisena järjestäjänä toimii Tampereen Seudun Mobilistit ry tammob.com-sivuilla julkaistaan lisää tietoa tapahtumasta



Näyttelyn vanhin pyörä Rudge Multi vm 1914 tuli Suomeen Venäjän vallankumouksen aikoihin.

Ääni vuosisadan takaa

- Rudge Multi vm 1914 VMPK:n näyttelyn helmenä Vehoniemellä

Teksti: Ari Reinikainen
Kuvat: Arto Reinikainen, Meelis Niin

Veteraanimoottoripyöräklubi (VMPK) on hyvin lähellä syntyseutuaan, kun puhutaan Vehoniemen Automuseosta. 1970-luvun motoristit Pekka Koiso-Kanttila ja Ari Marstio tapasivat sattumalta Kaivannon kanavalla kesällä 1975 ja pohtivat mieluisan harrastuksensa järjestäytymistä. Tämä johtikin Veteraanimoottoripyöräklubin perustamiseen.

Eivätpä tuolloin tienneet sittemmin harmaantuneet tai kaljuuntuneet nuoret miehet, että VMPK olisi vuoden 2021 alussa noin 6750 jäsenen moottoripyöräkerho, jolla on 17 aluekerhoa eri puolilla Suomea. Klubi on tarkoitettu yhdyssiteeksi henkilöille, jotka tuntevat kiinnostusta edistää vanhojen ja historiallisesti arvokkaiden moottoripyörien entistämistä ja säilyttämistä sekä niihin liittyvien historiatarinoiden

tallentamista. Pirkanmaalla VMPK:n Mansen Masinistit ja SA-HK:n Tampereen Mobilistit aluejärjestöinä tallentavat rinnakkain moottoripyöriä ja autoja.

VMPK ja Vehoniemen Automuseokin ovat tehneet yhteistyötä jo vuosia, ja VMPK:lla on oma vuosittain vaihtuva näyttelyosastonsa museossa. Osaston teemana on tänä vuonna ”Suomen Mister Rudge” eli Simo Niemisen (syntynyt 1938) elämäntyö moottoripyörien parissa. Simo on Kalle Niemisen poika Valkeakosken Päsimmäestä. Siellä Urheilukadun kulmassa hän sai 1950-luvun puolivälissä ensikosketuksensa moottoripyöriin kunnostaessaan New Imperialia. Myöhemmin pyörä paloi, mutta se jätti Simoon läpi elämän kestäväen liekin moottoripyöriä kohtaan. Simolla on erityinen rakkaus englantilai-

siin Rudge-merkkisiin pyöriin, joita hän on entistänyt tai konservoinut kymmenkunta. Simo on kunnostellut kaikkiaan yli kolmekymmentä pyörää.

Vehoniemessä on esillä Simon pyöriä valmistusvuosien 1914-1964 väliltä. Esillä ovat Rudge Multi 500cc vuodelta 1914, Rudge Silver Vase 500cc 1933, Kilpa-Rudget 500cc 1933, 350cc 1931 ja 250cc 1932, aito Norton Works Racer 500cc 1936, kilpapyörä Moto Guzzi Condor 500cc 1940 ja Vincent Comet Special 500cc 1952. Eräänlainen mopoauton esikuva on moottoripyöräksi rekisteröity Trojan 200 1964 ja yksi Rudge-polkupyöräkin on nostettu esille sekä apumoottoripolkupyörä Saxonette.

Osastolla halutaan korostaa Simon kunnostustöiden perusajatusta eli kunnioittaa silloisten ammattimiesten taitoja sekä esillä

olevien pyörien elämäntarinaa niiden käyttäajoilta. Ilman taustatarinaa pyörä on historian esine. Museossa on jokaisesta ajoneuvosta erillinen esittelykansio, jossa teknisten tietojen lisäksi esitellään mm. pyörän hankintavaiheita, sen käyttöhistoriaa, kunnostustyön haasteita sekä Simo Niemisen omia käyttökokemuksia ko. pyörästä. Osastolla kuulet ja näet myöskin ”Mister Rudgen” tarinoita näihin pyöriin liittyen.

Vehoniemen Automuseon pihapiirissä on usein kesällä moottoripyöräkokouksia, erityisesti perjantai-iltoina, jolloin museo ja kahvio ovat avoinna säävarauksella klo 19 jälkeen aina klo 22. asti. Myös muut kuin motoristit ovat tuolloin tervetulleita. Simo on luvannut muutamana kesäperjantai-iltona ajaa pyörillään näytösluontoi- sesti Vehoniemenharjuntien. Ajoiltoista pyritään kerto- maan etukäteen Vehoniemen Automuseo facebook-sivuilla. Museo ja kahvio ovat avoinna muuten päivittäin klo 10-19.

”Vanhat Kontion kävijät”
vasemmalta Simo Nieminen,
johon Leila Suutarinen ja Harri J.
Honkanen, tutustuivat - mikäli
oikein muistavat - vuonna 1972
Ranualla Simojoen Kontiossa.



Keskusliiton kuulumisia

Pirkanmaa on perustasolla pandemiaa eli tätä kirjoittaessani olen melko varma, että Tampereella järjestetään SAHK:n kevätkokous kutsun mukaisesti 19. kesäkuuta. Viime vuodelta SAHK teki reippaasti voitollisen tilinpäätöksen, joka johtui suurelta osin koronan takia perutuista museojoneuvotarkastajien koulutustilaisuuksien siirtymisestä vuodelle 2021. SAHK:n hallitus päättikin tämän vuoksi tulla vastaan jäsenkerhoja ja jakaa näille korona-avustusta kuusi euroa/jäsen. Tällä on haluttu kompensoida jäsenkerhojen taloutta. Useat jäsenkerhot ovat koronan takia jo toistamiseen joutuneet perumaan tai siirtämään tapahtumiaan, joiden tuotoilla on rahoitettu yhdistystoimintaa.

Alkuvuodesta SAHK:n hallitus päätti teknisestä lautakunnasta, että sen kokoonpanoa pienennetään ja toimivuutta lisätään. Valiokunnan kokoonpano on nyt puheenjohtaja Mika Peipon lisäksi kolme varsinaista jäsentä (Marko Matilainen, Antti Vähälä ja Jukka Aalto) ja kaksi varajäsentä (Anssi Lavikka ja Harri Ala-aho), mutta toimikunta voi tarvittaessa käyttää ja kuulla asiantuntijoita. Mikalla on melkoinen työsarka saadessaan vetovastuun teknisestä valiokunnasta, sen toiminnan kehittämistä, museojoneuvotarkastajien koulutuksesta ja ylipäätään museojoneuvoasioista. Mikamaiseen tapaan mies ryhtyi töihin välittömästi ja järjestelmällisesti reunaan. Ma-koulutus aloitetaan niiltä alueilta, joilla on runsaasti uusia ma-tarkastajia ja tarkastajakoulutukseen tulossa olevia ns ”odottavia” tarkastajia. Kevennytyksenä edelliseen, että ”odotuksella” ei ole mitään tekemistä raskauden kanssa.

Valtakunnalliset 61. retkeilyajot eli Parkanon Seudun Mobilistien Fenno Retkeilyajot Parkanossa on koronan takia toistamiseen siirretty. Uusi ajankohta on 21. elokuuta. Ilmoittautumisaikaa on vielä jäljellä! Reitti kulkee Parkanon lisäksi mm Ikaalisissa ja Hämeenkyrössä. Lisätietoja ja ilmoittautumislomake mm www.sahk.fi.

SAHK ry on Tampereen Mobilistien ehdotuksesta anonut Tampereelle Fiva World Rallya vuodelle 2026. FIVA-yhteysheikilönä toimii SAHK:n kansainvälisistä ja FIVA-asioista vastaava Leo Belik,

Tampereella tätä projektia tulee vetämään yhdistyksemme jäsen Jyrki Laiho. World Rallyn valmistelut on jo aloitettu ja yhteyksiä tullaan Tampereelta ottamaan myös sahkilaisiin naapurikerhoihin sekä muihin auto- ja moottoripyörä-alan yhdistyksiin ja yrityksiin. Kaksi ensimmäistä yhteistyökumppania on jo sovittu: Tampereen kaupunki ja Fenno Oy.



Viimeisen vuoden aikana olen useasti joutunut pohtimaan yhdistysten varainhankinnan ja ansiotoiminnan välistä rajaa. Muutamat yhdistykset (Tampere mukaan lukien) on jo nyt ilmoittanut veroilmoituksissaan rompitorituotonsa ansiotoimintana ja maksanut niistä veroja. Jotkut näistä sahkilaisista yhdistyksistä ovat itse ilmoittautuneet verottajalle ja osa on päässyt verottajan listalle mm kantelun seurauksena. Verovalmistelijasta sekä oma-aloitteellisuudesta versus kantelusta riippuen veroja on joutunut maksamaan 1-4 vuotta takautuvasti. Ne yhdistykset, jotka maksavat veroa, ovat myös mahdollisten korona-kustannustukien piirissä.

SAHK:n pitkän tähtäimen toimikunta on aloittanut työnsä. Se on ollut toimimatta muutaman vuoden. Mielestäni tämä SAHK:n toimikunta on tärkein toimikunta teknisen valiokunnan ohella. Toimikuntaa vetää Antti Poussa ja jäseninä ovat minun lisäksi Mika Peippo, Tuure Hulmi ja Esko Huttunen sekä kutsuttuna Riitta Kastemaa. Olemme saaneet kirjattua SAHK:n SWOT-kentät eli vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat. Nyt näitä asioita mietitään hetken aikaa, mutta toimikunta tulee kokoontumaan vielä kesän aikana ja viemään asioita eteenpäin. Muutetaan

uhat mahdollisuuksiksi ja heikkoudet vahvuuksiksi!

Lopuksi vaikein asia eli maailma muuttuu meidän ympärillämme ja meidän tulee olla mukana muutoksessa ja mieluummin vielä vaikuttamassa siihen, miten se maailma tulee muuttumaan. Tästä asiasta kirjoitin jo edellisissä kuulumisissa. Ja varmaan seuraavassa ja sitä seuraavassakin... Yöpöytälukemisenani on YK:n Agenda 2030 ja sen periaatteet. Yritän lukea sen useamman kerran ja ymmärtää sen sanomaa. Museoihminen olen ymmärtänyt jo kauan sitten, että harrastamamme moottoriajoneuvot ovat kulttuuriesineitä. Historiallisten ajoneuvojen eli harrasteajoneujemme vastuullinen käyttö tulee olla sallittua ja sen tulee olla osa liikkuvaa kulttuuriperintöämme. Tämän eteen teen töitä. Haluan, että joskus toivottavasti saamani lapsenlapsenkin saavat kokea harrasteautolla liikkumisen hurman osana kansallista liikkuvaa kulttuuriperintöämme.

Terveisin Leila
puh 050 365 70 23

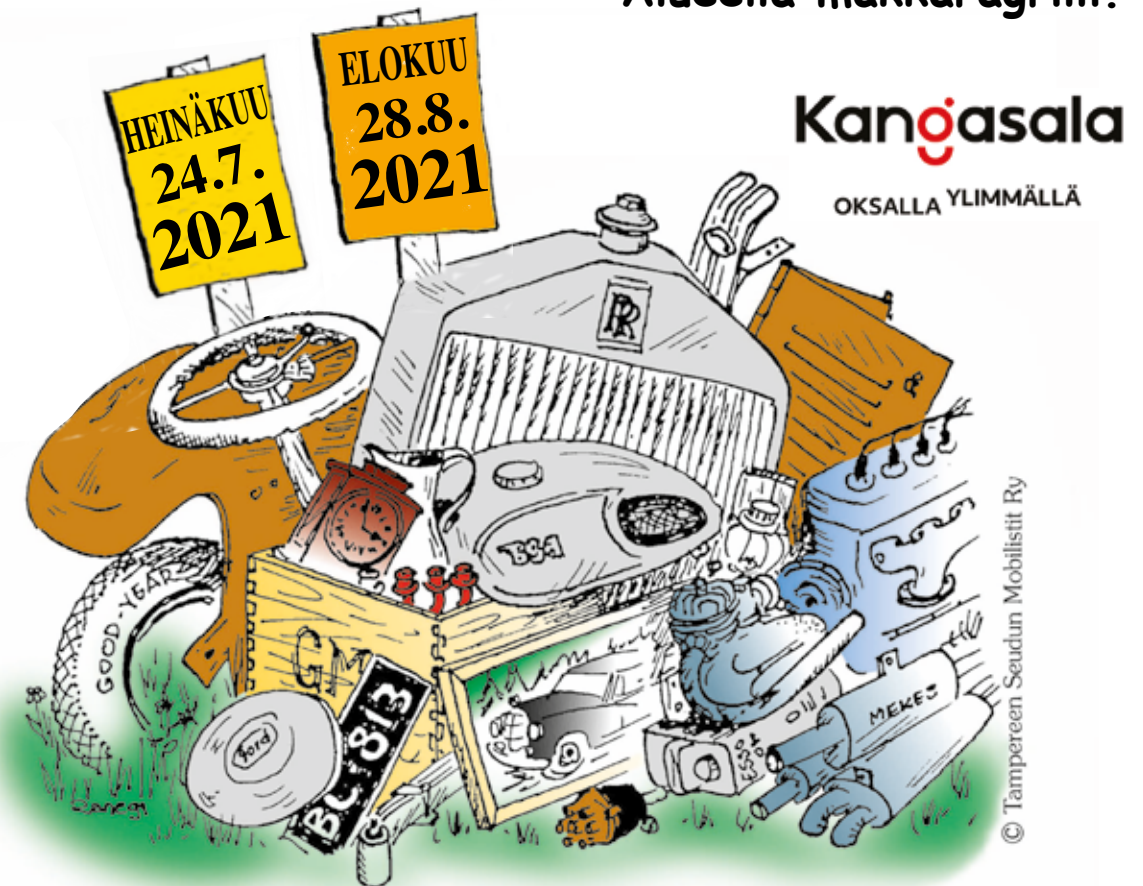
Saa soittaa, varmimmin pääsen vastaamaan puhelimeen illalla, mutta jos joku puhelu jää vastaamatta, niin soitan takaisin!

KANGASALAN VARAOSA- JA ROMPEMARKKINAT

KESÄ 24.7.2021 klo 8-15
SYKSY 28.8.2021 klo 8-15

Mobilian (ent. TVH:n) tiemestarin tukikohdassa Kisarannassa

Varaosia, rekvisiittaa ja tarvikkeita vanhoihin ajoneuvoihin sekä keräilytavaraa. Alueella makkaragrilli.



HARRASTEAJONEUVOILLE ERILLINEN PYSÄKÖINTIALUE
ALUEMAKSU 4 EUROA, ALLE 10-VUOTIAAT ILMAISEKSI

Tule ympäristöä säästären Nyssellä 40 B

Tampereen Seudun Mobilistit ry • www.tammob.com

Vanteet – vanteet – vanteet...

Ihanat ja turhamaiset!



Teksti ja kuvat Markku Uotila

Kengät tekevät tärkeän loppusilauksen juhlapukeutumisessa ja samaa tekevät myös vanteet autolle. Siksi ei ole aivan sama, mitä auton alle laittaa eli olisi syytä katsoa kokonaisuutta, ellei haussa ole joku määrätty tyyliuunta. Matalaprofiiliset renkaat ovat nyt in, vaikka ne tuovat melkein yhtä paljon haastetta ajamiseen, kuin superkorkeat korkkarit kävelyyn, mutta ulkoisesti kummatkin näyttävät hyvältä, jos kokonaisuus muuten on sopusuhtainen.

Nykyään vanteita selataan netistä, kuin Tinderiä konsanaan eli mitä paremmalta näyttää, niin sitä kiinnostavampi kohde on, mutta... useinkaan ei ajatella, että valittu kohde vaatii myös huolenpitoa, jotta siitä olisi iloa moniksi vuosiksi. Onneksi vanteita ostettaessa saa yleensä

hoito- ja käyttöohjeet mukaan, toisin kuin Tinderistä valitessa ei tule käyttö- ja hoito-ohjeita mukana ja siksi valittu paketti voi tuottaa monenlaisia yllätyksiä.

Valittavana on teräs-, alumiini-, kromi- ja magnesiumvanteita laajalla kirjolla, joskin magnesiumvanteita taitaa löytyä vain urheiluautoista. Maalatut vanteet ovat myös lisääntyneet mukavasti katukuvassa. Tavalliselle ostajalle tämä tekee valinnan todella vaikeaksi eli olo on kuin rautatieaseman taksijonossa. Mutta parasta valintaa ei itselle voi muut tehdä eli itse päätettävä ja ehkä kärsittäväkin omista valinnoistaan, ellei sitten osta vanteita vain naapureiden kiusaksi, sillä kateus ei ole suomessakaan mikään kaatoava kansanvara, vaan taitaa olla lisääntymään päin eli tätä tukee vanha sanontakin: "Naapurilta kuoli lehmä, ikävää, mutta mielenkiintoista".

Valinnan jälkeen olisi hyvä laittaa päälle suoja

Kun vanne valinta on tehty ja uutukaiset vanteet loistavat tai "mattovat" auton alla, sekä kuski päällä, niin on aika opetella varovainen ajaminen, ja varsinkin Tampereella on syytä varoa Ratikan lisäksi rotvallinreunoja, jotta ei vanteet vaurioituisi, eikä pipa putoaisi.

Kuitenkin ennen alle laittoa olisi hyvä vahata tai pinnoittaa vanteet. Hyödyn tästä työstä saisi vasta tulevaisuudessa, kun vanteita olisi helpompi pestä ajokauden aikana ja sitten syksyllä ennen varastoon laittoa. Valikoima on todella runsas tänä päivänä, kun puhutaan autokemikaaleista eli valintaa ei ole helppo tehtävä, jos alkaa purkkien tekstien mukaan valita sopivaa suojaa vanteilleen, sillä purkkien tekstit oikein

pullistelevat, kun mukaan ei ole meinannut millään mahduttaa kaikkia superlatiiveja, millä ylistetään kemikaalin ylivoimaista kilpailuviiniin. Helpoin ratkaisu on siis vahata tai pinnoittaa vanteet samalla kemikaalilla, kuin on autonsakin suojannut, mutta tietenkin pitää ensin tarkistaa, että käytetty suoja sopii kummallekin materiaalille eli esimerkiksi mattapinnoille ja tavalliselle maalille on eri kemikaalit. Tässä artikkelissa käytämme vanteiden suojaamiseen Ghost Killerin Pro Hybrid Best Wax & Sealantia, koska se sisältää myös Montanvaha. Montanvaha kestää kuumuutta paremmin, kuin esimerkiksi perinteiset polymeeri- tai karnaubavahat eli vannevahassa tämä on suositeltava ominaisuus.

Keraaminen suojaus

Jos haluaa laittaa keraamisen suojan vanteille, niin silloin täytyy kiinnittää erityistä huomiota työturvallisuuteen! Kaikki keraamiset pinnoitukset olisivatkin hyvä teettää ammattilaisilla, jotka osaavat yleensä huolehtia tarvittavista suojaustoimenpiteistä.

Kun puhutaan keraamisista pinnoitteista, niin ne koostuvat nanopartikkeleista eli partikkeleista, jotka ovat millimetrin miljoonasosasia, siis eipä niitä näe edes besserwisserikään, vaikka toisin väittäisi, mutta jokainen ymmärtää, että tämän kokoinen partikkeli hujauttaa hetkessä ihon



Ma-Fra Vanne- ja rengaspesu on emäksinen eli sillä voi pestä myös renkaat. Kuvassa käytetään myös pitkävartista vanneharjaa. Oikeassa reunassa puhdas vanne.

läpi ja on nopeasti matkalla verenkiertomme kautta eri puolille kehoamme. Kukaan ei tällä hetkellä tiedä, mitä nämä partikkelit saavat aikaan kehossamme esim. aivoissa. Puhumattakaan kun nämä partikkelit matkaavat vesistöön ja sitä kautta ravintoomme eli tulevaisuudessa voi muhia vielä moninkertaisesti suurempi uhka, kuin mitä tämä nykyinen koronavirus pystyisi pahimmassakaan tapauksessa tuottamaan meille.

Vanteiden peseminen

Mutta ilman suojaakin pärjää, kun muistaa säännölliset pesut ajojen jälkeen, joko itse tehtynä tai ammattilaisen hoivamana. Jos viet ajoneuvosi ammattilaiselle vanteiden pesuun, niin kerro ihmeessä ensin, jos vanteesi eivät ole tavanomaista materiaalia eli niitä ei voi pestä perinteisillä vannepesuaineilla. Jos et tätä kerro pesulassa ja vanteesi turmeltuvat, niin ikävä kyllä, jätät sitten korvausta vaille tai samoin, jos vannemyyjä ei kerro sinulle vanteita myydessä, että niitä ei saa pestä tavanomaisilla pesuaineilla, niin vannemyyjä saa antaa sinulle toisen kierroksen veloitusetta erheensä vuoksi.

Pari-kolme vaihtoehtoa

Pesuaineita löytyy valtava kirjo eli on emäksistä, hapanta ja etikkaista. Turvallisin tapa pestä vanteet on käyttää pH neutraaleja vannepesuaineita, vaikka niiden etikkinen "tuoksu" onkin hyvin pistävä. vannelikahan koostuu yleensä tavallisesta maantieliasta, jarrupölystä ja metallipölystä, jotka kaikki saadaan liuotettua pois, jos käytämme ensin emäksistä ainetta ja huuhtelun jälkeen hapanta- tai etikkaista ainetta. Tässä artikkelissa käytämme



Jos valkosivut ovat ongelma, niin kuvassa näkyy klo 7:00:ssä miten Prestan Radiant palauttaa valkosivut taas valkoisiksi.

kolmea Ma-Fran valmistamaa vannepesuainetta, jotta paremmin ymmärtäisimme erityyppisten vannepesuaineiden erot eli Ma-Fra Wheel & Tyre Cleaner, jolla voi syväpuhdistaa vanteiden lisäksi myös renkaat, koska tuote on emäksinen, sekä sumutinpäässä on vaahdotuslaite, joka antaa kemikaalille pidemmän vaikutusajan, lisäksi voit syväpuhdistaa myös auton liasta piintyneet kumimatot.

Toisena kemikaalina käytämme vertailun vuoksi Ma-Fra Labocosmeticin etikkaliäntä nimeltä P-Ray, koska se on hyvin pH-neutraali ja toimii myös raudanpoistossakin. Tämäntyyppisille etikkaliemille on nykyään hyvä kysyntä, koska tehonsa lisäksi ne antavat näyttävän visuaalisen efektin eli kemikaali kohdatessaan rautapartikkeleja, sen väri muuttuu punaiseksi. Tämä värimuutos antaa kuvan kemikaalin tehokkuudesta, mutta tämä ominaisuus voidaan lisätä mihin vain kemikaaliin, mutta yleensä sitä käytetään esim., jos halutaan saada nopeasti selville, onko juomavesikaivo rautapitoinen. Kolmantena vaihtoehtona

Vannepesu-kemikaalivalikko

1. Etikkapohjaiset: Raudan- ja jarrupölynpoistoon
2. Emäksiset: Jarrupölyn- ja normaalilianpoistoon, sekä kumipintojen syväpuhdistukseen
3. Happamat: Raudan- ja jarrupölynpoistoon

Tarvikkeet vannevahaukseen

1. Suojakäsineet
2. Vaha
3. Vahanlevityssieni
4. Mikroliinoja

Vanteiden pesu – lue käyttöohjeet huolella

1. Tarkista, että vanteet eivät ole kuumat
2. Testaa vannepesuaineen sopivuus huomaamattomalla alueella
3. Levitä vannepesuainetta alhaalta ylöspäin

4. Älä anna vannepesun kuivua
5. Aloita vanteen pesu myös vanteen alaosista
6. Huuhtelee huolellisesti kaikki vannepesuainejäämät pois

Vanteen vahausohje

1. Purista X-kuvio vaha levityssienelle
2. Pyöräytä vaha reilusti ensin koko vanteen sisäpuolelle ja ulkopuolelle
3. Levitä tarkasti vaha joka paikkaan
4. Käsittele kaikki vanteet kerralla

5. Aloita loppukiillotus mikrokuituliinalla ensiksi vahatusta vanteesta
6. Viimeistele vielä pinnat puhtaiksi puhtaalla mikroliinalla
7. Älä pese vanteita ensimmäisellä viikolla, jotta vaha ehtii saavuttaa kovuutensa

käytämme vain ammattilaisille myytävää Ma-Fra MAG Wheel Cleaneria, joka on taas hapan pesuaine. MAG Wheel Cleanerilla voit pestä myös auton helmoista ruosteet pois.

Hinnoiltaan nämä etikkaiset pesuaineet ovat paljon kalliimpia, kuin perinteiset emäkseen ja happamuuteen pohjautuvat vannepesuaineet, mutta kuten yleensäkin, turvallisuudesta pitää maksaa.

Harjaa-harjaa...

Markkinoilla on myös paljon erilaisia vannepesuharjoja, mutta onneksi nykyaikainen kemikaalitiede on tehnyt niistä lähes tarpeettomia, sillä niin tehokkaita hyvät kemikaalit tänä päivänä ovat eli vain kemikaalin sumutus, odota hetki ja sitten painepesuria. Tietenkin joskus joutuu toistamaan käsittelyn vaikeammissa tapauksissa. Suosit-

telen, että jos vanteesi ovat hyvin piintyneet, niin älä lähde niitä itse pesuaineen ja harjan kanssa hinkkaamaan, vaan vie ne ammattilaisen puhdistettavaksi, sillä joka kerta, kun harja koskettaa vannetta, niin siihen tulee mikronaarmuja ja se tietää sitä, että näihin syntyneisiin naarmuihin lika taas kahta enemmän piintyy kiinni, eli turhalla hankaamisella tulee vain turhaa harmia. Mutta jos harjaa käytetään, niin mieluummin pehmeämpää, kuin kovempaa harjaa, sillä vannepesuaineen tarkoitus on liuottaa lika irti eli jos lika ei liukene, niin kemikaali ei ole sovelias kohteeseen.

Kun vanteet on saatu puhtaksi, niin sen jälkeen, kuten kengätkin kiillotetaan ennen juhliin lähtöä, myös renkaan sivut olisi hyvä hostaa rengaskiillokkeella näyttäväksi eli kun nämä tehty, niin sitten vain kruisilemaan vanteet ja kengät säihkyen.

TULEVAT TAPAHTUMAT 2021

HEINÄKUU

Lauantai, 10. heinäkuuta Näsijärvi-ajo kts. s. 29

Tiistai, 13. heinäkuuta klo 18.00 Tampereen Seudun Mobilistit ry:n Kevätkokous Mobiliassa. Kahvitarjoilu alk. klo 17.30. Kts. kutsu s. 39

Keskiviikko, 15. heinäkuuta Ajo Hämeenkyröön Rainer Mäkipään vieraaksi. Trossitie 300 39100 Hämeenkyrö Kahvit Kukossa. Lähtö Teivon ABC:ltä klo 17.00

Lauantai, 24. heinäkuuta Kangasalan Kesä-Varaosapäivä Mobilian tiemestaritukikohdassa klo 8-15. Kts s. 33 ja tammob.com-sivut. Järjestysjoukkoja tarvitaan!

Torstaina, 29. heinäkuuta Olavin nimipäivänä Olavi Sallinen-entisöintipalkinnonjako Vehoniemessä klo 18.

Yhtenä heinäkuun tai elokuun alun maanantaina retki Ahvenistolle tutustumaan Hämeen Mobilisteihin. Jäsenkirjeessä ja Tammob.comissa tulee tarkemmat ohjeet.

Vielä Covid-pöpö ei ole jättänyt meitä rauhaan, eikä varsinkaan nämä sen variaatiot. Kaikissa tapahtumissamme noudatetaan niitä tartuntatautiin välttämisen perusohjeita: etäisyys, maski, käsihygieniat, ei yskitä tai köhitä, ei tulla tapahtumiin, jos on vähäisiäkin oireita. Tartuntatauti määräykset muuttuvat koko ajan. Katso nettisivulta ajankohtaisin tieto tapahtumista. Yritämme pitää tapahtumakalenteria ajan tasalla myös sähköisillä jäsenkirjeillä.

ELOKUU

Lauantai, 28. elokuuta Kangasalan Syys-varaosapäivä Kisarannassa klo 8-15. Kts. s. 33 ja tammob.com-sivut

Lauantai, 28. elokuuta Vehoniemiajo harrasteajoneuvoille. Järj. Vehoniemen Automuseo. Tiedustelut ja ilmoittautumiset leila@automuseo.com tai 050 365 7023. Ajo päättyy Syys-varaosapäiville Mobilian tiemestaritukikohtaan.

Lauantai, 28. elokuuta Mersu.-tapahtuma Mobilian pihalla. Tarkemmat tiedot: Ari-Pekka Lällä, lalla@kolumbus.fi tai 050 596 9181

SYYSKUU

Lauantai, 5. syyskuuta Pyynikin ajon järkkärihommia. Tieturva Ykkönen pakollinen. Tarkempia tietoja lähempänä tapahtumaa.

Lauantai, 11. syyskuuta Kurvaa Kangasalle ja Linja-auton päivä Mobiliassa ja Vehoniemessä.

Tammob.com-sivuilla on tapahtumakalenteri, joka pakosta muuttuu Covid-rajoitusten mukaisesti. Nythän näyttää tautikehitys erittäin hyvältä, jolloin voimme lisätä tapahtumia. Mutta tilanne ei ole vakaa.

HALUATKO KUUKAUSIKIRJEEN?

SAHK:n hallitus on päättänyt lähettää jäsenkerhojensa jäsenille kuukausikirjeen ja samoin Tampereen Seudun Mobilistien hallitus on päättänyt toimintasuunnitelmansa mukaisesti palata siihen vanhaan käytäntöön, että jäsenkirjeet ovat osa jäsentiedotusta Hyrrys-syn ja nettisivujen lisäksi.

Nykypäivänä on aivan selvää, että kirje toimitetaan sähköisesti. Kenelläkään ei voi olla rahaa postittaa kuukausikirjeitä tai vastaavia. Esimerkiksi Hyrrys-syn postituskustannus on lehden muihin tuotantokustannuksiin nähden aivan kohtuuton, mutta lehti on sentään lehti.

Maailma on siirtynyt sähköisen viestintään ja Suomi pyrkii samaan. JOS et ole saanut kahta SAHK:n kuukausikirjetä ja/tai kesäkuun alussa allekirjoittamaani jäsenkirjetä, sähköposti osoitteessasi on jotain puutteita. Jäsenkuntamme sähköpostiosoitteita on kertynyt aika paljon, noin kolme neljästä jäsenestä on listassa. Sähköosoitteet vaihtuvat ainakin työikäisillä henkilöillä kohtuullisen usein ja jäsenlistamme on osittain jo ajalta, jolloin kyyhkys kuljettivat kirjeet.

Ole hyvä, ilmoita sähköpostiosoitteesi soittamalla, meilaamalla tai ihan vaikka kirjekyyhkysellä Ari-Pekka Lällälle. Hänen sähköpostinsa on lalla@kolumbus.fi tai puhelinnumero 050 596 9181. Seuraava jäsenmaksun lasku tulee sähköpostissa ensi vuoden vaihteessa, mutta jos sähköosoite puuttuu, kirje tulee samaan osoitteeseen kuin Hyrrys-sykin.

KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

Kannattajajäsenyyteen sisältyy yhdistyksen oma lehti Hyrrys-sy haluamaanne osoitteeseen postitettuna (yksi lehti per ilmestynyt numero)

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

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

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

Tampereen Seudun Mobilistit ry Hallitus

Hyrrys-syn kauppapaikka



Myydään

Mercedes-Benz 280 SE W116 1976. Museorekisteröity, manuaalivaihteisto, D-jetronig ruiskutus. Seuraava katsastus 2024. Uudet renkaat, auto Pirkkalassa h. 6900€. Ei vaihtoa

A-P Lällä 0505969181

Myydään

Mercedes-Benz SLC sisustaosia. Myös etupenkin rungot, puuttuu takapenkki ja kuljettajan lattiamatto. Osat Pirkkalassa. H 200€ A-P Lällä 0505969181



Myy tai osta.
Ilmoita Hyrrys-syn kauppapaikassa!

KEVÄTKOKOUKSEN TEAMS-JÄRJESTELYT

Yhdistyksen hallitus päätti siirtää kevätkokouksen ajankohtaan, jolloin siihen voivat osallistua henkilökohtaisesti kaikki siihen oikeutetut. Yhdistyksen Kevät- ja Syyskokoukset ovat yhdistyksen viralliset kokoukset, mutta sääntömääräisten asioiden ja kokouksen lisäksi ne ovat yhteisöllisiä tapahtumia. Koska kuitenkin lähiaikoina enenevästi siirrytään sähköiseen alustaan kaikissa asioissa ja varmasti yhdistyksen säännötkin oletettavasti halutaan muuttaa etäyhteyksien käytön mahdollistaviksi, niin järjestämme Kevätkokoukseen etäyhteyden niille, jotka sen haluavat.

Tampereen Seudun Mobilistien jäsenet, jotka haluavat osallistua etäyhteydellä yhdistyksen kevätkokoukseen ilmoittautuvat **9.7 mennessä** yhdistyksen rahastonhoitajalle (Ari-Pekka Lällä) sähköpostilla **lalla@kolumbus.fi**. Ne, jotka osallistuvat etänä Teams-ohjelmalla, saavat vastauksena ja vahvistuksena ohjeen Teams-kokouksen kulkuun muutama päivä ennen kokousta.

Ohjeita voi kysellä Ari-Pekalta, mutta etsimme mielestämme parhaat ohjeet, jotka vastaavat kaikkiin kysymyksiin ja löytyvät tästä linkistä:
https://www.yrittajat.fi/sites/default/files/kokoukseen_liittyminen_mikrosoft_teamsissa.pdf

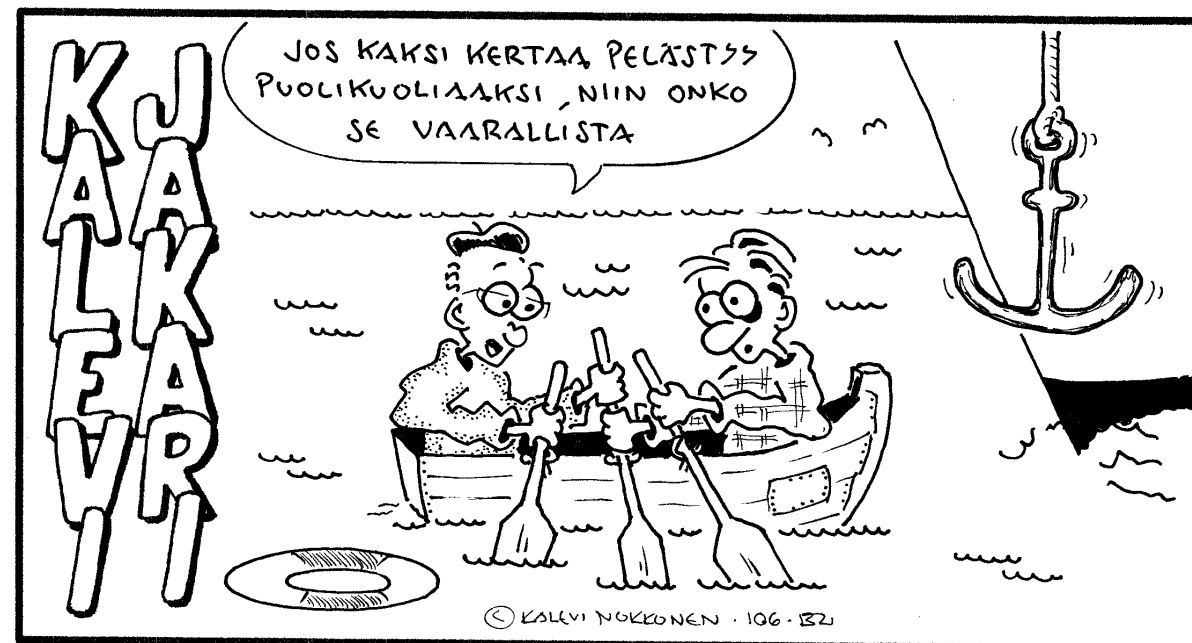
Liittyminen linkin avulla puhelimesta

Sinun on ladattava ja asennettava Teams-mobiilisovellus voidaksesi käyttää Teams-kokouksen parhaita ominaisuuksia, kuten ääntä, videota ja sisällön jakamista.

Jos sinulla on puhelimesta sovellus, valitse kokouskutsussa Liity Microsoft Teams -kokoukseen. Sovellus avautuu ja voit liittyä kokoukseen. Jos sinulla ei ole sovellusta, siirryt sovelluskauppaan, josta voit ladata sen.

Huomautus: Yritä ladata sovellus ennen kokouksen aloittamista. Tämä saattaa kestää muutaman minuutin internet-yhteydestä riippuen.

Jos sinulla ei ole Teams-tiliä, valitse Liity vieraana ja kirjoita nimesi, jotta voit liittyä kokoukseen vieraana. Jos sinulla on Teams-tili, valitse Kirjautu sisään ja liity liittyäksesi ja nähdäksesi kokouksen keskustelun ja muuta. Kokouksen järjestäjän asetuksista riippuen siirryt joko suoraan kokoukseen tai aulaan, josta joku muu voi liittää sinut kokoukseen.



KOKOUSKUTSU Tampereen Seudun Mobilistit ry:n KEVÄTKOKOUS

Tiistaina 13.7.2021 klo 18.00
Mobilia, Kustaa Kolmannen tie 75, 36270 Kangasala
Tilaisuus alkaa klo 17.30 kahvilla.



12 § YHDISTYKSEN KEVÄTKOKOUS

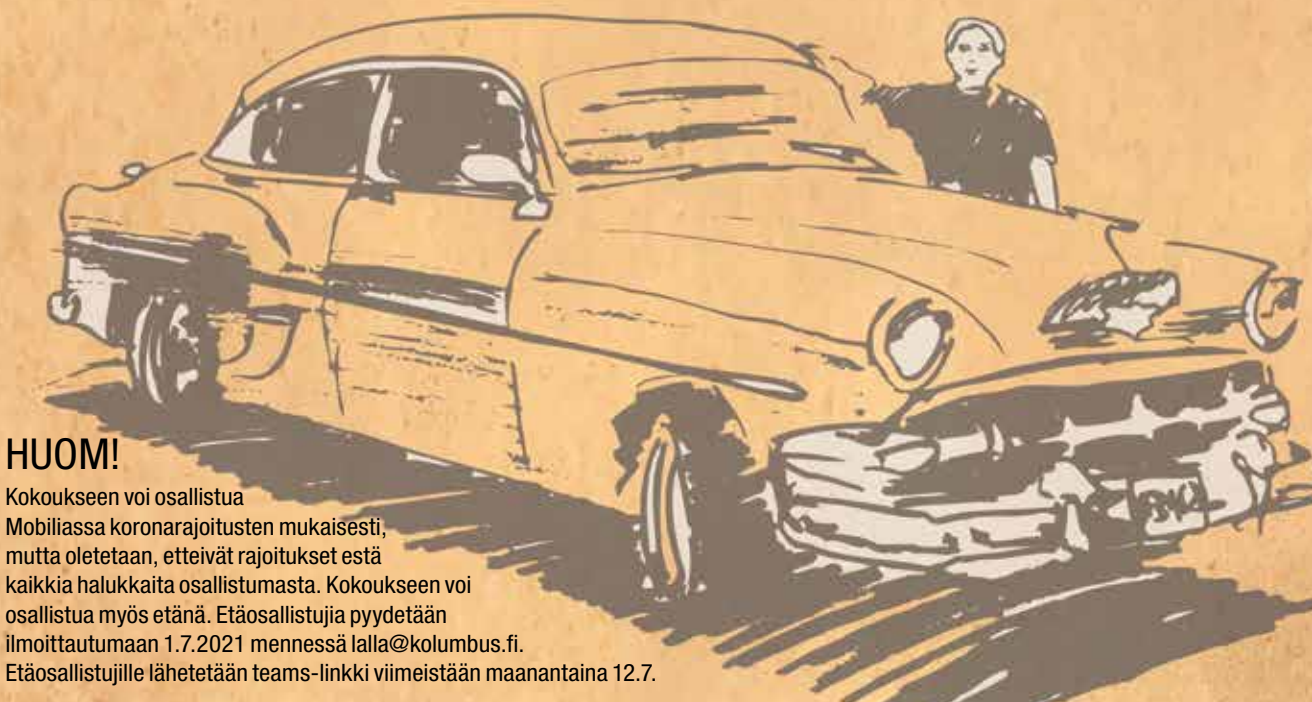
Yhdistyksen kevätkokouksessa päätetään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
- 5) Käsitellään hallituksen laatima kertomus edellisen vuoden toiminnasta ja päätetään sen hyväksymisestä
- 6) Esitetään yhdistyksen tilit edelliseltä kalenterivuodelta ja tilintarkastajien lausunto, sekä päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä
- 7) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat

Yhdistyksen jäsenen on kevätkokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä yhdistyksen johtokunnalle kirjallinen esitys tammikuun loppuun mennessä. Esityksiä ei ole tehty.

TERVETULOA

Martti Piltz
Puheenjohtaja
Tampereen Seudun Mobilistit ry



HUOM!

Kokoukseen voi osallistua Mobiliassa koronarajoitusten mukaisesti, mutta oletetaan, etteivät rajoitukset estä kaikkia halukkaita osallistumasta. Kokoukseen voi osallistua myös etänä. Etäosallistujia pyydetään ilmoittautumaan 1.7.2021 mennessä lalla@kolumbus.fi. Etäosallistujille lähetetään teams-linkki viimeistään maanantaina 12.7.



YLI 1300:n NIMIKKEEN VALIKOIMA!!!



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

RASKAANKALUSTON PESUJÄRJESTELMÄT JA KEMIKAALIT

Yli 30-vuoden kokemuksella



Pesuainelevittimet
Laimennusjärjestelmät

VAAHDOTTAJAT

Metallisaasteidenpoisto



Raudanpoistoon tehoa!

Good Bye...
Nastapöly- ja
lentoruoste



Corona-Virus

Linja-autojen
Koronadesinfiointi
15 min.



Alumiinin puhdistus



Alumiininpesuun
Cromobriil 2G

Epäkesko - ja tavalliset kiillotuskoneet, sekä laikat ja tahnat



Bigfoot Finder:
Your Expedition starts here!



Rotorjet tuo vauhtia sisäpuksiin!

Presco Oy

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

Koneellinen sisäpesu

Yksi pesuaine kaikille pinnoille