

HYRYSY

- MENOLAINEN

60

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 4 / 2024



60-vuotisjuhla s. 14

Entisöinnin laatukilpailu s. 18



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
In memoriam Harri Honkanen.....	4
Toimittajalta	
Tammobin 2025 tapahtumat.....	5
Keskusliiton kuulumisia	7
Road Trip Baltiaan/The Baltic Way 35.....	8
60-vuotisjuhla	14
Liikenteen kulttuuriperintöavustukset	17
Entisöinnin laatukilpailu	18
Merkkinurkka.....	20
Vilnan automuseo	22
Rane muistelee, osa 83.....	24
Palkintomatka.....	30
Syyskokous	31
Nostalgia Näsinjärvi -ajo.....	32
North Kustom Fabrication.....	35
SAHK:n syyskokous.....	36
Puurojuhla	37
Hallituksen jäsenet.....	38
Hyrysysin kauppapaikka	42
Syyskokouksen pöytäkirja	43



Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
 Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
 Lehden osoite: martti.piltz@gmail.com
 Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
 Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
 Painosmäärä: 750 kpl
 ISSN 0789-094X (painettu) ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



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

Vuoden 2025 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2025	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2025
2/2025	kesäkuun 3.	aineistopäivä 24.04.2025
3/2025	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2025
4/2025	jouluksi	aineistopäivä 24.11.2025

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 4/2024 TOIMITUS: Martti Piltz, Leila Suutarinen, Pasi Myllymäki, Risto Salminen, Petri Pessi, Juhani Harju, Hannu Aalto, Mikko Heimo ja Sami Saunajoki

Kannen kuva: Dodge Wayfarer Roadster 1952, Entisöinnin laatukilpailun osallistujana Retkeilyajoissa, Kuva Pasi Myllymäki

Puheenjohtajalta

Hyvät Tampereen Seudun Mobilistit,

Vuosi lähenee loppuaan, ja tapahtumien tahti hiljenee. Nyt on hyvä hetki ladata akkuja – ei vain kulkineissamme, vaan myös meissä harrastajissa. Kulunut vuosi on ollut yhdistyksellemme täynnä ikimuistoisia tapahtumia. Retkeilyajot, Nostalgia-ajot ja 60-vuotisjuhlamme ovat olleet kauden merkittävimpiä kohokohtia. Näiden ja muiden tapahtumien järjestäminen on vaatinut valtavasti työtä ja huolellista suunnittelua. Ilman ahkeria talkoolaisia ja sitoutuneita yhteistyökumppaneita tämä ei olisi ollut mahdollista.

★ ★ ★

Haluan kiittää teitä kaikkia – niin yhteisesti kuin henkilökohtaisesti – siitä, että olette antaneet aikaanne ja panoksenne yhdistyksemme ja harrastuksemme eteen. Olen myös henkilökohtaisesti saanut paljon tukea ja apua ensimmäisen puheenjohtajakauteni aikana, ja se on ollut korvaamatonta. Kiitos teille kaikille siitä.

★ ★ ★

Katset kääntyvät nyt kohti ensi vuotta, joka tuo mukanaan uusia mahdollisuuksia ja haasteita. Tavoitteemme on tehdä ensi vuodesta yhtä onnistunut kuin kuluneesta vuodesta. Samalla meidän on jo kuitenkin aloitettava valmistautuminen vuoteen 2026, jolloin Tampereella järjestetään SAHK:n kansainvälinen FIVA-ralli. Tämä merkittävä tapahtuma vaatii paljon suunnittelua, valmistautumista ja jopa jäsenistömme koulutustautumista.

★ ★ ★

Uskon vahvasti, että selviämme tästä haasteesta yhdessä ja yhteistyökumppaneidemme avulla, mutta tarvitsemme



myös entistä enemmän aktiivisia jäseniä mukaan. Tavoitteeni on innostaa yhä useampi yli 600 jäsenestämme osallistumaan aktiiviseen toimintaan. Samalla haluamme kerätä ja säilyttää pitkään toimineiden jäsentemme arvokasta hiljaista tietoa, jotta se ei pääse katoamaan.

★ ★ ★

Toivotan kaikille rentouttavaa talvea ja intoa harrastuksemme edistämiseen – niin yksin kuin yhdessä!

Ystävällisin terveisin,
 Petri

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

ProMart

Mesi M Autooy

KIRPPUTORI
 Oskarin Olohuone

O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE



KANGASALA

VEHONIEMEN
 AUTOMUSEO

Rannikon
 Aarre



TAMMER
 Lattiat

In memoriam



Harri Honkanen ja tyttären Annin lapset Topias ja Vilma.
Kuva kotialbumista

Harri Honkanen

s. 6.1.1945, k. 3.12.2024 Kangasalla

Harri Honkanen eli pitkän elämän, kuukautta vaille 80 vuotta. Hän syntyi Kangasalla Jalmary ja Lilja Honkasen evakkoperheen neljästä lapsesta nuorimpana. Harrin vanhemmat jatkoivat Kangasalla maatilan pitoa ja puutarhanviljelyä. Vanhemmat veljet Kalevi (s. 1935) ja Seppo (s. 1938) sekä sisar Marjatta (s. 1941) syntyivät Ahjärven kylässä Kivennavalla. Harrin molemmat veljet perustivat Kangasalle puutarhatilat ja kukkakaupat.

Siirtokarjalaisuus ja perheen entinen kotiseutu olivat Harrille tärkeitä elämän loppuun asti. Harri on kertonut, että hän muistaa keräilleensä Ahjärventalon tontilla käpyjä samovaariin, ennen kuin taloa edes rakennettiin. Kangasalan Ahjärveläisten johtokunnassa hän toimi pitkään ja kävi yhteisissä tilaisuuksissa aivan elämänsä loppuun asti.

Koulun jälkeen Harri opiskeli autonasantajaksi 1960-luvun puolivälissä. Ensimmäisen autonsa, Chevrolet Coupé vm. 1939, hän rakensi opiskeluaikanaan. Auton kuva julkaistaan tässä, koska onnettomuudessa, jossa auto kaatui, toinen muis-

tokirjoittajista selvisi hengissä vain hyvällä onnella. Auto tiettävästi on yhä liikenteessä.

Harri mainitaan ”varhaismobilitina” Tampereen seudulla. Hän oli innokas moottoripyörämies, kuten Rane Mäkipää, jo vuosia ennen autoharrastusta. Aina kun Harrin näki, hän oli tulossa tai menossa Kontioralliin tai johonkin muuhun moottoripyöräkoontumiseen. Tai oli matkalla uimaan Jäämereen. Hän oli myös innokas avantouimari.

Harri ei näköjään ole ollut Tampereen Mobilistien perustajajäseniä (2.11.1964 kokouksessa). Eikä hän siten ole ollut ”viroissa” kerhon alkuvaiheessa. Kuninkaanlähteen retkellä 1966 hän on ollut mukana. Tampereen kerhon puheenjohtajana Harri oli vuosina 1970-72, järjestyksessä neljäs puheenjohtaja. SAHK:n varapuheenjohtaja hän oli vuonna 1972, kun Olavi Sallinen oli puheenjohtajana. Harri oli SAHK:n puheenjohtajana vuodet 1973-1976. Silloin Tampereen kerhon jäsenet hoitivat myös sihteerin tehtävät ja vuonna 1973 lisäksi myös rahastonhoitajan tehtävät. SAHK:n kehityksessä on ollut iso mullis-

tus, kun ”maalaiskerholaiset” ovat helsinkiläisten jälkeen päässeet hoitamaan SAHK:n asioita. Museoajoneuvotarkastajana Harri oli vuodet 1979-1987. Omista autoistaan Packard on varmasti tunnetuin ja Fulda-kääpiäauto nähdyn. Hänellä oli lisäksi -37 mallinen Pontiac avoauto keskenjääneenä projektina.

Harri perusti äitinsä kanssa Ilkon kukan vuonna 1964, ja kouluttautui floristiksi puolisonsa Arjan kanssa. Molemmat toimivat myös alan opettajina ja kilpailijoina. Ensin he myivät kukkia kotoaan, sitten rakennettiin kukkakioski ja sitten nykyinen hirsitalo. Myöhemmin, vuonna 2009, Harri rakennutti Ilkonhovin juhlatalon.

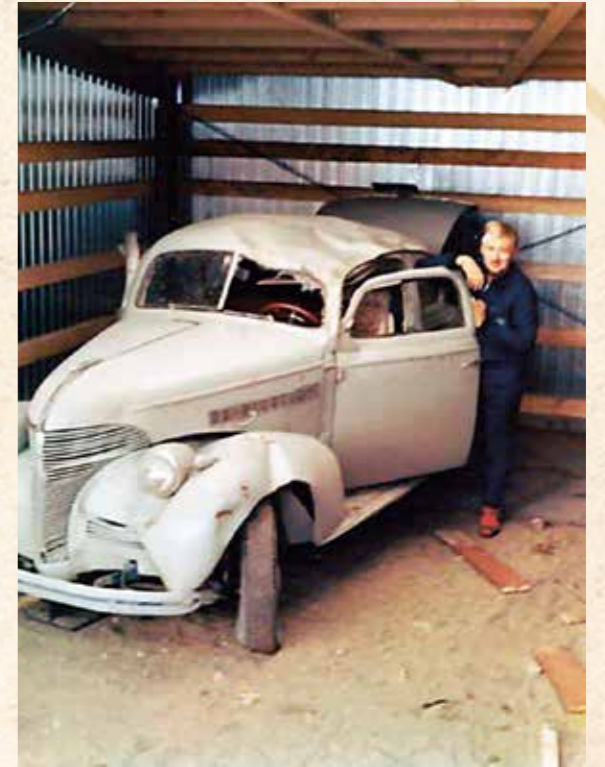
Harri oli luontoihminen. Ilmeisesti hän oli sitä lapsesta alkaen. Hän tunsi kasvit ja eläimet ja osasi käyttää työkaluja. Luontoharrastukseen kuului myös luonnonmukainen terveydenhoito ja lääkinä. Restaurannassa hän halkoi polttopuita nopeammin ja enemmän kuin kukaan muu. Hän mielellään neuvoi, auttoi ja avusti puiden hoidossa ja kaadossa, samoin kuin pihan kasvillisuuden hoidossa. Kun olimme Restaurannassa päättäneet, että pihalle jätetään niittykukat kasvamaan ja joku, joka ei tätä tiennyt, leikkasi ne pois, Harri lievästi sanoen hikeentyi. Mutta kasvoivathan niittykukat nopeasti takaisin.

Luontoihmisena hän harrasti myös metsästystä, lähinnä hirvijahtia, mutta siinä hänelle oli tärkeintä metsästystapahtuman yhteisöllisyys. Tiettävästi hän ei enää viime vuosina varsinaisesti metsästännyt, vaan nautti liikkumalla metsäluonnossa ja istumalla leiritulen ääressä.

Harri on monella tavalla hieno seuramies ja hänellä oli laaja tuttavapiiri. Myös tyttären Annin lapset Topias ja Vilma olivat hänelle läheisiä ja tärkeitä. Hän keräili lähes kaikkea maan ja taivaan väliltä, ehkä lähinnä kuitenkin militariaa, sekä aseisiin ja moottoripyöriin liittyvää. Näitä hän esitteli ja arvuutteli maanantain ”Makkaraterapiassa”. Jäi mieleen Saksan Vuoristoarmeijan sotilaskiväärin talviliipasin, jota pystyi käyttämään rukkanen kädessä. En tunnistanut! Mutta oli näitä ihmeitä paljon muitakin.

Keräilyharrastukseen liittyivät luonnollisesti autot ja moottoripyörät. Yksi esimerkki oli Velocette KTT -49. Harri löysi tämän legendaarisen ja legendaarisesti menestyneen kilpapyörän moottorin ja vaihteiston vuonna 1970. Sitkeästi Harri etsi ja löysi siihen alkuperäisiä osia, niin että pyörä osallistui vuonna 2018 alkuperäisistä osista koottuna kokonaisuutena Pyynikin muistoajoon. Puuha kesti lähes 50 vuotta! Sittenkin Velocette siirtyi Jukka Helkaman haltuun, jonka sukuyritys toi pyörän Suomeen. Se oli Harrille erittäin tärkeää.

Kotiseuturatkilla Ahjärvelle Harrilla oli aina valmisteltuna uutta tietoa jostakin retkeen liittyvästä aiheesta ja hän löysi paperitodisteita sukujemme välisistä kontakteista. Karjalaisen suuripiirteistä



Harri Honkanen ja katollaan käynyt Chevrolet Coupé vm. 1939.

ilmausta käyttäen hän totesi, että olemme ”veljet aidan takana”. Myös Kannaksella hän tarkkaili ja kommentoi luontoa ja sen muutoksia tiedemiesmäisen tarkasti ja elävästi.

Restaurannan pihalle hän istutti paljon kasveja. Esimerkiksi humalasalko piti ennen olla joka talossa, niin onhan se Restaurannassa. Osa istutuksista menestyi, osa hieman heikommin. Näinhän luonto toimii! Muutama vuosi sitten Harri ehdotti, että istutetaan Restaurantaan tammia tärkeiden asioiden muistoksi. Minusta asia oli hieno, koska isäni ja iso-isäni olivat tehneet kotipihallaan samoin. Pihalla on nyt tammi Suomen 100 vuotiselle itsenäisyydelle, Tampereen Mobilisteille, Matti Järvenpälle ja Olavi Sallille. Tampereen Mobilistien hallitus päätti istuttaa seuraavaksi tammen Harrille.

Harrin lapset Juhana, Tuomas ja Anni halusivat muistaa isäänsä Aleksis Kiven sanoilla:

*”Mukavasti oravainen makaa
sammalhuoneessaan:
linnut laulain taivaan alla saattaa hänet
iltaselle unien Kultalaan”*

Martti Piltz Antti Prusi

Tehtiin porukalla

On juhlistettu ankarasti

Kerranhan sitä vaan 60 vuotta täyttää. Siksi jo vuosia sitten kan- kesimme 64. Retkeilyajot Tam- pereelle vuodeksi 2024. Se ei ollut ihan helppo homma, koska joku toinen kerho oli ajot jo varannut. Mutta saimme ne kuitenkin ja hyvin meni. Aluksi mietimme, että Retkeilyajot olisivat voineet olla myös kerhon 60-vuotisajot. Porukalla päädyimme kuitenkin siihen, että oman juhlan pitäminen paljon suuremman vieras- joukon keskellä olisi tuottanut paljon asioita, jotka ehkä eivät olisi vieraitamme kovin paljon ilahduttaneet. Ja joka tapauksessa yhdistettyjä omat ja vieraiden juhlat olisivat venyneet toivot- toman pitkiksi ja me olisimme silti joutuneet tinkimään omasta osuudestamme. Ja tehtiin poru- kalla vieraillemme hyvät ajot.

Prusin Antin keksintöä

Käyttämäni otsikko ”tehtiin

porukalla” on moninertainen taidevarkaus. Antti kehitti ni- men. Kun hän tilasi entiseltä Nuorkauppakamarikaveriltaan Heikki Mäenpäältä mobilisti- laulun 60-vuotisjuhlaamme, hän oli antanut tilaukselle nimen ”tehtiin porukalla”. Sen lisäksi hän oli kehitellyt käsikirjoituk- sen kerhomme tapahtumista, joiden pohjalta Heikki sitten sävelsi ja sanoitti laulun. Hei- kin Antille omistaman laulun sanat julkaistaan tässä lehdessä. ”Tehtiin porukalla” on tietys- ti laajemminkin hieno ilmaus kerhomme toiminnalle. Kun teimme porukalla Antin ja Timo Viita-ahon kanssa Tampereen Mobilistien tapahtumakronik- kaa, niin kävi selkeästi ilmi, että vuorollaan siellä on moni ollut nokkahenkilönä, mutta kaikki tapahtumat on loppujen lopuksi tehty porukalla.

Ajo kerhon historiaan

Kun kerhomme nuorisosiipi ko-



mensi meidän vanhat puheen- johtajarahjukset järjestämään kerhon 60-vuotisjuhlat, Antti esitti heti Nostalgia-ajoa. Koska Näsijärvi-ajo oli jäänyt Retkeily- ajojen takia ajamatta, minusta se oli hieno idea. Aikaisemminkin olen sanonut ja kirjoittanut, että oikean historiategoksen kirjoit- taminen kerhostamme on aika iso juttu, mutta autolla asiaa voi ainakin lähestyä.

60 kilometriä ja 60 vuot- ta. Siihen mahtui Tampereen Mobilistien alkuhistoriasta Härmälän leirintäalue ja Saa-

rikylien mahtavat, melkein kuin merenrannan maisemat, joissa otettiin suomalaisen mobilis- min alkuaskeleita perustamalla Automoobiilien Suvipäivät, jotka muuttuivat Tiitolan Suvipäivi- si, joista sitten syntyivät Restau- ranta-päivät.

Herttua ja Pikkola oli- vat kerhon huippuaikaa, kes- ki-ikä. Ja lopuksi sitten kaksi tärkeintä yhteistyökumppania Vehoniemi ja Mobilia. Ja aina on tehty porukalla.

mpz



Avecina minulla oli Tampereen Mobilistien 60-vuotisjuhlassa yhdistyksen ja siten varmaan myös SAHK ry:n nuorin jäsen, seitsemän kuukautinen tyttärensä pikku-Olavi, joka toivottavasti tulee osallistumaan myös yhdistyksen 100-vuotisjuhliin. Kuva: Sami Saunajoki

TAMMOBIN 2025 TAPAHTUMAT

(Alustava lista, tarkentuu seuraavassa Hyrysyssä. Lue ajankohtaisin tieto kerhon nettisivulta)

MAALISKUU

Museoviraston avustustyöpaja

HUHTIKUU

Kevätkokous

26.-27.4. Hot Rod & Rock Show

TOUKOKUU

1.5. Vappuajo

3.-4.5. Lahden Classic Motor Show

6.5. Olavi Sallinen-entisointipalkinnon jako, Vehoniemi

17.5. Kevät-Restauranta, Mobilia

KESÄKUU

14.6. Kurvaa Kangasalle, Mobilia

28.6. Kesä-Restauranta, Mobilia

HEINÄKUU

10.7. Hämeenkyrön retki

ELOKUU

9.8. Kanttiautokruising, Hämeenpuisto-Kangasala

13.8. Pikkola Piknik, Pikkolan koulu

23.8. Syys-Restauranta, Mobilia

SYYSKUU

6.9. Falun DAK Marknaden (suunnittelilla matka to 4.9.-su 7.9.)

Vakautuksen vuosi

Vakautuksen vuodesta tulikin ennalta arvaamattoman kiirei- nen vuosi johtuen ajoneuvojen kiertotalousasetuksesta sekä EU romuajoneuvoliitteestä. Yritämme edelleen vaikuttaa asioihin sekä EU parlamentin että neuvoston tasolla. Asiat ovat jo käsitellyssä.

Joulua odotellessa yhdis- tykset ovat pitäneet jo syys- kokouksensa. SAHK:n syys- kokous valitsi minut vuoden 2025 puheenjohtajaksi. Olen tästä pestistä kiitollinen, ylpeä ja toivottavasti luottamuksen arvoinen. SAHK:n taloudes- sa on” Vakautuksen vuonna 2024” vedetty tiukkaa linjaa ja tuleva talousarvio on pystytty laskemaan entisen jäsenmak- sun mukaisesti ennakkovaroi- tuksista huolimatta. Taloutta on suunniteltu ja toiminta on ollut kustannustehokasta. Mu- seoajoneuvotarkastustulojen ja

– kulujen vuosittainen arvioin- ti on vaikeata. Koronavuosina talleissa syntyi huomattavasti enemmän museoajoneuvoja kuin aiemmin, mutta nyt mää- rä on hieman tasoittunut. Mu- seoajoneuvotarkastustoiminnan kehittäminen, edunvalvonta sekä jäsenetujen hankkimen ovat tulevan vuoden keskiös- sä. Hallitus vie kaikkia asioita eteenpäin. Joidenkin asioiden aikatauluihin emme aina pysty vaikuttamaan, mutta pyrimme olemaan ajan hermolla koko ajan. Vinkkejä toivottaviin jä- senetuihin hallitus ottaa vastaa ja pyrkii järjestämään niitä.

Vuoden 2025 aikana käyn- nistämämme edunvalvonta- toiminnan ja yhteydenpidon niiden järjestöjen kanssa, jot- ka ovat ilmoittautuneet edun- valvontajäseniksemme mm verkostoitumis- ja yhteistyöta- pahtumissa. SAHK:n edunval- vontajäsenesite löytyy SAHK:n verkkosivuilta ja toivommekin,

että jäsenyhdistystemme aktii- vit, jotka ovat myös esimerkiksi merkkipäiväaktiiveja, ottaisivat koppia edunvalvontajäsenyh- distysten hankinnasta. Alku- vuodesta todennäköisesti taas jätämme valtiovallan suuntaan lausuntoja liittyen harrastuk- semme. Yhteistyössä on voi- maa ja isomalla joukolla on enemmän painoarvoa. Harras- tetaan yhdessä ja tehdään yh- dessä asioita harrastuksemme hyväksi. Moottoriajoneuvot on tehty ajamista varten!

Kiitos Tampereen Mobilis- tien 60-vuotisvuoden järjestely- vastaaville. On ollut monenlais- ta juhluvoiteen liittyvää tapah- tumaa ja loppuhuipennuksena yhdistyksen 60-vuotisjuhlat Mobiliassa. Hienot juhlat. Minäkin ylitin taas kerran itseni – puhumalla pitempään, kuin minulle oli annettu aikaa! Anteeksi.

Tampereen Mobilistit ovat

olleet edesmenneen isäni Ola- vi Sallisen ohella ”kasvattaja- seurani” mobilismiin. Lämmin kiitos siitä – Veteraanikuor- ma-autoseuraa unohtamatta! Itse olen ollut vuoden 1966 Kankaanpään retkestä lähtien Tampereen mobilistien mukana eli lähes koko ikäni. Mobilia- sa minulla oli avecina minulle erityisen rakas pikku-Olavi, jonka toivon jatkavan sukumme harrastus- ja museotoimintaa. Hänen kasvattajaseuroiksi toi- von Vehoniemen Automuseota, Tampereen Mobilisteja ja Vete- raanikuorma-autoseuraa!

Hyvää joulua, Loska-ajot tuli ajettua Magiruksella, Tal- viajoihin en ole vielä ilmoittau- tunut, mutta harkinnassa sekin on. Tavataan tapahtumissa!

Leila Suutarinen
SAHK ry:n puheenjohtaja

Road Trip Baltiaan/The Baltic Way 35

Teksti ja kuvat Pete Pessi

Omakotitaloni rappauskorjaukset ja maalaustyöt olivat heinäkuun lopussa kiivaimmillaan. Työ tuntui edistyvän tuskallisen hitaasti ja vähän liiankin hyvä hellesää tuntui vievän tekijästä loputkin mehut. Mutta vaihtelua oli luvassa...

Kesken ahkeran työnteon puhelin soi ja soittajana oli Juhani Harju Ruovedeltä. Juhani on pitkän linjan autoharrastaja ja klubikaveri Suomen Mercedes-Benz-klubista. Tavanomaisten kuulumisien vaihdon jälkeen hänellä oli mielenkiintoinen ehdotus, että lähtisin hänelle kartturiksi vanhojen autojen tapahtumaan Baltiaan. Hetken asiaa harkittuani tuumasin, ettei tämä työmaa täältä mihinkään karkaa eikä näitä töitä kukaan muukaan sillä välin tekisi, niin lupasin lähteä mukaan.

Tämän lupauksen jälkeen aloin ottaa selvää tästä Baltiaan suuntautuvasta The Baltic Way 35-ajotapahtumasta. Juhani kertoi saaneensa tiedon Suutarisen Leilalta, joka oli osallistunut edellisen kerran järjestettyyn tapahtumaan elokuussa 2019. Joten soitto Leilalle ja hän kertoi tapahtumasta ja sen järjestelyistä. Leila kehui kovasti tapahtuman järjestelyitä ja

osallistujien kesken vallinnutta hyvää yhteishenkeä. Myös itseäni karjalaisten sukujuurieni johdosta kovasti kiinnostava 1900-luvun historia toi oman näkökulman tähän tapahtumaan.

Ajotapahtuman nimi The Baltic Way 35 juontaa päivämäärään 23.8.1989, jolloin kansalaisjärjestöt kolmessa Baltian maassa eli Virossa, Latviassa ja Liettuaissa järjestivät rauhanomaisen mielenosoituksen rauhaa rakastavan Neuvostoliiton heidän kotimaahansa kohdistamaa aseellista miehitystä vastaan. Tarkalleen 50 vuotta tuli täyteen siitä, kun Neuvostoliiton ulkoministeri Molotov ja Saksan ulkoministeri Ribbentrop allekirjoittivat sopimuksen 23.8.1939. Tässä salaisessa sopimuksessa sovittiin Baltian maiden kohtalosta, missä ne menettivät itsenäisyytensä ja joutuivat Neuvostoliiton miehittämäksi ilman, että Saksa puuttui asiaan. Tässä Molotov-Ribbentrop sopimuksessa osapuolet sinetöivät myös Suomen kohtalon joutua Neuvostoliiton etupiiriin ja siten joutua ryssän halveksittavan hyökkäyksen kohteeksi marraskuussa 1939. The Baltic Way 35 nimen perässä numero 35 muistuttaa siitä, että aikaa mielenosoituksesta on kulunut



Juhani Harju ja Mercedes 170 DS-52 valmiina seikkailuun Vuosaaren satamassa.

35 vuotta.

Baltian maiden kansalaisten yhteinen mielenosoitus toteutettiin muodostamalla 620 kilometriä pitkä ihmisketju näiden maiden pääkaupunkien välillä, Tallinnasta Riikan kautta Vilnaan. Tähän ihmisketjuun osallistui yli 2 miljoonaa ihmistä, jotka seisovivat käsi kädessä kaupunkien välillä johtavalla maantiellä. The Baltic Way-ajotapahtuman reitti pyrkii noudattamaan samaa reittiä, mitä ihmisketju oli muodostettu. Tapahtuma järjestettiin nyt toisen kerran ja seuraava kolmas kerta on luvassa vuonna elokuussa

2029 eli tapahtuma järjestetään viiden vuoden välein.

Tiistai 20.8.2024

Baltian seikkailumme alkoi aamulla klo 8, kun Juhani haki minut kotoani Pirkkalasta ja lähdimme aurinkoisessa kelissä kohti Tallinnaa. Kulkuneuvona retkellämme oli tietysti Mercedes-Benz-merkinen auto. Juhani itse entisöimä Mercedes on vuosimallia 1952 ja malliltaan 170DS eli harvinainen diesel-moottorilla varustettu alkuperäinen Suomi-auto. Kuten arvata saattaa, niin dieselautoa



Ajokyltti on kiinni Mersussa

ei aikanaan hankittu vain pihan koristeeksi, vaan autolle on kertynyt arvattavasti melkoinen kilometrimäärä kolmen eritaksiautoilijan työkaluna. Myös muita omistajia on Mercedesillä ollut lukuisa joukko, pääsääntöisesti Lounais-Suomen suunnassa. Juhani kuuden vuoden autotallissa ahertamisen jälkeen lohduuttomasta aiheesta alkanut projekti oli valmistunut ja upea Mercedes oli jälleen tien päällä luotettavana kilometrien nielijänä. Tämän reissun aikana mittariin tuli 30 000 kilometriä täyteen entisöinnin jälkeen, joten ei Mercedes ole Ruovedelläkään pelkästään pihan koristeena ollut.

Hetken hämmästeltyämme valtavaa Vuosaaren rahtisatamaa ajoimme auton laivaan ja siirryimme itse laivan buffettiin. Tallinnaan saavuttuamme kävimme viemässä kassit hotellille ja lähdimme kohti ajotapahtuman kokoontumispaikkaa Tallinnan Laulufestivaalien stadionia.

Paikalle oli kokoontunut

neuvoja, niiden omistajia sekä muita asiasta kiinnostuneita. Suoritimme ilmoittautumisen ja siirryimme kiinnittämään ajokylttiä autoon. Tämän jälkeen lähdimme tutustumaan paikalle saapuneisiin ajoneuvoihin. Tarkointa oli todella runsasta niin merkkien kuin ikähaarukan suhteen. Vanhoja itäautoja oli yllättävän paljon, mutta kalusto oli kaiken kaikkiaan todella hienoa ja monipuolista. Ihmisiä oli paikalla valtavasti. Tunnelma oli osin epätodellisen hieno, Tarton opiskelijoiden Brass-bändin huolehtiessa musiikillisesta puolesta. Kymmenen aikaan illalla siirryimme takaisin hotellille keräämään voimia seuraavaan päivään, ensimmäiseen varsinaiseen ajopäivään.

Keskiviikko 21.8.2024 / Päivän ajoreitti Tallinna-Viljandi, matkan pituus 164,6km

The Baltic Way 35-tapahtuma starttasi aamulla kello 10, mu-



Johtoautona oli lähdössä mahtava Packard Twelwe Convertible

siikkiesityksien ja Viron presidentin puheen jälkeen. Matkaan lähti 30 veteraanimoottoripyörää, noin 200 yli 35 vuotiasta henkilöautoa ja kymmenkunta hyötyajoneuvoa. Poliisien avustamana letkaa johti Viron lipulla varustettu upea Packard Twelwe 1608 Convertible vm. 1938. Reitti suuntautui Tallinnan keskustan kautta etelään suuntaan kohti ensimmäistä taukopaikkaa nimeltä Kohila, missä pidimme kahvitauon.

Olimme Juhani kanssa hyvin hämmästyneitä siitä, että heti kun olimme Tallinnan ulkopuolella, niin ihmisiä oli todella runsaasti reitin varrella heiluttamassa Viron lippuja ja tervehtimässä tapahtumaan osallistujia. Tuntui vahvasti siltä, että tämä ajotapahtuma oli oikeasti merkityksellinen näille ihmisille. Se tunne välittyi meille osallistujille hyvin voimakkaasti. Tuntui, ettei tämä ollut vain ajotapahtuma, vaan olimme osa jotain suurempaa

lähihistoriaan liittyvää tapahtumaa, mikä oli näille ihmisille todella merkityksellistä. Tämä oli hieno tapa yhdistää historiallinen tapahtuma meille tärkeään autoharrastukseen.

Kohilasta meidän matkamme jatkui kohti Raplan kylää, missä koko karavaani pysäköi pääkadulle parijonoon pitkäksi letkaksi. Ihmisiä oli runsaasti paikalla ihastelemassa kalustoa sillä välin, kun me nautimme puistossa soppatykkilounaan. Ketään ei tuntunut harmittavan, että kylän liikenne oli pysähdyksissä kahden tunnin ajan.

Sopasta ja kahvista virkistyneenä karavaanimme lähti kohti seuraavaa pysähdyspaikkaa Turin kylää. Täällä pysäköimme paikallisen kulttuurikeskuksen eteen ja nautimme isäntien tarjoamat kahvit tarjoilujen kera. Kahden tunnin stopin aikana tutustuimme kylän keskustaan. Aikaa jäi myös tutustua muihin ajoon osallistujiin ja heidän ajokalustoon.



Tiistai-illan tunnelmia ajotapahtuman ilmoittautumispaikalta Tallinnan laulufestivaali lavalta.

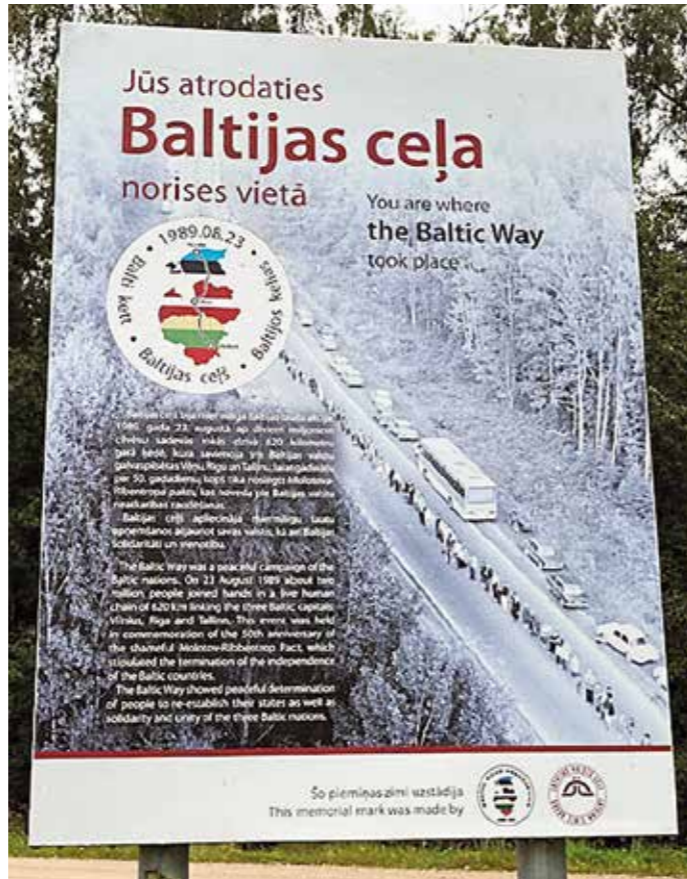


Keskiviikko aamun lähtötunnelmia Tallinnan Laulufestivaalin maisemissa, mukana Viron presidentti Alar Karis puolisoineen.





Reitin maalissa Viljandin pääkadulla ja sen kunniaksi oikein hyvät kahvit ja pannacotat. Ja maistui muuten hyvältä!



Kyltti Viron ja Latvian rajalta missä on alkuperäinen kuva ihmisketjusta vuodelta 1989.



Mahtava V16 Cadillac, on muuten iso vaunu.



Riigan moottoriradan tunnelmaa.

Poiketen kaikista aikaisemmista ajotapahtumista, missä olimme olleet mukana, tähän oli mahdollista osallistua liittymällä letkan hännille mukaan ja olla mukana sen aikaa kun halusi. Myös jokaisessa pysähtymispaikassa oli paikallisia autoharrastajia paikalla, jotka liittyivät joukkoon mukaan. Tapahtuma oli kuin kiertävä autonäyttely, missä osa autoista vaihtui matkan edetessä. Tämä aiheutti sen, että jokaisessa pysähdyspaikassa oli uusia mielenkiintoisia autoja nähtävänä.

Reitin varrella ihailimme Juhaniin kanssa valtavan kokoisia tasaisia peltoalueita. Näkymä oli kuin kotona Pohjanmaalla, ainoastaan mittakaava oli vieläkin suurempi. Eläkkeellä olevana maanviljelijänä Juhani totesi hyvin haikeana, että mikä näillä valtavan kokoisilla tasaisilla peltoaukeilla olisi viljellä maata, kun ilmastokin tuntuu suosivan viljelyä paljon pidemmän kasvukauden takia. Myös pelloilla työskentelevät uudehkot traktorit ja työkonet tuntuivat olevan paljon isomman

kokoisia kuin kotimaassamme.

Päivän viimeinen pysähdyspaikka oli Viljandi, jonne saavuimme kello kuuden aikaan. Viljandi oli noin viidentoista tuhannen ihmisen suuruinen kaupunki. Kun saavuimme kaupunkiin, tuntui, että vähintään joka toinen asukas oli paikalla vastaanottamassa meidän karavaania. Heiluttavia ja hymyileviä ihmisiä oli kadunvarret täynnä tunnelman ollessa aivan mahtava. Olimme Juhaniin kanssa aivan äimänä, että miten tämä oli mahdollista, että ihmisiä on näin paljon paikalla. Pysäköimme kaupungin torille, missä saattueemme mukana kulkenut orkesteri pisti instrumentit kuntoon ja aloitti soittamisen. Puheita pidettiin ja tunnelma oli kuin karnevaaleilla. Hotellille saavuimme yhdeksän jälkeen ja maittavan illallisen jälkeen oli unien aika.

Torstai 22.8.2024 / Päivän ajoreitti Viljandi-Riga, matkan pituus 222,7km

Ajopäivän aamu aukesi kevyellä vesisateella, mikä oli virkistävää eilisen hyvin kuuman päivän jälkeen. Lähtö tapahtui kello 10 paikallisen super-marketin Coopin parkkipaikalta. Suuntana oli Viron ja Latvian rajalla oleva kylä nimeltä Lilli. Rajalla oli lyhyt pysähdys ja muodollisuudet, missä joukkomme lippuautoksi vaihtui isolla Latvian lipulla varustettu vuosimallin 1951 Citroen 11B.

Latvian puolella reitti kulki hyvin harvakeen asuttua kumpuilevaa metsämaastoa. Seuraava pysähdyspaikka oli Valmiera nimisessä kaupungissa, missä nautimme lounaan torin reunalla. Ihmisiä ei ollut niin paljon vastassa kuin Viron puolella ja tunnelmakin oli hieman vaisumpi. Päivän mittaan sää oli kirkastunut ja aurinko paistoi jälleen hyvin lämpimästi, joten matka jatkui hyvissä tunnelmissa jälkiruua nautittuun hyvään kahviin ja herkulliseen leivonnaisen jälkeen.

Matkamme jatkui kohti pääkaupunkia Riikaa. Tiet olivat todella hyväkuntoisia isoja valtateitä ja matka edistyi joutuisasti. Pitkä autoletkamme kerättiin kokoon Riikan moottorimuseon vieressä sijaitsevalle moottoriurheiluradalle. Lyhyen jaloittelutauon ja nopean kahvin jälkeen lähdimme liikkeelle poliisisaattueessa kohti Riikan keskustaa.

Mielenkiintoisen ja osin kiivastempoisien ajosuoritusten jälkeen saavuimme Riikan ydinkeskustaan Vapauden aukiolle kello 18, minne pysäköimme autot runsaan väkijoukon keskelle. Tunnelma oli jälleen hyvin juhmallinen ja lämminhenkinen.

Letkaamme oli liittynyt taas uusia hienoja autoja, joihin oli käytävä huolellisesti tutustumassa ja valokuvaamassa. Paikalle oli tullut muun muassa 30-luvun upea musta Cadillac V16 moottorilla varustettuna, moottorin ääni muistutti lähinnä sähkömoottorin hyrinää. Tällaista autoa on ollut koskaan ennen nähnyt ja se teki todella lähtemättömän vaikutuksen.

Illallisen jälkeen siirryimme hotellille. Oli todella mukava päästä suihkuun ja pitkälleen sänkyyn pitkän ajopäivän jälkeen. Uni tuli todella nopeasti.

Perjantai 23.8.2024 / Päivän ajoreitti Riga-Panevezys, matkan pituus 143,8km

Aamu aukeni jälleen aurinkoisena ja lämpimänä. Hotellilla nautitun tukevan aamiaisen jälkeen oli hyvä aloittaa uusi ajopäivä. Lähtöpaikkana oli edelliseltä illalta tuttu paikka Rigan Moottorimuseon läheinen moottoriurheilurata. Radassa oli jotain samaa vanhaa henkeä ja tunnelmaa kuin Hämeenlinnan Ahveniston radassa. Lähtö tapahtui klo 10 ja letkan kierrettyä moottoriradan suuntasimme kohti Latvian ja Liettuan rajalla olevaa Bauskan kylää.

Rajalla oli tutut seremoniat, kun lippuautoksi vaihtui vuosimallin 1931 Bentley Racing Green Speed 8 varustettuna Liettuan isolla lipulla. Rajan ylityksen jälkeen moottori-pyöräpoliisit ottivat saattueen huomaansa sulkevalla kaikki risteykset ja huolehtivat todella sujuvasta etenemisestä. Joukon kanssa hämmästelimme paikallisten viranomaisten todella särmää toimintaa ja mietimme, mitä Suomen viranomaiset tuumaisivat, jos esittäisimme jonkun ajotapahtuman yhteydessä tarvittavan samanlaista huomiota poliisin toimesta. Voisi vierähtää pidempikin tovi, kun hakijan henkistä tasapainoa tutkittaisiin.

Lounasta nautimme Pasvalys-nimisessä kylässä The Baltic Way-tapahtuman muistomerkkiä ympäröivässä puistossa. Lounasseurana meidän saattueellamme oli Latvian ja Liettuan presidentit seurueineen ja turvamiehineen. Presidentit pitivät puheita, orkesteri esitti omat kappaleensa ja kansantanssiryhmät hoitivat myös osuutensa.

Puheiden aikana me Juhaniin kanssa kävimme tarkistamassa, oliko joukkoon liittynyt mitään uusia mielenkiintoisia autoja. Ja kyllä oli. Rivissä oli upea musta vuosimallin 1935 Mercedes-Benz 290 Cabriolet D, korimalliltaan W18. Auton omistaja oli myös paikalla ja hän kertoi hyvin auliisti kyseisestä autosta. Auto oli alun perin kuulunut Wehrmachtin kenraalille ja sotaan kääntynyt auto oli pakkolunastettu



Mercedeksen aikaisempi omistaja oli Wehrmachtin kenraali.



Upean kuntoinen Moskvits Elite 1500M, takalasin teksti paljastaa Suomi historian.



Sarjassamme kovia suorituksia. Tämä Virolainen nuorimies ajoi koko 620 km pitkän reitin läpi tässä varustuksessa ja tällä Riga-merkkisellä mopedilla. Hattu päästä!

puna-armeijan haltuun. Jostain syystä Mercedestä ei oltu viety äiti-Venäijälle saakka, vaan auto oli jäänyt Liettuaan ja joku rohkea oli laittanut sen jemmaan pitkäksi aikaa.

Yhteiskuntajärjestyksen muuttua radikaalisti oli auto

uskallettu kaivaa esiin. Auto oli hyvin ehjä kokonaisuus, kulumaa ja patinaa oli niin sopivasti, että omistajan väite siitä, että kyseessä olisi tehtaan jäljiltä oleva entisöimätön auto tuntui jopa uskottavalta. Auto tuntui ja näytti nahkaverhoiluja myöden hyvin al-



Kotimatalla Linnatuulella klo 0.30.

kuperäiseltä. Tarinan todenperäisyydestä ei tietenkään ole mitään todisteita eli vastuu jäi kuulijalle, mutta kyseessä oli todella hieno ja harvinainen Mercedes.

Kun osallistujat oli kyllästetty kulttuurilla, meidän matkamme jatkui kohti Panevezysin kaupunkia, mikä oli meidän tämänpäiväisen reittimme päätepiste. Saatuen autot ajatettiin keskustassa olevan lammen ympäri menevälle kävelytielle ja sijoitettiin yhteenviin lammen ympäri. Ihmisiä oli jälleen runsaasti liikkeellä tutustumassa saatueen ajoneuvoihin ja tunnelma oli kesäiseen perjantai-iltaan hyvin sopiva. Illallisen jälkeen saavuimme jälleen hotellille ja aloimme kerätä voimia seuraavaan päivään.

Lauantai 24.8.2024 / Päivän ajoreitti Panevezys- Vilna, matkan pituus 131,0km

Sää suosi meitä edelleen, aamu aukeni hyvin aurinkoisena pilvettömältä taivaalta.

Lähtö viimeiseen ajopäivään tapahtui kello 10.30 paikallisen urheiluhallin parkkipaikalta. Matkaan lähdettiin jälleen poliisin johdolla kohti pääkaupunkia Vilnaa, missä meidän pitäisi olla perillä kello 16. Reitti kulki välillä isoa valtatieta ja välillä ajeltiin pienillä kyläteillä pienten kylien halki. Lounastaukoa vietettiin pienen, hyvin idyllisen Ukmergen kaupungin keskustakadulla. Paikallisia ihmisiä oli tullut jälleen runsain joukoin tutustumaan saatueeseen. Muistona menneisyydestä kaupungin läheisyydessä oli ollut

Neuvostovallan aikana maanalaista ydinasetukikohta.

Päivän mielenkiintoisin auto oli, yllätys kyllä Mercedes. Tällä kertaa kyseessä oli harvinaisen värinen tumman ruskea vuosimallin 1936 aurinkokatolla varustettu Mercedes-Benz 290. Auto oli myöskin sodan aikana pakko-otettu edelliseltä omistajalta, ja auto oli kulkeutunut aina Moskovaan asti. Auton nykyinen omistaja kertoi ostaneensa auton huonokuntoisena projektina kymmenen vuotta sitten. Tämän jälkeen auto on kokenut täydellisen entisöinnin. Juhani kanssa autoa tutkiessamme emme voineet kuin ihailla työn jälkeä, siinä ei ollut moitteita sijaan. Mercedesin moottorin ääni oli tyhjäkäynnillä niin hiljainen ja tasainen, etten huomannut auton olevan käynnissä ennen kuin paljaaseen pohkeeseeni osunut kuumaa pakokaasu paljasti asian.

Lounaan jälkeen takaisin tien päälle, tiet olivat loistavassa kunnossa ja matka eteni hakisissa olosuhteissa, koska Juhani auton ensimmäinen omistaja oli pihistellyt eikä ollut merkinnyt rastia lisävarustelistaan ilmastoinnin kohdalle.

Vilnaan saapuessamme poliisit ohjasivat saatueemme kaupungin keskustakadulle kolme autoa rinnan parkkiin. Puheita pidettiin, TV-haastatteluita annettiin, torvimusiikki soi ja tunnelma oli hyvinkin kohdallaan. Meidän autokuntaamme alkoi jo koti-ikävä painaa päälle sen verran kovasti, että me päätimme jättää Vilnan Automuseolla pidetyn iltajuhlan väliin ja aloittaa kotimatkan jo lauantai iltana.

Aloitimme paluumatkan

Vilnan keskustasta kello 19, palasimme takaisin edelliseen yöpymispaikkaamme Panevezysin kaupunkiin. Saavuimme hotellille kello 22 ja pikaisten iltatoimien jälkeen olimme unten mailla.

Sunnuntai 25.8.2024 / Päivän ajoreitti Panevezys-Ruovesi, matkan pituus 810,0 km

Herätyskello herätti lempeällä äänellä kello 6. Autokunta nautti pikaisen aamiaisen ja siirtyi tien päälle. Päivän ajomatka oli pitkä ja rasittava, joten tien päälle oli päästävä heti aamusta. Reitiksi valitsimme suorimman ja nopeimman, Via Baltican. Lautta Tallinnan satamasta oli lähdössä kello 19.30 ja siihen olisi ehdittävä.

Tarvittavat tuliaisostokset teimme Viron ja Latvian rajan tuntumassa olevasta Super-myyrmälästä, minkä monet suomalaiset jo entuudestaan tuntevat. Sää suosi meitä edelleen. Lämpötila nousi autossa huonon saunan lukemiin eli lämmintä oli ja selkä märkänä koko päivän. Onneksi Mercedesin penkit ovat aina olleet hyvää tekoa ja suunnittelua, sitä todella osasi arvostaa tällä reissulla.

Lounastauko pidettiin Pärnun kaupungissa kello 16 ja alkoi vahvasti näyttää siltä, että ehdimme lauttaan, mikäli teknisiä ongelmia ei tulisi. Ja niitähän ei tullut, niinkuin ei koko reissun aikana, joten Mercedesin kestäväälle maineelle löytyy kyllä katetta.

Auto lauttaan sisälle ja miehistö illalliselle. Laiva tuntui olevan täynnä koiria ja koiraharrastajia. Saarenmaalla oli ollut iso koirä-

näyttely ja meno oli sen mukaista.

Helsinkiin saavuttuamme oli pimeys laskeutunut ja viimeinen etappi kotiin oli edessä. Ei niin tehokkaiden auton lamppujen valossa matkamme eteni hitaasti, mutta varmasti ja vihdoin kello 1.20 olimme takaisin Pirkkalassa.

Kiitin Juhania hienosta ja ikimuistoisesta autoseikkailusta Baltiassa. Juhani jatkoi vielä matkaa kotiin Ruovedelle, minne hän saapui kello 2.45. Mercedesin mittariin kertyi tämän reissun aikana kilometrejä lisää 1 800. Niin kuin Kummelin pojat sanoivat: "autot tykkävät, kun niillä ajetaan."

Loppusanoina The Baltic Way-ajotapahtumasta voisi sanoa, että suosittelen lämpimästi! Varsinkin virolaisten harrastajien lämmin suhtautuminen meihin sekä syvä isänmaallisuus teki vaikutuksen minuun ja ainakin minä itse jouduin muuttamaan ennakkoluulojani heitä kohtaan. Myös tapahtumassa olleen kaluston laatu ja monipuolisuus oli iso positiivinen yllätys. Tapahtumasta jäi mieleen monia harrastajia, jotka haluaisin tavata mielelläni myöhemmin uudestaan. Tällä kerralla olimme ainoa autokunta Suomesta, mikä herätti hivenen ihmetystä järjestäjissä. Toiveena oli saada seuraavaan tapahtumaan myös Suomesta runsas osanotto.

Seuraava The Baltic Way 40-ajotapahtuma järjestetään elokuussa vuonna 2029. Reitti on sama, mutta lähtö on Vilnasta ja maali Tallinnassa. Toivottavasti olen silloin omalla autollani mukana tässä porukassa.

Terveisin seikkailijat Juhani Harju ja PetriPessi



Upean kuntoinen... Ambulanssi-Volga nimittäin, mielenkiintoisella historialla. Uutena auto on toiminut Helsinki-Vantaa lentokentän ambulanssina. Nyt valtavan entisöintityön jälkeen uuden veroisessa kunnossa.

Kultaa ja hopeaa

Teksti mpz
Kuvat Sami Saunajoki

Tampereen Seudun Mobilistit täyttivät 2.11.2024 perustamiskokouksesta laskettuna 60 vuotta. Kerho on selvästi SAHK:n vanhin ”maaseutoklubi”. Juhlaa päästiin viettämään 9.11.2024 Mobiliassa, koska 2.11. oli Pyhäinpäivä ja kaikki paikat olivat kiinni. Mobiliassa on vietetty lähes lukemattomia kerhon juhlia tai ajojen päättäjäisiä vuosien varrella.

Virittelimme Prusin Antin ja Timo Viita-ahon kanssa juhlalliset kekkerit. Kutsuimme hen-

kilökohtaisilla kutsukorteilla yhteistyökumppaneitamme ja omaa väkeä Hyrysysten avulla. Paikalle saapui 86 vierasta juhlistamaan yhdistyksen toimintaa. Antin kanssa valitsimme Mikko Heimon juhlamenojen ohjaajaksi, joka otti tulijat hallintaansa jo ovelta. Hän myös ohjasi juhlan kulkua. Kaikki sujui hienosti Mikon pillin mukaan. Tärkeintähän yhdistysten vuosijuhlissa on palkita jäsenkunnan puuhahenkilöitä. Edellisistä juhlista oli mennyt vuosikymmen, joten palkittavia oli paljon. Yhdistyksen puheenjohtaja Petri Kata avasi tilaisuuden.

Onnittelijat

Onnittelut aloitti itseoikeutusti SAHK ry:n hallituksen puheenjohtaja Leila Suutarinen. Hän on elänyt koko elämänsä yhdistyksen toiminnassa. Hän toi esille myös termin ”alkumobilistit”, jolla viitataan henkilöihin, jotka harrastivat vanhojan ajoneuvoja jo ennen SAHK:n perustamista, kerhon perustajajäseniin ja alkuvuosikymmenien aktiivijäseniin. Heitä oli päätetty muistaa erikseen. Termin on kuulemma keksinyt aikanaan Välimäen Kake.

Muita onnittelijoita olivat Mobilian uusi toimitusjohtaja Mika Hautala, joka esittäytyi ensimmäistä kertaa mobilisteille



Hekottelimme Antin kanssa monta kertaa, kun valitsimme Mikko Heimon juhlien hovimarsalkaksi. Tehtävä sujui häneltä oivalisesti, niin kuin arvelimme. Oletan, että myös vieraamme tunsivat olonsa hyvin kohdelluksi. Ainakin hän hoiti tehtävän niin kuin yritimme hänelle sen kuvata. Oikea mies oikealla paikalla.

sekä Hämeen Mobilistien Juha Niskanen, Parkanon Seudun Mobilistien Matti Vilhula, Antti Poussa sekä Juhana Saarela, Keski-Suomen Mobilistien Juha Kivimaa, Turvallisuuspuoleen Jori-Pekka Wiklund sekä kerhon perustajajäsen Esko Kaukolahti. Näistä naapurikerhoista Keski-Suomen ja Hämeen mobilistien syntyyn kerhollamme on ollut suuri vaikutus.

Kolme ensi-iltaa

Antti oli tilannut juhlaan Heikki Mäenpäältä laulun. Antti oli antanut kappaleen nimeksi ”Tehtiin porukalla”. Käsikirjoituksen sanoitusta varten hän oli koonnut kerhon toiminnan aikajana esityksistä, jotka kolmistaan olimme kyhänneet Antin ja Timon kanssa. Laulusta tuli hauska ja Heikki esitti sen hienosti. Se oli ensimmäinen ensiesitys. Kahta muuta juhlakansa sai odottaa pidempään, mutta ne olivat filmitalenne 64. Retkeilyajajoina ja Kulttuuritoimituksen Kari Pitkäsen esitys Mobiilitallista, joka on Museoviraston tukema hanke Mäkipään Ranen Fiat-kokoelman digitoinnista.

Jos laskee vielä edellämäni aikajanaesitykset mukaan ja kerhon 60-vuotisjäsentarra,

joka jaettiin läsnäolijoille, niin ensi-iltoja on vähintään kolme ja puoli. Harva yhdistys siihen pystyy!

Kultaa ja kimallusta

Heikin esityksen jälkeen pidimme Antin kanssa juhlapuheet. Antti oli valinnut muutamia hassunhauskoja tapahtumia kerhon menneisyydestä. Yksi niistä on varhaisilta Tiitolan Supiväiviltä, kun yksi vieraisista jäi Tiitolan taloon. Tiitolan isäntä soitti viikon päästä kerhon puheenjohtajalle, että hakisi vieraan pois, kun ehdistelee piikatyttöjä ja muutenkin häiritsee talonpitoa. Yksi muu tarinointa liittyi Södertäljen matkaan Diamondilla, kun siitä varastettiin bensa tankista ja menovesi loppui ennen Auran bensiksiä. Polttoaineen hakumatkalle lähtenyt kaksikko unohti rahansa bussiin ja Eetu joutui jäämään pantiksi bensikselle, kunnes sitten Diamond saapui paikalle rahojen kanssa.

Antti voisi kirjoittaa lisää näistä tapahtumista joskus myöhemmin Hyrysysten. Oma puheenaiheeni oli yhdistystoiminnan merkityksen kasvu yhteiskuntien koossapitävinä voimina. Yhdistystoimintaa tarvitaan paljon lisää.

Ainut vaikeus on tietää, mikä tai miten yhdistystoiminta yksittäisten yhdistysten kohdalla saadaan toimimaan.

Leila Suutarinen jakoi SAHK ry:n kultaiset ansiomerkit, jotka myönnettiin seuraaville jäsenille: Petri Kata, Raimo Mesiranta, Jorma Palonen, Reijo Pirinen, Antti Prusi, Torsti Vienola sekä Kauko Välimaa.

Petri Kata jakoi SAHK ry:n hopeiset ansiomerkit yhteensä 29 henkilölle: Kalevi Nokkonen, Risto Salo, Jori-Pekka Wiklund, Harri Gröhn, Ari-Pekka Lällä, Maija Lällä, Petri Pessi, Risto Kaipila, Asko Nieminen, Väiski Hiltunen, Petri Syvänen, Pasi Myllymäki, Harri Valo, Esko Pohjola, Jukka Toiva, Pekka Kuisma, Timo Viita-aho, Sami Saunajoki, Seppo Moisio, Matti Pitkänen, Jyrki Laiho, Mikko Heimo, Tuukka Perkola, Pauliina Suutarinen, Ville Koskeniemi, Pyry Raunio, Jussi-Pekka Hämäläinen ja Petri Rannikko.

Leila Suutarinen antoi SAHK:n puolesta ”Puheenjohtajan nuijan” minulle ja puurtajapalkinnon Kalevi Nokkoselle. Kalevi Nokkoson ansiot on esitetty Hyrysysten 3/2024. Se, että keskusjärjestö haluaa palkita kerhojen niitä jäseniä, jotka pitivät käytännössä pyörät pyörimässä, on hienoa ja arvokasta. Kalevia aikaisemmin kerhoomme on tullut ”Puurtaja-alasin” Kauko Välimäelle.

Lopuksi jaoin paikalla olleille yhdistyksen ”alkumobilis-



Kultaa kannattaa tavoitella siitä päätellen, että kaikki jolle kultainen ansiomerkki oli myönnetty, tulivat sen noutamaan eli siis kuvassa Palkintojen jakaja Leila Suutarinen vasemmalla ja oikealta Petri Kata, Raimo Mesiranta, Jorma Palonen, Reijo Pirinen, Antti Prusi, Torsti Vienola sekä Kauko Välimaa. Kerhomme hallitus anoi näiden lisäksi useita kultaisia merkkejä, mutta SAHK:n hallitus katsoi, etteivät ne täyttäneet ansiomerkkin kriteerejä.



Tämä kuva on arkistoitu nimellä ”Puheenjohtajan nuija Martti Piltz”, no eihän siihen ole paljon lisättävää. Arvostan ja olen kiitollinen keskusjärjestön palkinnosta. Kun lueskelin hakemusperusteita, niin olin ollut SAHK:n hallituksen jäsenenä ja varajäsenenä ja aika monta kertaa Kevät- tai Syyskokouksen puheenjohtajana. Onhan sekin nuijalle jotakin.



Juhlivan kerhon puheenjohtaja sai touhuta koko ajan jotain. Tässä on menossa Petri Katan iltajuhlan tervetulosanat.



Mobilian uusi toimitusjohtaja Mika Hautala oli talon isäntänä itseoikeutetusti ensimmäinen onnittelija. Samalla hänellä oli tilaisuus esittäytyä meillemme. Toivotetaan myös hänelle onnea ja menestystä kurjistuvassa kulttuuri-Suomessa kulttuurilaitoksen johtajana.



Hopeisia ansiomerkkejä ei ihan kaikkia saatu jaettua juhlassa, mutta se saattoi olla onni, koska jos kaikki olisivat tulleet lavalle se olisi voinut sortua tai ainakin joku olisi pudonnut lavalta, Hopea ei ole häpeä, koska kultaisen ansiomerkkin voi saada vain hopeisen merkin saanut. Ja kannattaa huomata, että joukossa on myös kaksi naisoletettua. Olisiko se joku uusi alku yhdistyksessämme?

TEHTIIN PORUKALLA

9.11.2024 60-vuotiaalle Tampereen Seudun Mobilistit-kerholle Antti Prusin ajatusten pohjalta säv. & san. Heikki Mäenpää

Antti Prusi

Elokuussa 64 ensi kerran Härmälään retkeilemään kanttiautot saatiin lähtemään. Marraskuussa käytiin sitten yhdistäytymään. Saatiin seudulliset mobilistit kerhoks ryhtymään.

Ensimmäinen retkikajo Tampereella ajettiin, SAHKilaiset tuotiin kerholaisten kotimaisemiin. Pansan Kanttiranta kesäpaikaks hankittiin Saarikylän Tiitolassa Suvipäivät vietettiin.

Kävi Hankkijalla näyttelyssä pari tuhatta vanhan auton ystävää ja mobilistia. Sitten kerholaiset alkoivatkin ison projektin. Suojärven liikenteeltä hommas Timo-Linjurin.

Tehtiin porukalla. Ja sitä jatkettiin. Liikenteessä pitämällä uusiin haasteisiin. Tehtiin porukalla. Ja sitä jatkettiin. Liikenteessä pysymällä uusiin vuosikymmeniin.

73 ensimmäiset Vappuajat ajettiin. Hyrysyy-Menolaiseks kerholehti nimettiin. Kangasalta Akkulasta rantatontti ostettiin. Uuteen Restaurantaan Kanttiranta silloin vaihdettiin.

Osto-, myynti-, vaihtopäivät sinne siirrettiin. Rompetori Restaurantapäiviks nimettiin. Tapahtumat kasvoi, kasvoi monipuolisuus. Entisöintiseminaarit, muistoretki uus.

Tehtiin porukalla ...

Kahdeksankytölme avas automuseon. Samaa vuosikertaa Vehoniemen ajot on. Mobilistimekka, aikaansaannos perheen Sallisten. Olavina kiertää kohokuva entisöintiin.

Restaurantapäivät siirtyi ompputarhaan Pikkolaan. Halki Suomen saapui sinne joukot kaupanhierontaan. Löysi tiensä mobilistit myöskin mesukeskukseen. Pirkkahallin tapahtumiin uudelleen ja uudelleen.

Tehtiin porukalla. Ja sitä jatkettiin...

Toi yhdeksänkyluku Suomeen tiemuseon. Kisarantaan rakentunut Mobilia on. Monet tapahtumat vuosikelloon vakiintui. Pirkanmaalaisien mobilistimaine vahvistui.

Tehtiin porukalla. Ja sitä jatkettiin ...

Vuosituhat vaihtui, vaihtui vuosikymmenkin. Karhukoplan perinteet ei painu unhoksiin. Maanantaisin mennään entisöintitalkoisiin. Arkipäivän terapiaan maailmanmuutoksiin.

Tänään aihetta voi katsastella isoin aatoksin Kaukaa katsottuna saavutus tää maailmanlaajuinen on meille tällä johtotähti jokapäiväinen.

Tehdään porukalla. Ja sitä jatketaan. Liikenteessä pitämällä huomispäivää haastetaan. "Tehdään porukalla. Ja sitä jatketaan. Liikenteessä pysymällä päivä kerrallaan".



Keskeisin syy hakea Puurtajapalkintoa Kalevi Nokkoselle oli hänen asenteensa kerhon tehtäviin, jotka yleensä sijoittuvat keljuille kelloajoille yhteisiä tapahtumia ennen ja niiden jälkeen. Hän tarjoutuu itse aina tekemään nämä tehtävät. Hän on aina hyväntuulinen ja positiivinen. Hän, jos kuka, on palkinnon ansainnut.

teille" muistolaatan. "Alkumobilisti" tarkoittaa siis henkilöä, josta on saatu havainto, että hän ollut tunnettu vanhojen ajoneuvojen harrastaja silloin, kun Matti Järvenpää ja Reni Hildeen jakoivat kutsuja "Autohistorioitsijoille" 1.-2. elokuuta 1964 Härmälän leirintäalueelle, jossa päätettiin, että kokoonnutaan perustavaan kokoukseen myöhemmin syksyllä. Ainakin Mäkipään, Sandbackan ja Arvion veljekset on mainittu usein ja tietysti Olavi Sallinen. Muistolaatan vastaanottivat: Esko Kaukolahti, Rainer Mäkipää,

Reijo Mäkipää sekä Hakan Sandbacka. Vaikka yhdistyksellämme on nokka kohti tulevaisuutta, oli hauska havaita, että kun nämä "alkumobilistit" kertoivat tarinoitaan, yleisö oli varmasti eniten kiinnostuneita näistä muistoista.

Juhlat päättyivät jälkiruokakahveihin ja kakkuun. Aluperinkään ei ollut epäilyksiä, etteikö Mobilian ravintola tee erinomaista juhlaruokaa, mutta kyllä he nyt pääsivät vähän yllättämään positiivisesti sekä palvelultaan että tarjouksillaan.



Kun olen haastatellut Mäkipään Ranea, Hakan Sandbackaa ja aikoinaan Sallisen Olavia kerhon vaiheista on tullut selväksi, että Tampereen seudulla oli jo paljon ennen yhdistyksemme perustamista "autohistorioitsijoita". Häku edustaa tässä myös jo menehtynyttä veljeään Petteä, joka erosi yhdistyksestä heti sen perustamisen jälkeen. Veljekset Mäkipää aloittivat moottoripyörillä. Esko Kaukolahti tuli varta vasten muistelemaan yhdistyksen perustamista.

Yksi 60-vuotissjuhlan ensi-iltoja oli Tehtiin porukalla- laulun ensiesitys. Kuvassa näkyy lauluntekijän ja esittäjän Heikki Mäenpään omistuskirjoitus Antti Prusille. He olivat nuoruudessaan Nuorkauppakamarilaisia. Antti tilasi laulun ja kirjoitti siihen kuusisivuisen käsikirjoituksen. Laulun nimi - Tehtiin porukalla - on myös Antin antama nimi tailaustyölle. Se symboloi hyvin yhdistyksemme tarinaa. Ehkä meidän pitäisi perustaa kerhoon kuoro, joka laulaisi vaikka joka maanantai Restaurannassa "Syötiin porukalla".

Liikenteen kulttuuriperintöavustukset

Museoviraston avustuksia on tullut vuosittain kerhomme jäsenille paljon ja kerhokin sai aikoinaan avustusta Benz Gaggenau liikuntakyvyn palauttamiseen. Tukimuoto on ainutlaatuinen ainakin Euroopassa. Ehkä siksi avustuksen kohteet ja perusteet ovat jatkuvasti kehittyneet.

Tavoite on pysyvä

Liikenteen kulttuuriperintöavustusten päämäärä on varmistaa arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö.

Ensi vuoden avustuksissa on muutamia muutoksia, joiden perusteita voidaan etsiä valtiontalouden säästöavoitteista, toiminnan tehostamisesta ja Museoviraston toimintastrategiasta, jossa kestävän kehityksen olottuvuus on entistä tärkeämpi osa. Opetus- ja kulttuuriministeriön koko hallinnonalan kestävän kehityksen tavoitteet edellyttävät myös avustustoiminnassa konkreettisia toimia.

Uutta

Jo alusta alkaen avustuksia on haettu sähköisestä järjestelmästä. Vuonna 2025 haku siirtyy valtion yhteiseen haeavustuksia.fi -palveluun. Sen rakentaminen on vielä kesken, minkä takia avustusten haku avataan 3.3.2025 - 15.4.2025. Etukäteen voi arvioida, että uusi "käyttäjystävällinen" hakupalvelu voi tuottaa yllätyksiä vanhaan järjestelmään verrattuna ja ainakin se on erilainen. Uutta on myös, että avustusten hakijoiden on osana kaikkia avustushakemuksia perusteltava, kuinka hanke edistää kestävä kehitystä. Tätä on harjoiteltu aikaisemminkin, mutta painotusta on lisätty. Hienosti sanottuna: arviointilautakunnan kriteerit muuttuvat uusiksi ja näkökulma kääntyy objektiivisyydestä vaikutuskeskeiseksi. Eli toisilla sanoilla: siirrytään ajoneuvokeskeisyydestä siihen, mitä vaikutuksia hakemuksella on kestävän kehityksen edistämiseksi.

ja vanhaa

Avustusta voivat hakea yksityishenkilöt ja oikeuskelpoiset

yhteisöt, niin kuin ennenkin. Muita tuttuja asioita ovat: Yksittäinen avustus voi vain poikkeustapauksessa olla suuruudeltaan yli 30 000 euroa. Avustusten käyttöaika on myöntämivuosi ja sitä seuraava kalenterivuosi eli 2025-2026, eikä sille myönnetä jatkoaikaa. Hakemusten jättäminen ennen hakuajan alkamista ei ole mahdollista.

Opetus- ja kulttuuriministeriön budjetista tuleva avustusraha on viime vuosina ollut noin 350 000 euroa, toistaiseksi ei tiedetä ensi vuoden jakosummaa.

Entäs sitten?

On hienoa, että nykyisessä kulttuuripalvelujen vastatulessa säilytetään tämä Euroopassa, ehkä maailmassa, ainutlaatuinen maantieliikenteen kulttuuriperintöavustus. Asiantuntijalautakunta, jonka muodostavat alan sidosryhmät eli harrastajat ja kulttuuritoimijat, miettii ja suunnittelee, miten nämä tavoitteet siirretään hakulomakkeeseen siten, että ne on helppo ymmärtää ja helppo vastata. Ja tietysti, miten asiantuntijalautakunta voi pisteyttää hakemukset oikeudenmukaisesti ja tasa-arvoisesti.

Mistä apuja hakijalle?

Hakemuslomake on ollut jo monta vuotta itseohjaava. Siinä



Tämä Ford Taunus Deutscher on ollut koko Suomen autolehdistön kiinnostuksen kohteena. Epäilemättä osittain erikoisuuden ja ainutlaatuisuutensa takia, mikä on auttanut niiden perinteisten taitojen säilymistä. Kuva Mpz



Tähän avustukseen saaneeseen autoon on latautunut, paitsi autoilun alku Suomessa, myös mobilistin alku Tampereen seudulla ja se, että se on tuottanut Tampereen seudulla paljon iloa ja nostalgisia liikennemuistoja, koska se on esiintynyt lähes kaikissa seudun ajoneuvotapahtumissa. Kuva mpz

on jokaiseen kysymykseen valikko, jossa on selitys siitä, mitä kysymyksellä tarkoitetaan, ja häntäisiin kysymyksiin on chat- ja puhelinvastaaja.

Entiseen tapaan järjestetään avustustyöpajoja. Ne alkavat, kun haku avataan 3.3.2025 ja saadaan hakulomake käyttöön. Kokemus on osoittanut, että jos panostaa hakemuksen tekemiseen, on huomattavasti lähempänä saada avustus!

Myös Mobilian sivuille tulee "harjoitteluhakemus", jonka avulla voi saada vastauksia asioihin, jotka jäävät askarruttamaan. Ja saa niitä asioita kysellä lautakunnan jäseniltäkin!

Nyt siis ollaan vaiheessa, että

avustuksilla tuettavan kulkuvälineen omistajan tulee pystyä osoittamaan hakulomakkeessa mitattavalla tavalla, mitä asetettujen kestävyystavoitteiden mukaista hyvää kulussa säilyvä tai kulkukuntoiseksi palautettava kohde tuottaa muillekin kuin kohteen omistajalle ja hänen kavereilleen.

Lopuksi

Lautakunnan vanhimpana jäsenenä voisin arvailla, asiasta mitään tietämättä, että avustukset mitä ilmeisimmin tullaan keskittämään isompiin kokonaisuuksiin. Siksikin, että saadaan todistettavasti jotain aikaan kestävän kehityksen tavoitteiden suuntaan. Tätä voi edistää se, että hakemukset ovat vertailukelpoisia muiden alojen hakemusten kanssa, koska ne tehdään samalla lomakkeella. Silloin voidaan erottaa kokonaisuudesta alasta riippumatta ne hakemukset, jotka parhaiten edistävät kestävä kehitystä. Samoin voi vaikuttaa ehkä se, jos vaikkapa avustusravatkin keskitetään yhteen tai kahteen pottiin, eikä jaeta ennakoon nykyisiin Museoviraston 12 avustukseen. Näin voitaisi ehkä todistaa poliitikoille, että kulttuurista on suoranaista hyötyä yhteiskunnalle.

Seuraa tilannetta: <https://www.museovirasto.fi/fi/avustukset/kulkuvalineet> ja Mobilian sivut.

Entisöinnin laatukilpailu

Teksti ja kuvat Pasi Myllymäki

Kesäkuun alussa Tampereen seudulla ajettiin SAHK:n 64. Retkeilyajot. Perinteisesti Retkeilyajojen yhteydessä on myös entisöinnin laatukilpailu. Se on eri asia kuin tavallinen museoajoneuvotarkastus. Tässä kilpaillaan entisöinnin laadulla ja täten esimerkiksi uutta vastaavana säilynyt ajoneuvo ei voi osallistua entisöinnin laatukilpailuun ellei ajoneuvoa ole entisöity.

Tänä vuonna entisöinnin laatukilpailu järjestettiin perjantaina 7.6.2024 Pirkkalan Plus-katsastuksella. Suuri kiitos Plus-katsastuksen porukalle,



Tässä valmistaudutaan Packard Eight Convertible Coupe 1938:n arviointiin.



Packard Eight on 1930-luvun lopulla mahtava ilmestys. Ei ihme, että Mannerheim valitsi itselleen Talvisodan alussa virka-autoksi Packard Limousinen, joka oli tilattu Suomeen.

että saimme järjestää kilpailun heidän tiloissaan. Entisöinnin laatukilpailuun osallistui tänä

vuonna seitsemän hienosti entisöityä ajoneuvoa. Entisöinnin laatukilpailussa ajoneuvoista



Packardin ohjaamo on jo puitteiltaan mahtava ja arvokkaan näköinen, mutta on entistämisen jälki velä pykälää hienempi.



Konehuone on aivan huikea sekä tekniikaltaan, mutta myös entisöinniltään. Ei ihme, että auto sai Kai-Lauri Bremerin KLB-palkinnon



Packardin alusta on varmaankin ollut juuri tehtaalta tullessa näin hieno, mutta saattoi aika nopeasti hieman muuttua.



Dodge Wayfarer oli toinen Laatukilpailussa häikäissyt auto. Se erottui joukosta jo, kun sen omistaja kurvasi hotellin parkkipaikalle.

ei luokitella "voittajaa" vaan ajoneuvoilla on mahdollisuus saavuttaa entisöinnin laatukilpailun 1. luokka. Sen voi saavuttaa samassa kilpailussa useampi ajoneuvo, ei pelkästään yksi ajoneuvo.

Entisöinnin laatukilpailussa autot käydään läpi hieman eri tavalla kuin tavallisemmassa museoajoneuvotarkastuksessa. Kuten nimestä voi päätellä

tässä tapauksessa arvioidaan työn laatu ja alkuperäisyys jokaista yksityiskohtaa myöten. Tässä tapauksessa asiakkaan dokumentoinnilla on suurempi merkitys kuin museoajoneuvotarkastuksessa. Laatukilpailussa auto arvostellaankin erilaisen lomakkeen kanssa kuin museoajoneuvotarkastuksessa. Tämä myös edellyttää sitä, että auto on itse entisöity ja dokumentoi-



EMW Sport Coupé on varmasti maailman ajattomasti kauneimpia autoja. Aikoinaan jo melko ikääntynyt saksalainen urheiluauto, jota Harppi-Saksan väki enemmän tai vähemmän käsin ja erilaisista osista kokosi pienehkön sarjan, josta kohtalon oikusta erittäin suuri osa tuli Suomeen. Auton entisöijä Risto Harvia on tehnyt useita 1. luokan entisöintejä, niin nytkin.



BMW:n nousu premiummerkiksi alkoi näillä Neue Klasse malleilla vuonna 1962. Se oli BMW:n ensimmäinen keskikokoluokan auto 1930-luvun jälkeen. Auton ilme säilyi merkille tyypillisenä 2000-luvulle saakka. Saksassa autoa kutsuttiin Opawageniksi eli isoisan autoksi. Hieno yksilö ja hienoa työtä.



Volvo 164 oli Volvon ponnistus kalliimpien ja edustavampien autojen luokkaan, mutta aina ei kuva parane, kun sitä suurennetaan. Hieno auto se oli, mutta ei oikein pärjännyt saman hintaisten autojen sarjassa. Tämä yksilö oli tavattoman hieno ja hienosti entisöity.



Mercedes Benz 230 täydensi BMW:n ja Volvon sarjan 1960-luvun hienoista autoista Suomessa. Valtaosa sen ajan autonostajista saattoi vain kuolata autokaupan ikkunan ulkopuolella näitä merkkejä ja malleja.

tu, eikä sitä ole tuotu valmiina esimerkiksi ulkomailta. Entisöinnin laatukilpailuun osallistuvat autot ovat pääsääntöisesti erittäin laadukkaasti entisöityjä kansainväliselläkin tasolla.

Arvostelu tehdään ryhmätyönä tuomareiden kesken. Tuomarit ovat museoajoneuvotarkastajia ja arvostelukohdat pisteytetään. Tällä kertalla, kun oli seitsemän autoa ja kuusi tuomaria, niin autot ja tuomarit jaettiin puoliksi ja seitsemäs auto tuomaroitiin kaikki yhdessä.

Autojen vuosimalleilla ei ole merkitystä eli yhtä aikaa voi osallistua esimerkiksi 1900-luvun alun auto sekä juuri museoajoneuvoiän saavuttanut auto. Ratkaisevaa on, että auto on entisöity eikä pelkästään hyvin säilynyt.

Hienoa asiassa oli se, että kaikki nämä autot myös osallistuivat Retkeilyajoihin eli niillä myös ajetaan, vaikka ne kaikki olivatkin todella hienosti entisöity myös alustojen osalta, verhoiluista, moottoritiloista ja

ulkokuoresta puhumattakaan.

Ehkä suuritöisin auto tässä kilpailussa oli Packard Eight Convertible Coupe 1938. Auto oli kunnostettu täysin romusta ja omistaja oli tehnyt itse suurimman osan töistä. Samoin erittäin hieno oli Dodge Wayfarer Roadster 1949, joka valittiin Hyrysystyn kansikuvaiksi. Näiden kahden lisäksi entisöinnin laatukilpailussa oli mukana EMW Sport Coupe 1956, Oldsmobile Super Fiesta 1957, BMW 1800 1965, Volvo 164 1970 sekä MB 230 1967.

Entisöinnin laatukilpailun 1. luokan auto voi saavuttaa yhden kerran. Mikäli arvosteltu entisointi ei saavuta 1. luokkaa niin omistajalla on halutessaan mahdollisuus tehdä hieman parannuksia ja tavoitella sitä myöhemmin uudelleen. Näistä autoista seitsemästä arvostellusta autosta viisi saavutti entisöinnin laatukilpailun 1. luokan. Hienoja olivat kaikki ja suuren työn olivat omistajat tehneet!



Oldsmobile Super Fiesta sai paljon julkisuutta laatukilpailun menestyksestä, koska 1950-luvun jenkki-autot olivat Suomessa aika harvinaisia ja Fiestan tyyppiset "farmariautot" vielä harvinaisempia. Jenkkiautojen arvostus on ollut mobilistien piirissä sellainen, ettei niitä ole kannattanut entisöidä näin korkealuokkaisesti.

- asiaa merkeistä ja autoista niiden takana.

Le Zebre



Teollisuuskoulusta valmistuttuaan Julius Salomon sai työpaikan Rouartin veljesten tehtaasta, jossa valmistettiin moottoreita. Hän siirtyi sittemmin autovalmistaja Georges Richardin palvelukseen. Täällä hän tapasi herran nimeltä Jacques Bizet; tällä oli varaa ja kunnianhimoa aloittaa uuden ja paremman auton valmistus. Vaatimattomat herrat eivät halunneet auton kantavan heidän nimiään, vaan valitsivat merkiksi oudon ja erottuvan Le Zebren eli seepran. Tarinan mukaan

nimi tuli heidän edellisen työpaikkansa eräästä työntekijästä, jonka lempinimi oli Zebre.

Ensimmäinen auto (malli A) valmistui 1909. Se oli yksisylinterinen 600 ccm kevytauto, joka oli varustettu kaksivaihteisella vaihteistolla ja kardaanivedolla. Akselivä-

Mallin A myyntimenestys aiheutti sen, että sijoittajat kiinnostuivat yhtiöstä. Emile Akar ja Joseph Lamy tulivat osakkaaksi ja valmistus siirrettiin uusiin, suurempiin tiloihin. Malli B esiteltiin 1912. Se oli isompi ja tuplasti kalliimpi kuin malli A; neljän hengen auto akseliväliltään 260 cm. Voimälähteenä oli nelisylinterinen 1750 ccm moottori verolliselta teholtaan 10CV. Tätä seurasi malli C; niin ikään nelisylinterinen mutta tilavuudeltaan 785 ccm. Kaksipaikkaisen auton akseliväli oli 200 cm ja sitä sai vain urheilullisella torpedo -korilla. li oli 180 cm ja paino 300 kg. Auto oli edullinen valmistaa ja siitä tuli myyntimenestys; se oli huomattavasti halvempi kuin kilpailijansa.

Lectures pour Tous

la voiturette le ZÈBRE

3 fois plus vite
1/2 fois plus économique
que le Cheval

je mange même ne travaillant pas

L'automobile LA PLUS ECONOMIQUE qui existe.
La seule Voiturette ne consommant que :

5 litres d'essence
1/2 litre d'huile

aux cent kilomètres
Un train de Pneumatiques pour 15.000 kilom.

Avec Carrosserie une place 2750
- - Deux places (rotonde) 2900
- - Deux places (Torpedo) 3250

Anonyme
le ZÈBRE
6^{me} Rue Denis Poisson
PARIS

Catalogue illustré et Références sur demande.

Le Zebre mainos 1912

18 Mars 1925

WILLUSTRATION

on dit vraiment le plus grand bien des nouvelles ZÈBRE

DEUX LITRES
5 PLACES
4 VITESSES
100 Km A L'HEURE
9 1/2 LITRES AUX 100 Km

8-10 CV
4 PLACES
4 VITESSES
95 Km A L'HEURE
7 LITRES AUX 100 Km

DEMANDEZ LE CATALOGUE A LA SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES "LE ZÈBRE", A RUE VILLARET-DELOTTES, PARIS.

Hprints.com

Le Zebre 1925

Jean Gras



Ensimmäisen maailmansodan vaikeina aikoina nuori Jean Gras mietti, mitä ryhtyisi tekemään sodan päätyttyä. Hän haaveili autoista, moottoreista ja ylipäänsä kaikesta mekaanisesta. Unelma toteutui ja 1920-luvun alkupuolella Jean Gras omisti kaksi autokorjaamoa Lyonissa. Tämä ei kuitenkaan kunnianhimoiselle miehelle riittänyt, vaan hän alkoi suunnitella oman auton valmistusta. Vaikka au-

tot tunnettiin merkillä Jean Gras, yrityksen nimi oli komealta kalskahtava Societe de construction électrique et mécanique de Dijon.

Ensimmäiset Jean Gras autot esiteltiin Pariisin autonäyttelyssä 1924. Tarjolla oli kaksi mallia; mallissa A oli 1494 ccm yläpuolisella nokka-akselilla (OHC) varustettu C.I.M.E. -moottori. Tyypissä B oli myös C.I.M.E:n

valmistama moottori, mutta tällä kertaa 1200 ccm työntötkone. Alusta oli ajalle tavanomainen, mutta autoissa oli Perrot -nelipyöräjarrut. Käytännössä ainoa korimalli oli hieman raskaan näköinen kuusi-ikkunainen umpiauto, vaikka esitteissä oli kuvattu myös torpedo ja coupe de ville (ns. kaupunkiauto, jossa kuljettaja istui avonaisessa ohjaamossa).

1927 tuotantoon tuli kuusisylinterinen malli Six, jossa käytettiin kansiventtiilirakennetta. Alusta oli varsin tavanomainen lehtijousineen ja nelipyöräjarruineen. Sähköjärjestelmä oli ranskalaiseen tapaan 12V. Auto oli varsin edullinen hinnaltaan ja mainoslause olikin muotoa 'kuutonen nelosen hinnalla'. Korimuotoiluun oli kiinnitetty huomiota ja auto oli paljon aikaisempia malleja tyylikkäämpi. Auto toimitettiin myös pelkästään alustana siinä tapauksessa, että ostaja halusi siihen erikoiskorin. Kuten tuohon aikaan oli monella valmistajalla tapana, auto oli varsin vaatimattomasti varusteltu. Lisähintaan täytyi ostaa mm. starttimoottori (alun perin veivikäynnistys!), valot, työkalusarja, tunkki, nopeus-, matka-, polttoaine- ja öljynpainemittarit. Lisävarusteet helposti kaksinkertaistivat perusmallin hinnan.

Vuoden 1929 pörssiromahdus ja siitä seurannut syvä lama vei mennessään myös Societe de construction électrique et mécanique de Dijonin.

Le Zebret tulivat tunnetuksi luotettavuudestaan ja alhaisista käyttökustannuksistaan.

Ensimmäisen maailmasodan aikana Ranskan armeija tilasi Le Zebreltä 40 autoa kuukaustain pitäen tehtaan toiminnassa sotavuosien ajan. Autot tulivat lähinnä yhteysupseerien käyttöön rintamalla.

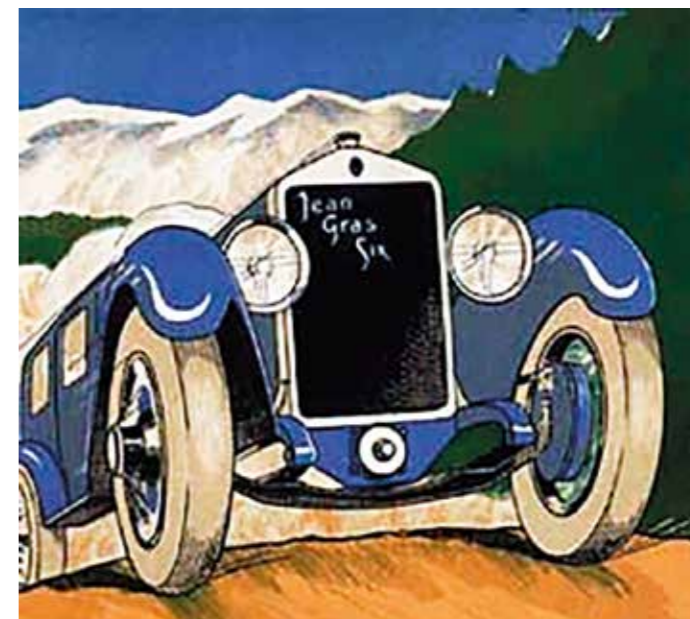
1917 kaverusten tiet erosivat. Jules Salomon tapasi silloin Morsilla työskennelleen Andre Citroenin ja loppu on historiaa. Salomon oli suuressa roolissa ensimmäisen Citroen auton suunnittelussa. Jacques Bizet jatkoi yrityksessä, mutta nyt pienemmällä vastuulla.

1918 valmistui malli D; nelisylinterinen (998 ccm) nelivaihteinen auto verolliselta teholtaan 8CV. Korimalleina olivat kolmepaikkainen torpedo ja nelipaikkaiset henkilömallit. Akseliväli oli joko 250 tai 290 cm. Hinnat pystyttiin edelleen pitämään edullisina.

1921 yhtiö ajautui ongelmiin, koska avainhenkilöt Akar, Lamy ja pääinsinööri Edmund Moyet jättivät yrityksen. He perustivat kilpailevan yrityksen, jonka nimeksi tuli Amilcar. Le Zebre jatkoi malleilla A, C ja D. Malli A oli nykyaikaistettu versio alkuperäisestä; uusi kori ja mallin C alusta. 1924 mukaan liittyi englantilainen insinööri Harry Ricardo, joka suunnitteli ensimmäisen uuden Le Zebren vuosiin. Malli Z oli varustettu 2-litraisella nelisylinterisellä moottorilla, jossa oli puolipallon muotoiset palotilat (ns. hemi). Verollinen teho oli 10CV. Z oli Le Zebren ainoa malli vuodesta 1925 eteenpäin. Taloudelliset vaikeudet aiheuttivat tuotannon loppumiseen 1931. Kaikkiaan noin 9500 Le Zebre autoa valmistettiin vuosien 1909 ja 1930 välillä.



Jean Gras 1926



Jean Gras Six

Vilnan Automuseo

Logistiikkasenioreiden Liettuan matkan yhteydessä lokakuussa 2024 kävin Vilnan Automuseossa ja yllätyin sielläkin positiivisesti.

Ennakoasenteeni Liettuasta muuttui matkan ansiosta merkittävästi. Selvisi, että Liettua on ehkä nykyaikaisin ja vaurain Baltian maa. He ovat myös ottaneet vahvasti kantaa itäisen naapurinsa toimiiin, mm. kouluissa käytettävien kielten näkökulmasta ja maan kansalaisuuden perusteisiin.

Museo sijaitsee melkein Vilnan keskustassa ja on hyvin järjestetty. Kokoelmat ovat yllättävän laajat. Eurooppalaisia ja amerikkalaisia automerkkejä oli kahdessa kerroksessa ja harvinaisuuksiakin riitti. Eikä neuvostoaikaisia merkkejä tai toisen maailmansodan kalustoa ollut kokonaan unohdettu. Restaurointi oli kuulemma käynnissä 10 yksilön osalta.

Tässä muutama kuva näyttelystä.

Teksti ja kuvat: Risto Salminen



Cadillac Model K Runabout. Valmistettu USA:ssa 3650 kpl vuosina 1906-1908. Moottorin teho 9 hp ja huippunopeus 55 km/h. Alkuvaiheessa auto oli rikkaiden "leikkikalua" ja vaurauden symboli. Se oli kuitenkin myös osaltaan tiennäyttäjää urbaaneille ajoneuvoille, kuten Ford T-malli.



Brewster-Knight Model 41 Landulet. Valmistettu 242 kpl vuosina 1915-1925. Nelisylinterinen 4522 cm³:n moottori tuotti 42 hevosvoimaa. Tätä loistoautoa ajoi kuljettaja ja matkustajat istuivat kuljettajan takana lasitetussa umpikorissa. Alkujaan Brewster & Co valmisti koreja Ranskasta tuotuihin Delaunay-Bellevillen alustoihin. I maailmansodan aikaan se kuitenkin alkoi valmistaa tätä omaa amerikkalaista loistomerkkiä. Noin 500 valmistetun auton jälkeen yritys yhdistyi Rolls Royceen vuonna 1925.



Delage D8L. Ranskalainen huippumerkki, valmistettu vuosina 1929-1932. 101 hp ja huippunopeus 120 km/h. Ensimmäinen omistaja Nepalin kuningas Tribhuvan Bir Bikran Shah. Hänen tiedetään ajaneen itse tällä autolla vuoteen 1947 asti.



Delahaye 135M Coupe des Alpes. Ranskassa valmistettu vuosina 1935-1954. Moottori tuotti 115 hp ja huippunopeus 176 km/h. Tällä autolla on voitettu Monte Carlon ralli vuonna 1937 ja Le Man'sin 24 tunnin ajo vuonna 1938. Autoja valmistettiin kaikkiaan 2000 kpl.



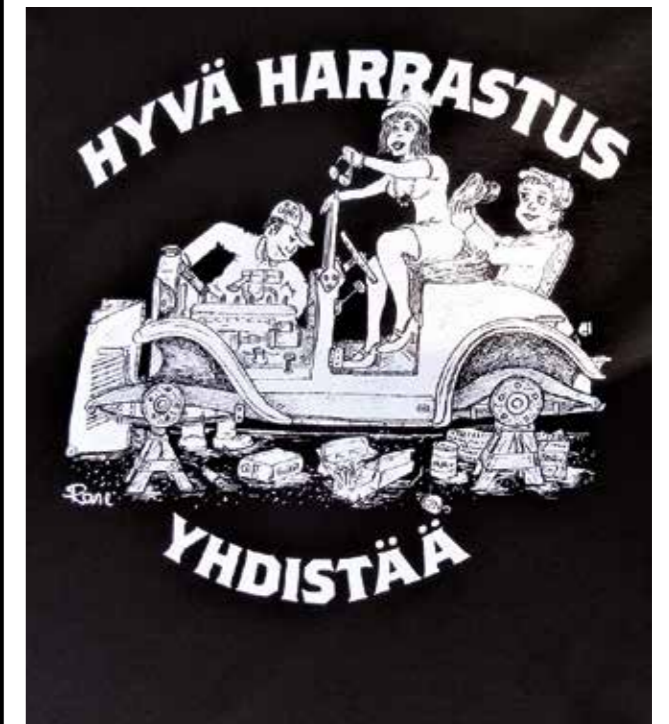
Opel Admiral. Valmistusvuodet 1937-1939. Admiral oli Opelin loistokkain malli ja siitä museossa oli 3 erilaista korimallia nähtävillä. 74 hp ja huippunopeus 132 km/h.



Bristol 405. Englantilainen lentokonevalmistaja the Bristol Aeroplane Company mietti II maailmansodan jälkeen tuotantoonsa vaihtoehtoista liiketoimintaa. Yritys uudisti Eisenachin tehtaan BMW:n piirustuksia, etenkin korin osalta. Syntyi Bristol 405, jota valmistettiin vuosina 1953-1958 yhteensä 308 kpl. Tehoa autolla oli 125 hp ja huippunopeutta 169 km/h. (Saman tyyppinen tarina kuin Moskvitch'illa, jota sentään Neuvostoliitossa valmistettiin Opel Kadetin piirustuksia muokaten tuhansittain.)



VAZ 2108 EVA. Liettualainen valmistuspaja muunsi 3 kpl näitä autoja keskimoottorisiksi ja vaihtoi korin osia lasikuituisiksi keventääkseen autoa ryhmä B ralliautoksi. Ryhmä B:ssä tapahtuneiden pahojen onnettomuuksien takia luokkaa varten ei enää tarvinnut rakentaa autoja ja EVA jäi "kananlennoksi". Tehoa muutosten jälkeen moottorista sai jopa 300 hp ja huippunopeutta 200 km/h.



TUE RANE-PROJEKTIA

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

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

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

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

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

Nyt kipin kapin Vehiksen ostamaan ja tukemaan Rane-projektia.

Tuotto lyhentämättömänä projektin hyväksi.



RANE MUISTELEE

osa 83

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

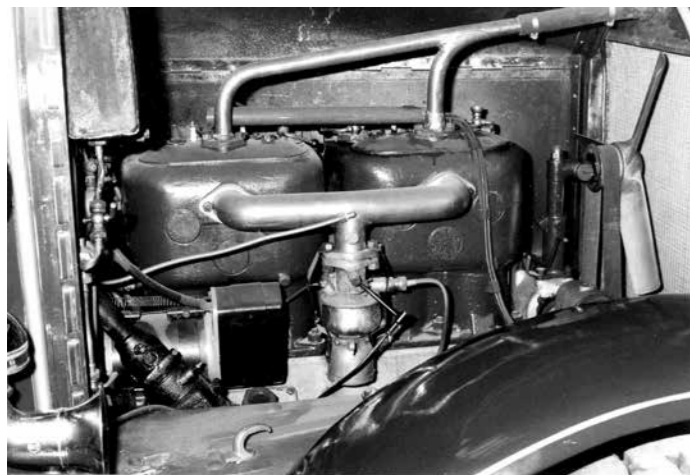
Talven odotusta ja auto-osastolla uusia tuulia

Vuosi 1979 jatkui, oltiin mar- raskuun alussa, kun maa sai valkean peitteen.

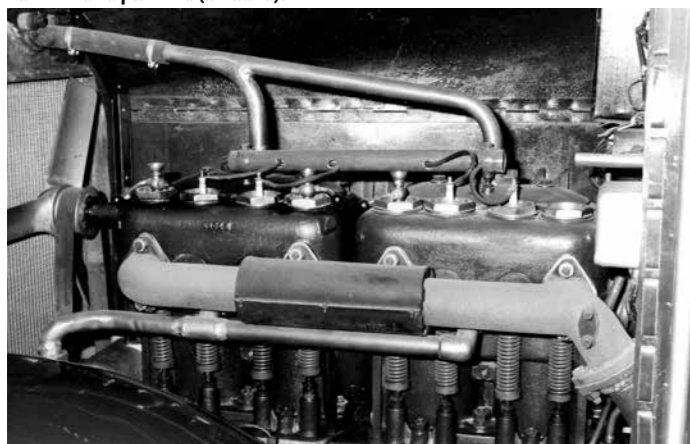
11.11. oltiin Kauppilan Jor- man kanssa käyty Turku-Hank- kijalla vaihtamassa kaksi Fiat 131 Mirafioria halvempiin

Fiat-malleihin. Saimme 133-, 128-, 131- ja 132-autot. Niitä sitten viikon mittaan toimme porukalla. Oli räntäkelit ja kai- kissa autoissa oli "suvikummit".

Susanna oli ollut Heinijärven koululla koululaisten järjestä-



Edellinen kirjoitukseni (Rane muistelee 82) päättyi siihen, että sain lokakuun lopussa vihdoon Magirus-tikasautoni suojakatokseen vajan seinustalle. Kuvassa vasemmalla (ylhäällä) Magirus-moottori oikealta puolelta ja toisessa vasemmalta puolelta (alhaalla).



HÄMEENKYRÖN SANOMAT 8/11 Lapset auttavat venepakolaisia

Runsaat 400 markkaa on lähdössä Heinijärven koululta Suomeen tuoduille venepakolaisille. Kimmokkeen keräykseen oppilaat olivat saaneet Koululainen-lehdestä, jossa kerrottiin, että varoja pakolaisten urheiluvälineisiin ja polkupyöriin kaivataan kipeästi.

Oppilaat järjestivät oma aloitteisesti koulullaan juhlan, jonka ansiosta tuo summa on nyt lähdössä.

Vieraisi oli kutsuttu van- hempia, sisarusia ja kyläläi- siä. Parituntista oppilaiden omaa ohjelmaa seurasi noin 50 vieraan joukko.

Tervehdyspuheen piti Mika Nokelainen, joka oli huolestu- nut siitä, ettei vanhemmilla tahdo nykyään olla aikaa las- ten kanssa seurusteluun.

Tämän jälkeen laului Juha Metsällä ja sitten nähtiin 1- ja 2-luokkalaisten kuvaelma Pu- pu pinteessä.

Aija Huhtasalo lausui ja tämän jälkeen oli vuorossa

näytelmä tuhasta Jussista.

Ennen tyttöjen tanhuesityk- tystä laului Satu Nieminen.

Koulun orkesteri soitti ja 3- ja 4-luokan tytöt esittivät ku- vaelman hajamielisestä lääkä- ristä.

Minna Kallio ja Sanna Mä- kipää lauloivat ja esittivät ku- vaelman kosimisesta.

5- ja 6-luokkalaisten pojat esittivät kuvaelmaa Kuka voit- taa ja Pertti Hämylä piti tie- tokilpailun, jonka vanhemmat voittivat.

Jyri Kallio kyseli kompa- kysymyksiä ja näin ohjelmaa kertyi parisen tuntia.

Lisäksi pidettiin arpajaiset ja kahvitarjoilu, jonka vapaa- ehtoisen korvauksen muodossa markkoja kertyi mukavasti.

-Tilaisuus oli onnistunut ja sujui miellyttävän yhdessä olon merkeissä. Erityisen iloisia lap- set olivat siitä, että kyläläisiä oli runsaasti paikalla, kertoo opettaja Tellervo Alanko.

Nämä kouluilla järjestettävät keräykset venepakolaisten hy- väksi on kouluhallitus hyväk- synyt.

Susanna oli Heinijärven koululaisten kanssa esiintymässä ja sai nimensä lehtijuttuun. Hämeenkyrön Sanomat 8.11.1979.

missä juhlissa toisten kanssa esiintymässä. Oli tehty oikein "lehtijuttu" asiasta.

Viikonvaihteessa talkoiltiin soraa hallin sokkelin ulkopuo- lelle. Aika monta kuormaa

"Jakobsonilla" ja peräkärryllä sitä päivänmittaan vietiin. Il- lalla ehdin vielä laitella NSU 250-pyöräni takavalon kuntoon. Polkupyöriä aletaan taas kärrätä vinttiin. Toni halusi vielä ajella vanhalla pyörällään ja asensin siihen valolaitteet.

27.11.1979 oli melkoinen lu- mimyrsky. Lunta satoi ja tuuli teki paikka paikoin meidänkin pihaan isoja valleja. Sanna soitti illalla. Oli Kallioilla ja piti ha- kea kotiin. Onneksi olin kotona 128:lla. Sillä pääsin "Linnan- maan aukiolla" olevien lumi- vallien läpi vauhtia lisäämällä.

Työssä on taas hiljaista. Viik- ko raporttiin ei saatu yhtään uutta autokauppaa. Onneksi edellisellä viikolla oli 12 kaup- paa. Vastuu autokaupasta siirtyy vuoden vaihteessa uudelle Ko- ne-Hankkijan myyntipäälliköl- le - Erkkö Maalammelle. On noloa kertoa hänelle tulevaisuu- dessa huonoista viikoista. Minä alan entistä enemmän keskittyä myyntityöhön.

Elämä on viime aikoina kal- listunut. Nytkin maito nousee 7 penniä litralta ja polttoaineet tammikuun alusta tuntuvasti ja tammi-helmikuussa kuulemma lisää.

6.12.1979 Itsenäisyyspäivä

Eilen oltiin kolmen Fiat-ta- vara-auton kanssa juhlimassa Hankkijan Vammalan toimipis- teen avaamista "Roismalan ris- teyksessä". Kurkku tuli kipeäksi siellä Villen kanssa seisoskellessa.

Nyt sitä parantelen "huna- jateetä" lämpimänä hörppien. Maanantaina oltiin työpäivän jälkeen Erkon "info-tilaisuus- dessa" saunalla. Hän kertoi alustavasti suunnitelmistaan auto-osastolle.

Joulukuun puolivälissä oli taas kaikki mahdolliset lämpölaitteet "tulilla". Ulkona paukkui taas - 20 asteen pakkasen talon yli viisi vuosikymmentä vanhoja hirsii paukuttaen. Tietysti lähtees- tä vettä tuova "pumppulaitos" jäättyi. Minä sitten taas töihin lähtiessä sain sen toimimaan "toistaiseksi". Pyysin Seijan ahkerasti sitä päivän mittaan kokeeksi käyttävän.

Ensi viikolla on taas määrä tuoda kuorma-auto kuorma "Fiat 0-kierto-osia" Novosta. Sain kuulla Ismo Johanssonin siirtyvän Autonovossa Jorma Te-

räskallion tilalle myyntipuolelle.

Jouluattona tuntui kuin päi- vä olisi hivenen pidentynyt. Jou- lupukki kävi illalla ja meillä oli Seijan sukua vieraina. Pirjokin oli poikansa Jarin kanssa. Lapsil- la olikin hauskaa lahjoja tutkies- saan. Soittelin vanhemmilleni. Isä oli lähtenyt kynttilöitä vie- mään Saarikorven hautausmaal- le, Lamminpähän. Siellä olin jo minäkin käynyt isovanhempieni haudalla. Vesikelissä taas aatto ajeltiin.

Toin Joulun jälkeen Fiat 50NC-kuorma-autolla noin 2 500 kiloa "0-kierto-osia" taas Töllinmäkeen. Nyt oli osia 1300/1500-, 600-, 124- ja 125-malleihin. Osia jäi vielä tuomatta melkoinen määrä.

1980-luku alkoi

"Tulitettiin sitä vastaan" Mat- tiloiden pihalla. Timo oli osta- nut oikeita raketteja ja Tonilla oli muutama "vinkuva kiinalai- nen". Äiti ja isä kävivät kahvilla uuden vuoden päivänä. Pakkaset jatkuivat ja oli ennustettu niitä koko tammikuuksi.

Töllinmäellä nautitaan talvesta

Nuorin perheenjäsenemme - Heidi, on noussut jaloilleen ja ottanut ensi askeleitaan. On jo "erehtynyt" tepasteleen tois- ta metriä! Viikonloppuna oli pihassa kova meno. Toni veti Honda Monkeyllä pulkkaa ympäri pihaa. Hauskaa kuului olevan. Sanna on yrittänyt pysyä touhussa mukana minisuksilla hinattuna tai pulkassa istuen. Olipa Heidikin kerran sylissään.

Heinijärveltä kuului Volkka-



Fiat 128CL hinta edelleen 36 900mk

rin "viritetty ääni". Timo siellä veljineen kiertää aurattua rata "jokkis autollaan". Susannalla on murhe. Häpeää puusuk- siaan, kun menevät luokan kanssa hiihteleen. Pitäisi olla lasikuitusukset, "kun kaikilla muillakin on". Yritän korjata asian. Sain laskut hoidettua, nyt odotan Aamulehden laskua, sähkölaskua ja uutta tilipäivää.

Ellivuoressa

Tammikuussa oli kaikenlaisia "päiviä" muistuttamassa uuden myyntivuoden alkamisesta. Tampereella oli Jäähovissa 15.1. kaksipäiväiset "IVECO-mies- päivät". Päivä tuntuu jo hitusen pidentyneen. Nytkin, kun tulin kotiin kello 17 työstä ovat mai- semat vielä nähtävissä. Tänään kävin maksamassa Novosta ostamani osat - 800 markkaa.

Heti perään oli Erkon kanssa torstaina 17.1.1980 oli Ellivuor- essa Autonovon piirimyyjä-tila- laisuus. Menimme sinne Erkon kanssa. Erkkö kertoi ajaessaan sinne, miten oli suunnitellut au-

to-osastolle uudistuksia. Niistä- hän osan kuulimme jo alkukuus- ta sauna palaverissa. Toivottavas- ti toteutuvat. Hyviä olivat kaikki. Ensiksi rakennettaisi jokaiselle myyjälle oma "toimistokoppi". Automyyjille teetettäisi sa- manlaiset takit. Automyynnin ulko-ovi uusittaisi siistimmäksi ja enemmän rakennuksen ulko-ovea muistuttamaan. Nyt en- tisen "traktorihallin" pariovissa on oma kapea ovi automyyntiin tuleville. Hallin sisään rakennet- taisi pesupaikka autoille. Erkkö on tosiaan katsellut ja miettinyt uudistuksia.

Piirimyyjä tilaisuudessa ker- rottiin alkaneen vuoden auto- kaupasta. Pienin myyntimalli on nyt 127 ja sen halvin, kak- siovinen malli maksaa 28 500 markkaa. Edelleen myynnissä oleva 128 CL neliovisena mak- saa 36 900 markkaa.

Halvin Mirafiori on 1600 CL kaksiovisena 46 500 markkaa. Ritmo-mallistosta 60 L jää pois tuonnista, CL- ja L-mal- leja tuodaan, hinnat alkaen 42 600 markkaa. Ritmo 75 alkaen



Fiat 128Z tunnetaan nyt "Fiatina".

44 900 markkaa. Edullisimpana Fiat 128 Z viisiovisena 26 600 markkaa. (on nyt unohtanut syntyperänsä)

Laskuja alkaa tulla postilaitikkoon. Vähän pelottaa saanko kaikki maksettua ennen eräpäivää. Minulla on ollut epäkuntoisena ostamani 126-auton kone remontissa. Sekin olisi nyt lunastettava. Auton maksulla ei ole "kauheeta kiirettä". "Maksa kun jaksat" oli sovittu (1 000 markkaa).

Tammikuu alkaa lähestyä loppuaan. On mukavia – 5 asteen pakkasia päivin. Yöllä -10- -15 astetta. Aurinkokin on näyttänyt ja tuntuu kuin se jo lämmittäisi? Ja pitää paikkansa, liiterin räystäällä oli jääpuikko.

Meillä on käynyt usein Seijan naisystäviä. Nyt oli Sirpa tyttärensä kanssa. On mukava, kun on silloin meidänkin Hei-dillä kavereita. Sannaa ei paljon kotona näy ja Tonilla on ikäistään seuraa, onhan hän kohta 14-vuotias.

Fiat 128 Z-mallista

Olen vuosien aikana myynyt muutamia Zastava 1100-autoja. Nyt mallinimi on muutettu 128 Z-muotoon Ei minun myymissä ole isoja murheita ollut. Muutamia on mennyt tutuille ja luulisi "reklamaatioita" huonoista kokemuksista tulleen. Ne pienemmät "600"-koriset Zastava 750-mallit ovat olleet sitten "eri luokassa". Niissä on ollut jos jotain, isompaakin. Voi olla, että johtaja Metsäkonkolan vastaus minulle - "ne pääsivät tehtaalta lähtemään meille vahingossa". Oli miten oli, näitä malleja ei enää myynnissä.

Seat-historiaa Suomessa

Espanjalainen Seat-tehdas pelasti meidät pulasta, kun Italiassa loppui vuonna 1969 Fiat 600-mallin valmistus. Saatiin espanjalaista valmistetta jatkossa. Se oli jopa nykyaikaistettu entisiin verrattuna.

Seat - se valmisti myös meidän vuoden 1968 jälkeen 850:n tilalle tulleen, vain Espanjassa valmistetun mallin, "133":n. Sen neliovisia versiotakin tuli maahan kaksi kappaletta, valkoinen ja punainen. Ensinmainitun kerrotaan tuhoutuneen kolarissa; punainen säilyi ja on edelleen



Kuvassa minulla ollut Seat 850 4-ovisena.



Fiat 127 Sporteja tuotiin mustina, oranssina ja hopeisina.

kait Riihimäen tienoilla.

Nyt on sanottava Seat-valmisteille hyvästit

Volkswagen on ostanut tehtaan ja Fiat luopunut. Nyt on ehkä Suomen ostava kansakin siirtynyt hieman tilavampiin malteihin. Niitä tulee kyllä jatkossa Italiasta, ei siis huolta!

Pesosen Veijon Fiat 131 Fiat Abarth-replica

"Pesosen Autohuolto" myy Järvenpäässä Fiat-autoja. Nyt Veijo oli saanut kaverinsa kanssa tehtyä 131 Rally-mallista "näköiskappaleet". Valitettavasti 1300 cc 131 Mirafioriin. Levikkeitä ja kai muotteja olivat saaneet Autonovolta. Poikkiesi näyttämässä tulosta. "Hierottiin" vähän vaihtokauppaa Moto Guzzi-pyöräni.

Uusia malleja

Meillä on nyt automyymälässä näytteillä uutuuksia. On uusi "Pikku-Musta" 127, ovh 29 100 markkaa. Tulossa on Autonovosta Fiat 127 Sport. Siinä onkin sitten paljon eroa. Moottorina on Brasilian tehtaan 1050 cc "ohc"-moottori, 70 hv. Moottorin pitäisi antaa melkoiset suoritusarvot - luvataan 160 km/t vauhtia. Hinnaksi on kyllä tullut 48 900 markkaa, mikä varmaan karsii ostajista monet halukkaat. Hinnalla "normaali perhe" saisi neliovisen Fiat 131 L-auton.

Kallis vaihtoauto

Joskus jostain syystä meille tulee hinnaltaan kallis, hyväkuntoinen auto. On todettu, että sellainen ei lähde helposti asiakkaille. Nyt meille tuli sellainen - Opel

Rekord 2100 Diesel-henkilöauto. Kävimme Erkon kanssa vaihtamassa sen Turussa Fiat 128:aan ja Taunukseen. Toimme kaksi tullessamme. Näin sai "pomokin" tutustua auto-osaston toimintaan. Usein koneosastolle tulee kalliin koneen vaihdossa näitä autoja. Ne siirretään silloin meille auto-osastolle myyntiin.

Autonovolta 131 Racing koeajossa

Meillä oli pari päivää koeajettavana kyseinen malli. Ainakin yhdestä saadaan kauppa. Auto viedään meiltä edelleen Turkuun 18.1.1980. Lupauduin viemään sen. Saahan siitä ainakin päivärahahan. Samalla sain jonkinlaisen "peffa tuntuman" 2000 cc:n autosta. Kesärenkailla ei kovia nopeuksia voinut pitää. Suorituskykyä kyllä olisi ollut.

Otimme traktorin vaihtokaupassa

Myimme Fiat 131-auton farmarimallin ja vaihdossa tuli todella hyvin kunnostettu McCormick-traktori vm. 1938. Sen arvoksi tuli 3 500-4 000 markkaa. Traktori tuntui kiinnostavan varsinkin isompien tilojen isäntiä. Heti saimme tarjouksen 4 000 markkaa. Lopulta viikon päästä "komeuden" osti Esa Morri Ruovedeltä. Näin muistan.

Pakkasilmaa

Toin valopetroolia kamiinaan

varoiksi, jos pakkainen laskee alle -20 asteen. Silloin on laitettava saliin lisälämmitin. Heidi on saamassa kahdeksannen hampaan, tiedotti Sanna, joka oli tiiraillut siskonsa suuhun. Kävelykin alkaa pieneltä sujua. Heidi täytti 7.2.1980 yhden vuoden ja on viikon kävellyt.

Valokuvia ja vaatteita

11.2. me automyyjät kävimme valokuvassa uudet harmaat takit ja mustat housut saatuamme. Kuvat otettiin nyt yksitellen jokaisesta. Erkki Mustalammen suunnitelmiin kuului vielä ottaa koko myyjäporukasta ryhmäkuvaa lehteen.

Minä olin 10.2. täyttänyt 43 vuotta. Kesällä tulee 13 vuotta tässä automyyjän ammatissa. Paljon on Hankkijan automyynti muuttunut siitä 1967 kesästä, kun menin Surakan Eskon kaveriksi konttorin toisessa kerroksessa olevaan "auto-osaston" huoneeseen "autoja myymään". Nyt Erkki suunnittelee uusia "kohennuksia" myyntitiloihin ja myyjiin, jotta saisimme myynnin entistä parempiin tuloksiin.

Kuluttajansuoja-asiaa

Minä olen ollut jo joitakin vuosia Tampereen Kauppakamarin hyväksymä, valan vannonut "Tavarantarkastaja" autokaupassa tulleista riita-asioista. Nyt 12.2.1980 järjestettiin Hotelli Rosendahlissa tilaisuus. Sinne kutsuttiin kaikki alueen eri alojen "HTT:t" - hyväksytyt tavarantarkastajat. Meitä olikin yllättävän paljon.

Meille kerrottiin ajankohasta asiaa "kuluttajansuojalaista". Mukaan oli tullut niistä kertomaan Helsingin Kauppakamarin edustaja "kuluttajansuojan päämies" af Schulten. Tilaisuuden jälkeen juotiin kahvit. Sen jälkeen olikin kiire Hankkijalle toiseen tilaisuuteen.

Hankkijalla vihittiin uusi konehalli

Hatanpään varastoalueella oli valmistunut uusi halli, jonne oli kutsuttu eri osastojen väkeä. Olin saanut myös kutsun ja taas juotiin kahvit, kun puheet oli kuunneltu. Ihan loppuun asti entässä tilaisuudessa ehtinyt olla, sillä Hämeenkyrössä oli vielä



Fiat 503 oli käynyt Hesassa 1969 "AK"-kulkueessa aikaisemmin.

syntymäpäivät. Naapuriin oli kutsuttu meidän perhe emännän, Pirjon, syntymäpäiville. Oltiin siellä koko perhe.

Naapurista kotiin kävellessä sanoin ilman lauhtuvan sitä "haistelllessani". Lapsille kerroin, nenääni näyttäen, sen tuntevan, kun eläinten lanta alkaa tuoksua. Se taas johtuu matalapaineen tulosta. Lapset taisivat pitää sitä vitseinä. Aamulla - 20 oli lauhtunut 3-6 asteeseen!

"Mänttä zoo" -ralli

Kävimme Erkon kanssa sopimassa mainoksista Mäntässä ajettavaan kilpailuun. Samalla veimme "myyntipisteeseen" uuden Ritmo 65:n. Minä ajojin sen sinne ja huomasin sen pirteämmäksi kuin vanhan "60"-mallin, joka nyt poistuu myynnistä.

TV näyttää Lake Placidin talviolympialaisten avajaisia. Olympiakomitea on siellä pitänyt kokouksen ja päättänyt, että Moskovan Olympialaiset pidetään sovittuna ajankohtana. Neuvostoliiton avunanto Afganistanille oli saanut USA:n boikotoimaan niitä ja anonut kisojen siirtoa muualle tai väliin jättämistä.

Kokkolaan autoa vaihtamaan

Pakkainen oli päiväksi pudonnut alle 10 asteen. Olimme tava-

ra-automyyjämme Nousiaisen Villen kanssa lähdössä vaihto-kaupoille. Meillä "tallitaidin" saanut Fiat 625 N kuorma-auto oli sovittu viedä Kokkolan Hankkijalle ja vaihdossa tuoda ennalta sovittu henkilöauto takaisin. Epäilimme 625:n kuntoa ja lähdin pakettiautolla ja kärjellä mukaan. Se kuorma-auto tuntui parhaat päivänsä jo nähneen. Niin sitten peräkkäin lähdimme heti aamusta kohti määränpäättä.

Ei päästy kuin Seinäjoelle. Ville kääntyi huoltoasemalle. Minä perässä. Ville sanoi, että tuntuu moottorista kuuluvan "outoja ääniä". Täitää "moottori vetää viimeisiään"? Tarkistimme öljyt. Juuri ja juuri kastui! Kysyimme, voisimmeko saada jätteöljyä. Sitähän löytyi. Lisäsimme moottoriin "tuoret jätteöljyt" - ei kysytty, mitä laatua se oli. Saimme vielä kannullisen mukaankin päätään pudistelevalta huoltamon pomolta.

Matka jatkui. Kerran lisäsimme öljyä uudelleen. Pietarsaaren jälkeen Ville pysähtyi ja kertoi - "pian rysähtää". Kone piti kuulemma "ennen kuolemaa"-säveliä. Laitettiin mukaan otettu hinausköysi perävaunusta 625:n etupuskuriin. Matka jatkui varovasti kohti Kokkola. Ville oli kertonut myös jarrujen huonontuneen. Aikataulumme muuttui. Soitin Kokkolan automyyjälle, että myöhästymme vähän.

Kokkolaan päästyämme jouduimme ajamaan kaupungin läpi Hankkijalle. Vieläkin ihmettelen, miten yhdistelmämme selvisi "iltaruuhkassa" työstä kotiin ajavien joukossa. Varmaan ei ollut Villelle helppoa. Onneksi köysi kesti. Ville pärjäsi köyden päässä hyvin, vaikka joutui jarrujen apuna "käyttämään kytkintä vaihde päällä ollessa". Perillä oltiin ja automyyjiä ihmetteli "hinausta" - jotain yritimme syyksi kertoa, jarrujen katoamista ym (huonoja verukkeita). Pyysi käynnistämään auton. Kerroimme akun olevan tyhjän. Auton lataus ei toimi. Auto ei käynnistynyt. Auton kunnan takia alkoi myyjä kieltäytyä vaihdosta. Viimein automyyjiä taipui vaihtoon, mutta sitä sovittua autoa emme saaneet. Onni oli, ettei poliisit nähneet laitonta hinaustamme. Kotimatka meni hyvin. Henkilöauto oli kärryllä. Ei kai senkään kunto olisi ajamalla Tampereelle tuontia kestänyt. Kyllä pitäisi olla tarkempi, ettei 625:n tapaisia "pommeja" vaihdossa oteta. Mutta?

Vaihtoautokaupoille taas

22.2.1980 olimme taas menossa Autonovoon paketti- ja kuorma-autoa noutamaan. Lähdimme vaihdossa tullessa BMW 320 v -76-henkilöautolla. Mennessä poikkiesimme Riihimäen Hankkijalla vaihto- ➤

kaupoilla. Tarkoitus oli vaihtaa auto kahteen halvempaan henkilöautoon.

Automyyjä Leppänen olisi mielellään tehnyt kauppaa. Valitsimme vaihtoautoista "uusi korisen" Ford Taunuksen ja Fiat 128 Sport Coupén. Molemmat vuoden 1976 mallia. Leppänen pyysi 5 000 markkaa väliä ja me tarjottiin 2 000 markkaa. Asia jäi "hautumaan" ja jatkoimme matkaa. "Novosta" tultiin BMW Villen ajaman Fiat 130 kuorma-auton lavalla. Minä ajelin umpi-Dailyllä.

Seuraavana päivänä pidettiin "palaveri" automyyjien kesken ja sovittiin se Riihimäen vaihto silmä heidän tarjoamalla välirahalla. Autot vaihdettiin illalla.

Myytiin "se" Magirus, mutta takaisin tuli

Oli viikkoja sitten tehty autokauppa Turku-Hankkijan kanssa ja saatu se "murheiden Magirus"-kuorma-auto Turkuun. Olivat myyneet auton autoilijalle, joka oli saanut ajon kaupungin työmaalta. Ei ollut kaveri pärjännyt autolla työnantajan aikataulun mukaan. Usean "varoituksen" jälkeen oli poistettu työmaalta. Hankkija oli yrittänyt auttaa autoilijaa tekemällä siihen 20 000 markan jarruremontin, mutta ei auttanut sekään. Nyt autoilija ei pysty autoa Hankkijalle maksamaan ja haluavat meidän ottavan auton takaisin. Minä oli ensin sitä mieltä, että ei oteta.

Asia meni "johtoportaisiin" ja minäkin luovuin kannastani. Nyt 26.2. olemme sitten Villen kanssa taas ajelemassa tätä "murheen kryyniä" takaisin vaihtoautoihimme. Minä Magirusen ratissa ja Ville henkilöautolla. Ei se kurjaa ollut sillä ajella. Jos



Kuva esittelijälapusta.

renkaassa oleva "tossu" ei olisi tehnyt ajosta jumputtavaa, olisi kuorma-auton ratissa viihtynyt. Perille tultiin vain yhdellä levähdyspaikan tarkistus pysähdyksellä.

Lastausta

Se jokin aika sitten Novosta hakemamme Fiat 120-kuorma-auto oli ollut Maito-Pirkassa koeajossa. Nyt se oli haettu takaisin. Lähdimme sillä Töllinmäelle hakemaan Fiat 503-umpiautoani. Vien sen Helsingissä viikonvaihteessa olevaan Hankkijan näyttelyyn nähtäväksi.

28.2.-2.3.1980 Hankkija 75 v-näyttely

Olin sitten avajaisissa Helsingin Messukeskuksessa auto-osastolla esittelemässä Fiat-autoja. Fiat 503 oli puunattuna esillä. Olin vain avajaispäivän ja ajelin illalla taas Tampereelle. Edellisen yön olin johtaja Esko Heikkilän kaverina hotellissa- Esko oli aamulla esitellyt pilleri määrän, millä hän pitää kuntonsa vireänä mm. jokavuotisen "Pirkan Hiihdon"

pitkällä hiihtomatalla.

Näyttelyn jälkeen hain auton näyttelystä ja matkailut olivat taas hetkeksi ohi. Perheen pienin on vähän sairastellut ja ollut kuumeinen. Olisiko joku rokko? Seija tarkkailee tilannetta onko mentävä neuvolaan? No, tyttö alkoi parantua, mutta työpaikalla tuskailaan myynnin tilannetta. Se ei vaan ala parantua. Olemme tavoitteesta vajaan miljoona markkaa jäljessä – jo.

9.3. sukset jalkaan

Sunnuntaina me Tonin kanssa laitoimme sukset jalkaan ja sivakoimme lähellä olevalle "Merenvuodelle". Siellä on paikakunnan paras paikka lasketella (ja ainoa). On vuosia, kun olen ollut suksien päällä. Olisiko peräti Lamminpäässä ollut? Siellä Horhassa olihan ihan eri mäet ja maastot. Ihan mukavalta se tuntui ja Lamminpään Horhassa saatu taito vielä muistissa olevan ja pysyin lasketellessa pystyssä!

Tiistaina 11.3. jään talvilomalle

Sain sopivasti veronpalautuksen – 150 markkaa. Käytiin koko perhe Kyröskoskella ostoksilla. Tonille ostettiin hieno kansio postimerkkien keräilyyn ja 1000 kappaletta postimerkkejä. Sanna sai ratsastusharrastukseen "oppikirjan". Heidi sai vaippaliinoja. Seija ei saanut mitään. Minä sain maksaa 140 markkaa. Sinne meni veronpalautus.

Autohallin sisäkatto

Isä ja äiti tulivat viikolla käymään. Halli on vielä ilman si-

säkattoa. Puhuttiin sen teosta ja mistä sen tekisimme? Olin muutamaa tapaa ja materiaalia kokeillut. Naulasin kovapahvia kattotuolien välille. Ostin, sopivasti kun sain, "Akusto"-lasivillalevyjä. Laitoin niitä liimalla kovalevyyn – ei onnistunut! En ehtinyt tikkailta alas, kun levyt tuli perässä.

Nyt tuli mieleen, voisiko katon tehdä "ulkokattopellistä"? Sitä on myös alumiinisena, mutta hyväksyykö rakennustarkastaja sen lämmössä (tulipalo) liian sulavana materiaalina. Nyt kerroin ajatukseni isälle. Hän oli samaa mieltä. Mutta siihen on säästettävä rahaa, joten katon-teko siirtyy.

Seija katselee huolissaan, kun vien talon vintille osia ja toistaa neuvonsa: "ei raskaita osia"! Olen tehnyt vinttiin hyllyjä ja niihin vien osia "nimikkeen mukaan". Virranjakajan, bensapumpun, valojen, tuulilasinpyyhkijöiden, mittariston ja kevyempiä kromiosia ja listoja. Hyllyt täytyvät! Ei uskoisi, että sisäpeileistä ja tuhakupeista voi tulla useita pahvilaatikoita. Samalla olen tuonut "paluumatkalla" kiertokankia, sylinterinputkia, pusku-reita ynnä muita ulkovarastoihin.

Liiteri rakennukseen tein hyllyn tuomilleni auton oville. Niitä on varsinkin 1100-malliin toistakymmentä. On myös vanhemman "kaappariovien" 600:n ovia paljon. Hyllyjen tekoa riittää. Varaosanumerot oli ovissa ja tein listaa, mitä minulla varastoituna on. Piha on siivottu varaosa laatikoista sisätiloihin.

On varmaan viimein aika lopetella.

Rane

WANTED!

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

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

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

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

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

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

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

60-vuotisjuhlatarra ja Retkeilyajojen videotallenne myynnissä

Tampereen Seudun Mobilistien 60-vuotisjuhlatarroja voi tilata 5 EUR:n kappalehintaan. Tyylikäs tarra on tarkoitettu ikkunan sisäpintaan kiinnitettäväksi.

Lisäksi on julkaistu ajovideo kesällä järjestetyistä SAHK 64. Retkeilyajoista. Video toimitetaan muistitikulla postitse ja se on ostettavissa 20 EUR:n hintaan.

Tarrojen ja videoiden tilaukset voi laittaa sähköpostiosoitteeseen tammob1964@gmail.com.



KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

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

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

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

Ilmoittatthän yhteystietonne ja julkaisuuihin haluamaanne nimen sähköpostilla: tammob1964@gmail.com



Palkintomatka

Teksti ja kuvat mpz, ellei toisin mainita

Kesän mittaan oli monia tapahtumia, joihin tarvittiin talkootyötä, eli siis jäseniämme. Perinteisesti yhdistystyössä ei palkkaa makseta. Talkooporukalle on aina ollut talkoosaunoja, hinnaltaan kevennettyjä Falunin matkoja ja iltaretkiä esimerkiksi Parkanoon paikallisten mobilistien vieraaksi. Tänä vuonna kärsä käännettiin Classic Garageen Jämsään.

Työllistävimmät tapahtumat vuonna 2024 olivat Retkeilyajot ja kolme Restaurantamarkkinaa. Niissä yhteensä listattiin noin 45 talkoolaista, joista 15 rohkeaa lähti Jämsään. Prusin Antti tuntee hyvin Jämsästä Veli-Matti Mäkisen ja Hannu Haijalan, jotka omistavat महतavan jenkki-autokokoelman ja pitävät Jämsässä Classic Gara-



Joka ikinen kapistus Classic Garagessa sisältää tarinan. Ensimmäisestä Corveten sukupolvesta tuli menestys. Yhdysvaltalaisille se oli parempi urheiluauto kuin Ferrarit ja Jaguarit, vaikka siinä oli vain kuusisylinterinen, jo varsin ikääntynyt "kaminanpulttikone", alkeellinen alusta ja kehnot jarrut. Ohjaamo oli niin ahdas, ettei aikansa amerikkalainen elokuva sankari John Wayne mahtunut istumaan, mutta ulkonäkö ratkaisi. Tämä Corvette -64 on Suomen vanhin Corvette ja sen historian Vellu saa kertoa.



Tiukan talouden aikana puuhenjohtaja Pete kohensi matkakassaa vanhan mestarin taidolla vanhaa jassoa jallittamalla. Kuva Sami Saunajoki



Cadillac Eldoradon ensimmäinen sukupolvi alkoi vuosimallista 1953. Convertible ja erityisesti tietyt värit ovat erittäin harvinaisia. Tämä yksilö on niitä maailman harvinaisimpia. Eldorado = Kullattu tai Kadonnut kultainen kaupunki.

ge-nimistä automuseota. Se on avoinna vain tilauksesta.

"Talviajojoukkueemme" pääsi käymään siellä viime helmikuussa ja retkestä oli artikkeli Hyrysyssä 1/2024. Classic Garagen kiinnostavuus on ensi sijaisesti Veli-Matin kaluston yksilöhistorian tietämyksessä ja toisaalta näyttelyesineiden määrässä ja kokoelman johdonmukaisessa kokonaisuudessa. Merkittävänä lisämausteena

on se, että Vellu on aktiivinen endurokusi ikämiesluokissa ja hänen tyttärensä Suomen mestari, että kaksipyöräisten maailmakin on hallussa.

Classic Garage ja Jämsä voisivat olla kotimaan bussiretkelle oiva kohde. Ainakin kaikki palvelut ovat aivan lähellä, kun museo on kaupungin keskustassa. Vellu ei päästä asiakkaita ulos museosta alle kahden tunnin, meiltä meni kolme!



Yhdysvalloissa keskityttiin autoteollisuuteen ja sen huipulla oleviin kalliisiin erikoisautoihin. Samaan aikaan Suomessa pyrittiin herättelemään mopojen teollista valmistusta. Ei meistä tamperelaisista tuntunut yhtään yksinäiseltä, kun Classic Garagessa on suuri kokoelma tamperelaisia Peto-mopoja.



Classic Garagen kokoelma painottuu Kenraali Moottorin tuotteisiin esimerkiksi esittelemällä Cadillacin Series 62 vuosimallin sisar autot Buick Roadmaster Skylark ja Oldsmobile 98 Fiesta tai Corvetten ja Cadillacin eri mallisukupolvet. Mutta joukossa on myös muita, kuten tämä huikean tyylikkään näköinen Ford Gran Torino, Fordin muskeliauto.



On siellä Fordejakin, ainakin Musseja.



Ei usein tule ajatelleeksi, että muskeliautot olivat aika lyhyen aikakauden tuotteita, lähinnä siis 1970-luvulla. Näitä "oikeita" muskeliautoja on yksi hallillinen Classic Garagessa. Kaikilla näilläkin on oma tarinansa, joka liittyy niiden omistusketjuun.

Syyskokous

Tämän vuoden syyskokous pidettiin 12.11. kotikentällä Restaurannassa. Kokousväkeä oli mukavasti paikalla, perinteiset runsaat 20 henkilöä. Ennen kokousta saimme nauttia Maija Lällän leipomia pullia. Maija ei turhaan SAHK:n saanut hopeista ansiomerkkiä yhden henkilön naisitoimikunnastaan hallituksen ja vuosikokouksen eväspalvelun hoidosta ja Restaurannan siisteyden vahtijana - äijähän vaan sotkee ja rapailee mökin. Samalla voi todeta, että Kevät- ja Syyskokoukset toteuttavat, vaikkakin aika pienen piirin, mutta kerhon aktivistien, yhteisöllisyyttä. Evakkosukujen jälkeläisenä voin todistaa, että karjalaiset hautajaiset ovat paljon iloisemmat kuin hämäläiset häät. Ehkä Mobilistit muuttuvat karjalaisiksi, kun tapauksessa oli hauska kuunnella puheensorinaa!

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin perinteisesti Häkan



Syyskokouksen huippupuhetti: Pete on julistanut Häkan Tampereen Seudun Mobilistien ensimmäiseksi kunniapuheenjohtajaksi. Ilmeisesti salaisuus säilyi julkistamishetken saakka, vaikka sääntöjen mukaan se piti saada kokouskutsuun, joka julkaistiin syyskuussa. Ainakin Häku oli varsin hämmästynyt.

Sandbacka ja sihteeriksi yhdistyksen sihteeri Matti Pitkänen. Hallituksen esityksen mukaisina hyväksyttiin toimintasuunnitelma, budjetti, jäsenmaksut ja korvaukset. Ilmeisesti jäsenkunta on ollut tyytyväinen kerhon toimintaan, koska kerhon hallinto säilyi lähes entisellään. Puheenjohtajaksi valittiin uudelleen Petri Kata. Hallituksessa Leila Suutarinen luopui hallituspaikastaan. Hän lupasi auttaa meitä muulla tavoin edelleenkin ja

aika selkeästi hämmötti hänen valintansa uudelleen SAHK:n puheenjohtajaksi. Hänen tilalleen saimme nuoremman polven edustajan Pyry Raunion, joka hänkin on jo kokemukseltaan hopeamitalisti.

Kokouksessa käsiteltiin sääntöuudistus nyt toisen kerran ja kun se sai myös tällä kertaa hyväksynnän, se viedään Patentti- ja rekisterihallituksen yhdistysrekisteriin tarkastettavaksi ja vahvistettavaksi.

Kokouksessa koettiin myös

arvokas ja hieno hetki, kun kokous hyväksyi, hallituksen esityksestä, ensimmäisen yhdistyksemme Kunniapuheenjohtajan. Tämä ansaitun Kunniapuheenjohtajan arvon sai Häkan Sandbacka. Kokous hyväksyi myös kaksi uutta kunniajäsentä Aarno Kämppi ja Liisa Sallinen-Aro.

Kokouspöytäkirja julkaistaan tässä lehdessä sivulla 43 ja netin jäsen sivuilta, kunhan allekirjoitettu pöytäkirja saadaan ja ehditään viedä sivuille aikaisempien vuosien tapaan.



Nostalgia-ajon vanhimpia autoja olivat Matti Järvenpään poikien Citroën, joka oli osallistunut Härmälän "autohistorioitsijoiden" kokoukseen elokuussa 1964. 1920-luvun tuotantoa oli myös kerhon Diamond-bussi. Taustalla kaksi 1950-luvun Mersua. Kuva Sami Saunajoki.

Nostalgia Näsijärvi-ajo

Kahden hengen 50-vuotisjuhla-toimikunnallamme säteili vain toisella. Antti oli miettinyt, että kerhon 60-vuotisjuhlan kunniaksi olisi hienoa palauttaa mieleen niitä paikkoja, joilla

on ollut merkitystä kerhomme toiminnalle. Tietysti lenkin pituus olisi 60 kilometriä ja sen hinta kahveineen, lounaineen ja palkintoineen 60 euroa. Sittemme yhdessä älyt, että

Retkeilyajon takia Näsijärviajo jäi ajamatta ja olisi hienoa jatkaa ajokautta normaalia myöhemmään, kun kesä ja syksy olivat ilmoiltaan niin hyviä.

Selvä juttu, Nostalgia Näsijärvi-ajo tuli nimeksi ja ajan-

kohta tuli sovittua jo keväällä lauantaiaksi 14.9. Hyrsysysy 3/2024:ssä julkaistiin juttu kivi- ja kertomuksineen ajon reitistä ja kohteista, joten tässä



Lähdön tunnelmaa Härmälässä. Siellä oli kokoontuminen, ilmoittautuminen ja aamukahvit. Härmälä oli avoinna viimeistä päivää, mutta leirintäalue jatkaa tulevana vuosina, vaikkakin pienemmäksi kaavoitettuna. Sateesta huolimatta oli hyvä fiilis. Kuva Sami Saunajoki



On tietysti ammatinvalinta kysymys, joutuuko ulko- vai sisätöihin. Sää taas on pelkkä pukeutumiskysymys. Ihan mukava oli lähettää matkaan 51 autoa. Ei siinä sade missään tuntunut. Kuva Sami Saunajoki

ei niihin palata kuin sen verran, että Malliauto Oy ja Presco Oy kustansivat ajokilvet ja tiekirjan. Ajokilvissä oli nimetty reitti: Härmälä-Pikkola-Vehoniemi-Saarikylät-Mobilia. Antin suunnittelema reitis-

tä kyhäsimme Asko Niemisen kanssa tiekirjan.

Lähdön tohinaa

Aina eivät säätilaukset löydä oikeaa osoitetta. Mennyt kesä oli

helteinen ja kaunis. Sadetta oli vain, kun oli Kesä-Restauranta, Kanttikruising ja Nostalgia Näsijärvi-ajo. Ajoon ilmoitettiin 51 autokuntaa, joista 15 oli vähintään yhtä vanhoja (= vm. 1964 tai vanhempi) kuin ker-

homme. Tuntui aika hienolta, että näin paljon oli osallistujia, varsinkin kun joukossa oli kolme niistä seitsemästä autosta, jotka olivat 1.-2.8.1964 Härmälässä. Sadekele ei karkoittanut Nostalgia-ajon osanottajia,



Vehoniemen pihaan autot mahtuivat hyvin hyvien järjestelyjen takia, Ohjelmassa oli Vehoniemen jäätelön syönti ja henkinen valmistautuminen ajamiseen kestopäällystämättömällä tiellä. Kuva Sami Saunajärvi

mutta kaksi vanhinta autoa oli pakko vaihtaa uudempiin.

Reitiltä

Saarikyläntie varmasti palautti mieliin, että vuonna 1964 Suomessa oli rakennettu kestopäällystettyjä teitä viisi vuotta. Yhdestäkään isosta kaupungista ei päässyt toiseen isoon kaupunkiin koko matkaa

kestopäällystettyä! Samalla voi muistella, että vanhoilla teillä oli paljon kauniimmat ja viihtyisämmät maisemat kuin uusilla silloin lähes viivasuorilla teillä. Kerhon historiassa Saarikylän Tiitolan Suvipäivät olivat mullistavia koko Suomen mobilismin puitteissa, mutta erityisesti Restauraanti päivien harjoituksina.

Palkintolounas

Hyvin aikataulun mukaisesti autojoukko kokoontui Mobilian rantanurmikolle. Puheenjohtaja Petri lausui meidät tervetulleiksi. Ruokaa oli paljon ja se oli hyvää. Mobilistiajoihin liittyy olennaisena osana palkinnot. Jaoimme Antin kanssa palkinnot.

Antti oli laatinut visailutehtävän. Siinä oli 10 kysymystä,

jotka liittyivät kerhon historiaan ja Nostalgia-ajon reittiin. Kysymykset olivat leikkimielisiä. Palkintoja oli kahdessa sarjassa vain kolmelle parhaalle. Tuomaristo joutui arpomaan osan palkittavista. Kymmenen kysymyksen vastaukset kasautuivat 5-7 oikean vastauksen tasoon.

Teksti mpz
kuvat Sami Saunajoki

Sarja autot valmistusvuosi 1964 tai aikaisemmin

- | | | |
|----|----------------|------|
| 1. | Reijo Pirinen | 8 p. |
| 2. | Meelis Niin | 7 p. |
| 3. | Timo Viita-Aho | 7 p. |

Sarja autot valmistusvuosi 1965-1993

- | | | |
|----|----------------------|------|
| 1. | Jari Isokivijärvi | 7 p. |
| 2. | Pekka ja Alisa Niemi | 7 p. |
| 3. | Timo Ryyppö | 6 p. |

Ajoneuvo-asu-kokonaisuudesta palkittiin perinteisesti kiertävällä Aamulehden Kynät-palkinnolla Reijo Pirisen Mercedes Benz 220 vm. 1963-autokunta

Tuomariston erikoispalkinnot:

Ville-Veikko ja Veli-Matti Järvenpää, jotka osallistuivat isänsä Citroën Torpedolla, joka oli mukana Härmälän kokouksessa sekä Rainer Mäkipää, joka osallistui Härmälän kokoukseen. Lisäksi kukitettiin Viitaniemen (Audi Cabriolet) pariskunta, jotka molemmat täytivät 60 vuotta.



Loppu hyvin, kaikki hyvin. Sää on synkän harmaa, mutta sade lakkasi, ruokaa oli paljon ja se oli hyvää. Palkinnot tuli jaettu. Nyt vaaan alettiin odottaa varsinaisia 60-vuotisjuhlia. Kuva Pasi Myllymäki



Selvästi kerhomme jäsenet Torsti ja Jorma odottavat ylempää tulevaa viestiä, Kyösti ottaa rauhallisemmin! Oikealla kuvassa Janne Vepsä. Kuva: Petri Kata

North Kustom Fabrication

Torsti on jo vuosikautia sitten esittänyt toivomuksen tutustumiskäynnistä North Kustom Fabrication Oy:ssä. Verstaas tai oikeammin sen mestari Janne Vepsä, on saanut nimeään julkisuuteen korkeatasoisesta työstään. Ja yksi keskeinen vetovoimatekijä on sen sijainti Kangasalla, vähän niin kuin kotikentällä.

Yritys on perustettu vuonna 2019. Se on alkanut aika pienestä, mutta liikevaihto on kasvanut joka vuosi ja samalla myös tulos on kasvanut. Yrityskisterissä osakeyhtiön toimialana on "Moottoriajoneuvojen huolto ja korjaus pl renkaat", mutta toimialakuvaus sisältää paljon laajemman kentän, mikä perustuu

yrittäjän omaan ammattitaitoon ja verkostoitumiseen muiden alan osaajien kanssa: "Moottoriajoneuvojen entisöinti, huolto ja korjaus, autotarvikkeiden valmistus, teräsoisien valmistus ja suunnittelupalvelut, maalauspalvelut, ajoneuvojen ja varaosien osto ja myynti."

Aika aikaansa kutakin. Kerholla on ollut käyntikohteita niin paljon, että vuodet vierivät, ennen kuin listassa päästiin North Kustomiin. Mutta vihdoin nuorisosiipi sai North Kustomin lokakuun kuukausikokoukseksi. Vähän harmillisesti osanotto jäi melko vaatimattomaksi.

Tampereen seudun mobilistit vieraili 8.10. ihmettelemässä North Kustom Fabricationin

osaamista. Ja ihmettelyä ja hämmästelyä visiitin alku olikin. Janne Vepsä on aikamoinen peltivelho ja suora tavara muuttaa miehen käsissä muotoaan kulloiseenkin projektiin sopivaksi. Laajemmassa näkökulmassa on hienoa, että löytyy nuorehkoja ihmisiä, joilla on taitoa ja luottoa omaan osaamiseen niin paljon, että perustavat oman yrityksen esimerkiksi juuri peltiosien tuotantoon.

Janne on toiminut päätoimisena yrittäjänä nyt viisi vuotta, joista neljä vuotta Kangasalan Lentolan alueella. Oman yrityksen ohella Janne tekee peltitöitä muidenkin yritysten projekteille, eikä sitä työn laadun nähtyään tarvitse ihmetellä. Vaikka hal-

lin pihalla olikin kustomoituja autoja, Janne kertoi tehneensä viime aikoina enemmänkin entisöitävien autojen peltitöitä. Nytkin työn alla oli 1930-luvun Adler, joka oli aloitushetkellä melkoinen tilkkutäkki.

Pitkän linjan harrastajan harrastus on siis muuttunut kokopäiväiseksi työksi. Ja työtä riittää. Jos tällä hetkellä haluaisi koko auton peltityöt tehtäväksi, ahion voisi viedä Jannen pajalle ehkä ensi vuoden aikana. Jannella on yhteistyökumppaneita, joiden toimesta hoituu hiekkamuut puhallushommat, hapotukset, kromaukset. Kannattaa siis olla tarvittaessa yhteydessä.

Teksti Mikko Heimo ja mpz

SAHK:n Syyskokous

Syyskokous oli kutsuttu koolle Tampereelle ja Vapriikkiin. Syynä ensisijaisesti ovat Tampereen liikenneyhteydet. Meille se on sikäli edullista, ettei tarvitse ajella syyspimeässä ympäri Suomea. Samoin myös tietysti on ihan hauskaa, että kerhollemme tulee kokouksen puheenjohtajuus. Olin siis puheenjohtaja ja Pasi Myllymäki oli opettelemassa. Kokouspaikkna Vapriikki on erinomainen. Tilat ovat suuret, ruoka on hyvää ja paikassa on totuttu hoitamaan kokousvieraita eleettömän hienosti.

SAHK:n vuosikokoukset ovat muuttuneet paljon mukavammiksi kahdesta syystä: Kokouksissa on hyvä fiilis. Enää ei kukaan huuda pää punaisena toisille. Toisaalta myös kokousten sisältö on muuttunut siten, että nyt on uusia asioita päätettävänä. Ennen oli aikaa haukkua toisia, kun ei ollut mitään varsinaista asiaa päätettävänä.

Toimintasuunnitelmassa on selkänä tavoitteena, että SAHK ottaa ja saa muut ajoneuvoharrastajayhteisöt oman sateenvarjonsa alle. Kukaan ei tätä vastustanut, mutta vähän kuulosti siltä, ettei tätä vielä oikein ymmärretty ja takavuosien heikkous tutistuttaa polvia vieläkin. Vaikuttavuutta lisätään hankkimalla uusia kerhoja kuten esimerkiksi MB-Kerho kannattajajäseneksi. Keskeistä on saada museoautotarkastus-



Ennen SAHK:n Syyskokouksen alkua pyöritettiin meidän Retkeilyajo-filmi. Kuva mpz

minat yhtenäiseksi Suomessa ja löytää "harrasteajoneuvolle" joku yleiseuroopallaisesti harmonisoitu määritelmä.

Lisäksi perustetaan Ajoneuvokulttuurin Neuvottelukunta (ANK), jonka jäseniksi SAHK kutsuu omien edunvalvontajäsenedustajien, muiden harrasteyhdistysten edustajien ja muita vaikuttajien.

Meidän paikalliskerho-

jen näkökulmasta on hienoa, että SAHK on saneerannut toimintaansa niin, ettei vielä esitetty jäsenmaksujen nostoa. Meitä kerhojen edustajia oli 46 paikalla. Porukka oli ilmeisen tyytyväinen luottamusjohtoonsa, koska Leila valittiin hurraahuudoilla jatkamaan SAHK:n puheenjohtajana ja hallituksessa muutokset olivat aika minimaalisia. Ehkä pieni kauneusvirhe

tuli siitä, että Vetkun, joka on suurin SAHK:n järjestöistä, edustaja Tuure Hulmi siirtyi varajäseneksi.

Kun olin lyönyt nuijan pöytäni kokouksen päättymisen merkiksi, oli vielä yksi tilattu puheenvuoro. Janne Ollonqvist on Monitaituri, joka osaa puhua virkamiesten kieltä ja tuntee yhteistyökumppaneinaan Traficomien väen. Hän toimii Espoon Automuseossa ja osaa ehkä sen vuoksi myös "Pussihousujen kieltä". Hän esitteli loistavan vakuuttavasti sen mitä, SAHK:n pitää saada aikaan ja kenen kanssa, jotta esimerkiksi päästään eteenpäin museotarkastajien laatuksellisuudessa ja tarkastusten harmonisoinnissa. Väki kuunteli tarkasti ja nyökkäili. Kukaan ei esittänyt minkäänlaista vastustusta. Oli hauskaa, että Janne totesi, että kun Traficomien määräykset "Museoajoneuvopykälän" käytäntöön panosta perustuvat Ajoneuvolain edelliseen painokseen, on vaikea kuvitella, että määräykset olisivat ajantasaisia.

Teksti ja kuvat mpz



Aika leppoisissa tunnelmissa kokous alkoi ja myös päättyi. Listalla oli merkittäviä kehityshankkeita, mutta kokousväki oli hallituksen esitysten takana. Kuva mpz

Puurojuhla

Ranen kesäretken lisäksi yhdistyksemme käy perinteellisesti Hämeenkyrössä Puurojuhlassa, nyt 1.12. Ensimmäisenä Adventtina. Samalla tietysti tapaamme toimialueemme pohjoisen reunan väkeä. Puurojuhla meni varsin perinteisen kaavan mukaan, niin kuin kai Joulujuhlien kuuluukin mennä. Itse olen ajatellut, että Puurojuhla on hieno tapa aloittaa Joulun odotus, vaikei sitten sen kummemmin jaksaa enää odottaa.

Sasin Juhlatalo on hienossa kunnossa, maisemat ovat upeat ja itse talo on komea. Sasin juhlatalon emäntä aloitti vuosi sitten, kun edeltäjänsä jäi eläkkeelle. Hyvät puurot ja väskynäsovat hän jetti jo viime vuonna, joten mitään jännitysmomenttia ei ollut. Joulutortut ja kahvit olivat myös maistuvaisia.

Puurosta löytyi kolme mantelia, niin kuin pitikin. Mantelin löytäjät palkittiin. Arpajaisissa oli paljon palkintoja ja lähes kaikki arvat menivät kaupaksi. Kiitos arpajaispalkintojen lahjoittajille: Vehoniemi, Mobilia, Presco ja muutamat yksityishenkilöt.

Viihdyttäjänä meillä oli uusi



Sali oli hienosti katettu, mutta missä väki? Meitä oli vain 46 henkilöä paikalla. Monet "peruskävijät" olivat poissa. Kun oli vähän väkeä, arpojen myyntikin jäi pieneksi, vaikka palkinnot oli hienot. Ensi vuodeksi täytyy keksiä uudet kujeet. Kiitos Torstille taas kerran! Kuva mpz

esiintyjä, Stenari. Hän on tuttu monista autotapahtumista ja muistakin Tampereen seudun tapahtumista. Hän oli esiintymässä Retkeilyajojen tutustumiskekreissa. Tässäkin on pakko jon-

kinlaista vaihtelua pitää. Ensi vuonna sitten taas uudestaan. Niin kauan, kun Torsti jaksaa järjestää, tuskin kukaan haluaa muualle lähteä.

Kuvat ja teksti mpz



Tämän vuoden viihdyttäjä oli Stenari. Hän on varmasti Pirkanmaan suosituin trubaduuri tällä hetkellä. Stenari on vannoutunut kantrilaulaja, joka jo etukäteen sanoi, ettei yhtään joululaulua tule, mutta tulipas sentään yksi. Kuva mpz



Poikkeuksellisesti arpajaisissa ei ollut pientä ja nuorta onnetarta vaan kerhon terävä pää hoiteli hommat. Kuva mpz

Luottopelaaja

Teksti: Mpz Ari-Pekka Lällän haastattelun ja pitkän yhteistyön pohjalta, kuvat Ari-Pekan arkistoista.

Aloitimme edellisessä Hyrysyssä (3/2024) sarjan, jossa esittelemme hallituksen jäsenet. Aloitimme Kalevi Nokkosesta. Aloitustalvina oli sikäli selvä, että hänen taustojaan ja toimintaansa yhdistyksessä piti selvittää "Puurtajapalkinnon" hakemista varten. Nyt vuorossa on Ari-Pekka Lällä (s. 1962), yhdistyksen pitkäaikainen rahastonhoitaja.

Miten Sinä olet tarttunut autoharrastukseen?

Aloitin rallista. Se oli jo ennen ajokortti-ikää. Luokkakaverilani ammattikoulussa oli muutamien pojan kaverijoukko, joka harrasti Lada-merkkisiä autoja. Rakentelivat niitä ja ajoivat junioriluokassa rallia tai käytännössä yrittivät ajaa. Ajauin siihen porukkaan. Sitten, kun täytin 18 ja sain ajokortin, isä osti mulle Sunbeam Impin.

Pojat olivat Tampereen Urheiluautoilijoissa, TamUA:ssa, ja mäkin sitten liityin siihen. Jäsenet pääsivät Rauhaniemen rannan jäädä ajamaan. Siitä se sitten lähti. Vaihdoin Impin ykkösryhmän 1200 kuutioiseen Ladaan, jossa oli turvakaaret. Se oli vuosimallin -71 hieno yksilö. Se oli tullut Konelan pomolle edustusautoksi ja oli ihan ensimmäisiä Ladoja. Siitä oli joku Konelan työntekijä tehnyt itselleen st-ajokin. Turvakaaret olivat pakolliset. Ajoin sillä sitten noin 30 junioriluokan rallia. Sitten menin armeijaan Riihimäelle. Tuli vähän uudet puuhut, kun tapasin vaimoehdokkaan siellä. Jäi se rallin ajaminen. Ladan myin armeijan aikaan ja autohommiin tuli vähän taukoa. Perheen perustaminen vei ajan, mutta kiinnostus ralliin säilyi. Kävin katsomassa kisoja ja kuvasin Miikkulaisen Anteron GTV-yritykselle ralleja. Mutta hiljalleen ralliinkin



Jyväshovin Talviralli 1982.

nostus hiipui ja siirtyi tähän mobilisimiin.

Seurasin ralleja silloinkin, en muista, että Lada 1200 olisi koskaan ollut listojen kärkipäässä?

No ei, meille se oli ihan harrastusta. Silloin ralleihin osallistui maksimi 180 autoa, joista noin 120 oli yleisessä sarjassa ja me juniori-sarjalaiset sitten täytettiin ne loput paikat. Joskus junioreja ei mahtunut kisaan kuin muutama. Silloin rallit ajettiin ykkös- ja kakkosluokassa, joissa ykkösryhmä oli oikeastaan ihan vakioautoja. Ladaan ei ollut luokiteltu muuta kuin farmarin perävalitys, Volgan etujouset, konepuolelle ei mitään.

Se 1980-luku oli rallin



Ensimmäinen museoauto MB V170 1937

kulta-aikaa, voitosta kilpailtiin 1600-kuutioisissa, johon osallistuivat sen ajan Suomen huiput autoilla, joissa oli paljon tehtaan luokittelemia viritysosia, Escortteja, Avengereita ja sen sellaisia. "Ralli"-Lada 1200 maksoi 500 markkaa, seuraavaksi halvin 4 000 markkaa. Kun ostimme yleisen luokan kilpailijoilta loppuun käytettyjä talvirallirenkaita, ei Lada 1200 tahtonut jaksaa vetää autoa liikelle, kun "naulapyörissä" oli niin suuri vierintävastus. Mutta se oli hauskaa harrastamista. Ja kyllä niilläkin vauhteilla ojan puolelle pääsi. Ei meillä mitään trailereita tai huoltoautoja ollut, kisoihin mentiin ajamalla ja takaisin tultiin, jos päästiin. Ja autohan oli siviilikäytössä, sillä käytiin Korttelirallissa Hämeenkadulla ja ajettiin muutkin

ajot. Ja kyllä sitten rouvakin istui siinä, vaikka oli vannonut, ettei ikinä istu autossa, jossa on turvakaaret. Ei siinä yleiskilpailun sijoituksista ja lehtiotsikoista ajettu. Se oli aika samanlaista kuin tämä mobilisimi: kaveriporukka ja tehdään jotain, mikä huvittaa ja käydään jossakin tapahtumissa.

Mobilismin alku

Isä oli ostanut vuoden 1971 Sunbeam Avengerin ja museotarkasti sen melkein heti, kun se oli mahdollista. Se on minulla vieläkin ja on ollut kerhon osastolla useampia kertoja näytteillä. Mutta sitten kun saatiin talot sun muut rakennettua, laitoin ilmoituksen Maaseudun Tulevaisuuteen, että ostetaan harrasteauto. Monenlaisia pelejä oli, ja kävin katsomassa, muttei oikein mikään innostanut. Kaverilta tuli tieto Skodasta, Piikinokka -52 Vesivehmaalla. Siitä sitten suunnitelin rakentavani auton.

Suunnitelmiin tuli muutoksia. Yhdeltä ulkomaille muuttaneelta autoharrastajalta tuli toimeksianto tyhjentää talli Turun seudulla. Jäi kolme autoa, jotka eivät mahtuneet mihinkään tai joita kukaan ei huolinut: Mini, Peugeot 203 ja purettu, huonokuntoinen V170-Mersu. Ohje oli, että ajakaa Aurajokeen, jos ette muuta keksi. Mini ja Pösö



MB 450 SL 1980



MB 170 DS 1952 työnalla

auton sisustus on kyllä teetetty ammattiverstalla. Ja sitten on se Avenger. Kyllä minä Mersu-mies olen, mutta se Avenger perhekalleutena on tärkeä. Skoda lähti jo ajat sitten.

Olit aktiivinen uistelija?

Joo, niin me ollaan tavattu kalastuksen merkeissä. Olen aina tykännyt kalastamisesta. Setäni mökillä heittelin laiturilta virveliä. Jo mopoikäisinä ajelimme usein Pulesjärvelle yöretkelle heittelemään haukiuistimia. Niin, se oli työpaikan kalakerhon takia. Siellä oli uistelua, pilkkimistä, merikalastusmatkoja ja vaikka mitä. Ensimmäisen kerran osallistuin vuonna 1988 työkaverin kanssa hänen veneellä vetouistelukilpailuun Maisansalossa. Sitä tuli harrastettua noin 30 vuotta aktiivisesti näitä kilpailuja, parina viime vuonna enää aika vähän. Paljon tuli hienoja kokemuksia ja elämyksiä. Nyt kilpailutkin ovat vähentyneet, mutta silloin niitä oli joka viikonlopuksi Suomessa ja Pirkanmaallakin.

Valkeakoskella oli silloin



Kalastusharrastus

Harrasteautot = Mersut

Autoja minulla on se V170 -37 ja "Amerikan tuonti" 450 SL ja 300 -52, jolla viime aikoina on tullut liikuttua. Työn alla on vuoden 1952 170 DS, johon olen saanut Museoviraston avustusta useampia kertoja. Se on ihan sen dieselin ja taksihistorian takia. Nyt siihen sovitellaan sisustusta ja oventiivisteitä, on siinä hommaa! Rouvakin on ommellut oven tiivisteitä, vaikka

Tappajahauki-kilpailussa parhaimmillaan 380 venettä. Palkintona oli vene ja moottori suurimmasta hauesta. Häme-Cupin suurimmassa tapahtumassa Eräjärvellä oli yli 200 venettä. Tänä vuonna vastaavassa tapahtumassa oli 38 venettä. Romahdus on ollut nopea ja jyrkkä. On siinä vähän samaa kuin mobilismissa, että harrastus ei periydy aidosti seuraavaan sukupolveen. Kun päällikkyyks siirtyy veneessä isältä pojalle, ei se enää siitä etene. Ei tule kolmen 18-vuotiaan pojan venekuntia, niin se vaan on. Ja se on tosi kallis harrastus. Välineistöä tarvitaan paljon vene, vetoauto ja traileri. Bensaa palaa. Mobilisimi ei ole ilmaista, mutta vetouisteluun verrattuna halpaa. Vähillä osanottajilla kilpailut vähenevät, kun niitä ei saa kannattaviksi. Kyllä taitaa olla kuoleva laji!

Kangasalla oli Kangasalan Vapakaalastajat. Se oli aika uusi seura. Perustettu varmaan joskus 1990-luvun alkupuolella, nythän se on jo lopetettu. Olin siinä mukana. He järjestivät Mobilian rannasta kilpailuja. Olin siellä traileriparkin liikenteenohjaajana monta vuotta. Parkki oli silloisessa Tielaistoksen tiemestaritukikohdassa. Siellä varmaan tavattiin. (mpz: Joo, mun tehtävä oli saada trailerit pois Mobbarin pihalta ja Kisarannan parkkikselta, eli puolustaa Mobilian oikeuksia, kun pihaa ja Kisarantaa tarvittiin useana vuonna samaan aikaan johonkin isoon tapahtumaan. Muistan, että meillä olisi ollut ihan jotain suunnittelupa-

lavereja kaksistaan. Ei nyt ainkaan koskaan riideltä tai tapeltu ja hommat tuli hoidettua sovittulla tavalla. Vaikka oli veneporukassa kyllä monia Euroopan kuninkaita, joita mitkään ohjeet miellyttäneet, kun he pysäyttivät yhdistelmänsä Mobbarin rappusten eteen ja olivat sitä mieltä, paikka oli heitä varten tehty, miksi siinä muuten olisi ollut kiveystä! Mutta eiköhän jokainen trailerikunta loppujen lopuksi kamansa suunnitellulle paikalle vienyttä.)

Niin, olet maininnut usein työpaikan. Mikä on työurasi?

Olen ollut koko ikäni saman työnantajan palveluksessa eli Tampereen Puhelin Osuuskunnan, TPO. Sen nimi on vaihtunut Sooniksi ja sitten nykyiseksi Elisaksi. Ammattikoulussa opiskelin puhelinasentajaksi ja pääsin kesäharjoittelijaksi TPO:hon vuonna 1980. Työkortissani lukee työhön tulovuotena 1980, joten olen siis ollut 44 vuotta saman työnantajan palveluksessa. On se pitkä rupeama, mutta onhan sinä aikana alakin ja sen tekniikka muuttunut ihan kokonaan. Vuonna 1982 avattiin NMT 450-verkko, joka oli maailman ensimmäinen täysautomaattinen matkapuhelinverkko. Kun NMT 900-verkko avattiin vuonna 1987, tulivat "kännykät" mahdollisiksi. Onko siitä pitkä vai lyhyt aika? Nykyisiä yhteysverkkoja tuskin edes alan ammattimies osasi silloin kuvitella. Nykyisin esimerkiksi jääkiekon MM-kiso-





Työura 44 v

jen tai tämän syksyn NHL:n Global Series-otteluiden tietoliikennettä varten tehdään isot rakennelmat.

Asu-ajoneuvo

Tämä pukeutuminen on nyt meidän yhteinen lempiharrastus rouvan kanssa. Vaatteet on hankittu monista paikoista. Joskus ollaan saatu Mobiliasta joku palkinto, minun muistaakseni karkkipussi, rouvan mielestä viinipullo. Ja ollaan meidät palkittu monissa ajoissa. Voisi toivoa, että useammat osallistujat etsisivät auton aikakauteen sopivat asut. Se lisää ihan varmasti nostalgia-arvoa katsojien silmissä. Tämä miesten puku on

teatterista, Tampereen Teatterin muuttomyynnistä. Alkuvaiheessa käytiin ihan Tampereen Työväenteatterista vuokraamassa ja kyllä sitä tulee poikettua Lielahden kierrätyskeskuksessa, siellä on paljon vaatteita. Kyllä sama asu muutamaan ajoon tai tapahtumaan kelpaa.

Tampereen Mobilistit

Mersu vei Mersu-kerhoon. Olin MB-Kerhon Pirkanmaan jaoksen vetäjänä kaksikymmentä vuotta, mutta siitä pestistä luovuin kaksi vuotta sitten. On jäänyt vähän hämärään, miksi aikanaan liityin Tampereen Mobilisteihin. Nyt olen laskeskellut, että hallituksessa alkaa

nyt viides kausi, että olisin ollut siis kahdeksan vuotta.

Tulee MB-Kerhon kokemusten perusteella mieleen, että saattaahan Tampereen Seudun Mobilisteillekin käydä niin, että Syyskokoukseen tulee bussillinen tai kaksi jäseniä, joita kukaan ei ole koskaan nähnyt ja ilmoittaa vaativansa sitä ja tätä ja äänestää ”vanhat” kumoon joka asiassa eli vaihtavat puheenjohtajan ja vaihtovuoroiset hallituksen jäsenet. Jos ”nurkanvaltaajapuolueella” on yksikin paikka ennestään hallituksessa, niin heillä on heti enemmistö päättämässä yhdistyksen asioista tai mikäli ei ole, niin vuoden kuluttua varmasti on. Mitkä näiden ”nurkanvaltausten” tavoitteet ovat, jää usein epäselväksi, mutta kannattaa miettiä asiaa.

Meillähän kerhossa asiat ovat menneet rauhallisesti joihin hallittua latua vuosikausia, vaikka historiassa on toki ollut pahojakin hetkiä. Nyt kuitenkin kulujen kasvu on rahastonhoitajana helppo havaita. Kaikki kallistuu joka vuosi ja hinnat nousevat useita kertoja vuodessa. Niille me ei voida mitään. Jäsenmaksua ei voi nostaa, ainakaan joka vuosi. Voisi sanoa, että meillä on rakenteellista alijäämää. SAHK:n jäsenmaksu ei ensi vuonna nouse, mutta se on suuri menoerä. Hyrysysy ja Restaurantta ovat kerhon ylpeyksiä, mutta hyvin korkealla hinnalla. Keskeinen hallinnollinen ongelma on surkea sähköpostiosoite. Se lisää



Pienoismalliharrastus

automaattisesti kustannuksia ja vaikeuttaa jäsentiedottamista. Vaikea on uskoa, että missään muussa suomalaisessa yhdistyksessä olisi niin paljon sähkösoitteettomia jäseniä kuin meillä.

Kyllä tässä hallituksessa saa vielä miettiä ja kehitellä monia ajatuksia lisätulojen hankkimiseksi ja kulujen karsimiseksi. Oothan Säkin esittänyt lehden merkittävää uudistamista nimen omaan kulujen leikkaamiseksi. Kolme Restaurantta-markkinaa on pakko järjestää. Ja jos sataa yhtenäkin RR-päivänä, niin voi voi!

Rahastonhoitajan työ vaatii kyllä aikaa ja panostamista jonkin verran. Tavallaan pitää tietää ja ymmärtää, mitä tilinpäätös ja kuukausittainen ”välitilinpäätös” tai kuukausiseuranta on syönyt. Mutta mukavaa se työ on ollut. Nythän leikkaamme kustannuksia ja



Tapahtuman mukainen pukeutuminen.



helpotamme rahastonhoitajan työtä yhdessä uuden tilitoimiston kanssa. Vuoden vaihteen jälkeen lippu- ja lappu-homma saadaan siirrettyä koneelle. Se säästää sekä rahastonhoitajan että tilitoimiston aikaa.

Jäsenmäärä koko ajan kipuaa vähän ylöspäin ja on nyt 621, mikä se oli pari vuotta sitten, ennen kuin kun poistimme maksamattomia jäseniä ison nipun.

Teidän perhe on lähes ainoa jäsenkuntamme perhe, jossa kaikki osallistuvat kerhomme puuhasteluun. Sen on huomannut hallituskin, kun palkitsi Maijan hopeisella ansiomerkillä. Ja tyttärenne käy auttamassa meitä messuilla ja näyttelyissä. Voisiko Maija olla esimerkiksi olla ”uuden” naistoimikunnan aloittaja?

Ei semmoiseen taida olla aikaa kenelläkään naisella. Aika menee perheen ja työn kannalta ensi sijaisempiin asioihin. Jäsenen puolisoita sentään näkee ajotapahtumissa, mutta ei juuri Mustassalahdessakaan. (Maijan vastaus)

Mutta ei siitä ole kuin viitisen



MB 300 Mustalahti

vuotta, kun silloinen ”naistoimikunta”, siis lähinnä Prusin Arja ja Heinon Pirkko ja muutama muu veivasivat tapahtumia, niin, että joukkoon saattoi solahtaa joku ihan ulkopuolinen vapaaehtoinen. Onko ne kortit pelattu loppuun? Niin joo, kyllä se taitaa olla niin.

Silloin oli Pikkolan koulun keittiö ja silleen ”omat, pysyvät tilat” aina. Vaikea on nähdä minkään ”vanhan hyvän ajan” paluuseen tai uudelleen henkiin herättämiseen. Vaikea sanoa, mutta aina joku joskus onnistuu tällä harrasteautoilun allallakin. Forsan Piknik onnistuu keräämään

Restaurantin huippuaikojen, siis 10 000 kävijän, joukot aika kovan hintaan katsomaan toisiaan vuodesta toiseen tai Piek-sämäki, mihin näitä toistensa katselijoita tulee niin paljon, etteivät ne mahdu Piek-sämäelle.

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

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

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

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



Hyrysysin kauppapaikka



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

Myydään



Volvo Amazon takaluukku. Suora ja hitsaamaton. Hp. 80€. Tampere. Pyry Raunio p. 045 113 1430

Myydään **Chevrolet
Styleline Deluxe** vm. 1952.
Hintapyynti 10 000€ tai
tarjous. Tiedustelut 040
5143087



Myydään **Pontiac 1947**
?. Hintapyynti 10 000€
tai tarjous. Tiedustelut
040 5143087



Myydään

KAKSI AITOA KERÄILYKAPPALETTA ETSII KOTIA



Chrysler TC by Maserati

Vuosimalli 1991, kuusisynterinen moottori, 2972 cm³, teho 141 hv, nelinopeuksinen automaattivaihteisto. Edessä ja takana levyjarrut. Itsekantava avomallinen 2-ovinen teräskori, kangaskatto ja irrotettava kovakatto. Kaikki toimii. '91-mallistoa valmistettu 1 636 kappaletta.

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

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

Hintapyynti 14 500€ tai tarjous. Tiedustelut 045 666 3111



Buick Reatta Convertible

Vuosimalli 1991, kuusisynterinen v-moottori, 3791 cm³, 170 hv, nelinopeuksinen automaattivaihteisto, lattiavalitsin. Edessä ja takana levyjarrut. Itsekantava avomallinen 2-ovinen teräskori, kangaskatto. Huippunopeus yli 200 km/h. Kaikki mahdolliset aikansa sähköhimmelit, jotka kaikki toimivat. Matkamittarissa 55 000 kilometriä. Reatta on suunniteltu osittain Englannissa ja se on eurooppalaisen näköinen ja tuntuinen auto.

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

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

Hintapyynti 14 500€ tai tarjous. Tiedustelut 045 666 3111

Tampereen seudun mobilistit ry syyskokouksen pöytäkirja 12.11.2024

KOKOUKSEN AVAUS

Ennen kokouksen alkua Petri Kata alusti kokouksen sekä toivotti osallistujat tervetulleiksi. Petri kävi läpi kertauksen yhdistyksen säännöistä syyskokouksen osalta. Petri Kata avasi kokouksen 18:00.

1. VALITAAN KOKOUKSEN PUHEENJOHTAJA JA SIHTEERI

Puheenjohtajaksi ehdotettiin ja valittiin Håkan Sandbacka. Sihteeriksi ehdotettiin ja valittiin Matti Pitkänen.

2. VALITAAN KAKSI PÖYTÄKIRJAN TARKASTAJAA JA ÄÄNTENLASKIJAA

Pöytäkirjantarkastajiksi ehdotettiin Harri Grönhniä ja Risto Saloa. Risto Salo kieltäytyi. Tämän jälkeen ehdotettiin Timo Viita-aho. Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Harri Gröhn ja Timo Viita-aho. Ääntenlaskijat 1. ja 2. Päätettiin, että pöytäkirjantarkastajat toimivat myös ääntenlaskijoina.

3. TODETaan KOKOUKSEN LAILLISUUS JA PÄÄTÖSVALTAISUUS

Kokouskutsu on esitetty Hyrysisy-lehdessä sääntöjen mukaisesti (vähintään 2 viikkoa ennen kokousta) ja se on ollut myös yhdistyksen sähköisessä jäsentiedotuksessa. Todettiin kokous päätösvaltaiseksi nimilistan perusteella (liitteenä).

4. VAHVISTETAAN KOKOUKSEN TYÖJÄRJESTYS

Vahvistetaan hallituksen esittämä yhdistyksen sääntöjen mukainen työjärjestys. Hallitukselle on esitetty tai hallitus on itse esittänyt seuraavia asioita käsiteltäväksi asiakohdassa "Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat".
- Kunniapuheenjohtajan ja kunniajäsenen valinta
- Sääntömuutoksen toinen käsittely.
- Todettiin, että esityslistassa olevaa kunniajäsenen valintaa ei ollut mainittu kutsussa, koska esitys oli tullut säädettyssä ajassa, mutta lehden painoon menon jälkeen.
Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys yksimielisesti.

5. HYVÄKSYTÄÄN YHDISTYKSEN TOIMINTASUUNNITELMA SEURAAVAKSI KALENTERIVUODEKSI

Yhdistyksen puheenjohtaja Petri Kata esitteli toimintasuunnitelman vuodelle 2025. Toimintasuunnitelman muotoilu on muutettu yhdistystoiminnan ohjeiden mukaiseksi. Ensi vuoden haasteina todettiin olevan Hyrysisy-lehden julkaiseminen resurssien ja kustannusten osalta sekä talouden tasapainottaminen. Tavoitteena on jakaa vastuuta toiminnasta suuremmalle joukolla. Toiminnan painopisteet, tapahtumat ym. luettavissa liitteestä. Todettiin, että tällä tiedolla Mustalahdi olisi käytettävissä myös kesällä 2025. Toimintasuunnitelmaa ei voida hyväksyä ilman budjettia, joten molempien hyväksyntä käsitellään kohdassa 8.

6. MÄÄRÄTÄÄN HALLITUKSEN PUHEENJOHTAJAN JA MUIDEN JÄSENTEN KOKOUSPALKKIOT JA MATKAKORVAUKSET SEKÄ TILINTARKASTAJIEN PALKKIOT SEURAAVAKSI KALENTERIVUODEKSI

Ehdotus: - Hallitukselle ei makseta kokouspalkkioita. - Matkakorvaukset hyväksytyistä yhdistyksen ajoista korvataan matkalaskua vastaan. - Tilintarkastajille maksetaan korvaus laskun mukaan. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

7. MÄÄRÄTÄÄN YHDISTYKSEN JÄSENILTÄ KANNETTAVIEN JÄSENMAKSUJEN SUURUUS SEURAAVAKSI KALENTERIVUODEKSI

Hallitus esittää jäsenmaksujen pysyvän vuoden 2024 tasolla: - Jäsenmaksu 50 EUR, - Kannatusjäsenmaksu 100 EUR, - Ei liittymismaksua. Hyväksyttiin hallituksen ehdotus yksimielisesti.

8. HYVÄKSYTÄÄN YHDISTYKSEN TALOUSARVIO SEURAAVAKSI KALENTERIVUODEKSI

Yhdistyksen rahastonhoitaja Ari-Pekka Lällä esitteli talousarvion. - Talousarvion tarkkuustasoa tullaan hieman yksinkertaistamaan - Kustannukset ovat nousseet kautta linjan (mm. ALV) - Kirjanpito toimisto vaihtunut, joka pienentää paperilaskuista aiheutuneita kustannuksia - Jäsenlaskut suuri kuluerä - varsinkin kirjepostina lähetetyt. Keskusteltiin tämän vuoden taloustilanteesta, jonka todettiin olevan parempi kuin vuosi sitten. Hyväksyttiin toimintasuunnitelma (käsitely kohdassa 5) ja talousarvio vuodelle 2025.

9. VALITAAN HALLITUKSEN PUHEENJOHTAJA SEURAAVAKSI KALENTERIVUODEKSI

Esitetään hallituksen puheenjohtajaksi Petri Kataa. Valitaan yksimielisesti hallituksen puheenjohtajaksi Petri Kata.

10. VALITAAN HALLITUKSEN MUIDEN EROVUOROISTEN JÄSENTEN TILALLE UUDET JÄSENET

Erovuorossa hallituksen jäsenistä ovat Kalevi Nokkonen, Ari-Pekka Lällä ja Leila Suutarinen. Leila Suutarinen kieltäytyi jatkamasta hallituksessa. Esitetään Leila Suutarisen tilalle hallituksen Pyry Raunio. Valitaan uudeksi hallituksen jäseneksi Pyry Raunio. Valitaan Kalevi Nokkonen ja Ari-Pekka Lällä jatkokaudeksi.

11. VALITAAN KAKSI VARSINAISTA TILINTARKASTAJAA JA KAKSI VARATILINTARKASTAJAA SEURAAVAKSI KALENTERIVUODEKSI

Tilintarkastajiksi ehdotetaan: Juha Järvisalo HT-tilintarkastaja, Satu Sullanmaa HT-tilintarkastaja, Jyrki Laiho (toiminnantarkastaja) Varatilintarkastajiksi ehdotetaan: Asko Nieminen, Sami Saunajärvi Jokaiselta on kirjallinen suostumus tehtävään. Hyväksyttiin esitys yksimielisesti.

12. KÄSITELLÄÄN MUUT KOKOUSKUTSUSSA MAINITUT ASIAT

Esitellään sääntömuutokset ja mahdollisesti tehdään toinen hyväksyntä. Petri Kata esitteli sääntömuutoksen, joka käytiin läpi kevätkokouksessa. Hyväksyttiin sääntömuutokset huomautuksitta. Sääntömuutosesitys viedään tämän jälkeen PRH:lle. Hallitus esittää kunniapuheenjohtajaksi Håkan Sandbackaa. Hyväksyttiin esitys yksimielisesti. Hallitus esittää kunniajäseniksi Liisa Sallinen-Aro ja Aarno Kämpää. Hyväksyttiin esitetyt kunniajäsenet yksimielisesti.

13. KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

Puheenjohtaja päätti kokouksen 18:45.

Puheenjohtaja: Håkan Sandbacka
Sihtööri: Matti Pitkänen

Pöytäkirjantarkastajat: Timo Viita-Aho, Harri Gröhn

Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata
Puheenjohtaja
petrikata65@
gmail.com
0400 633 632



Pasi Myllymäki
Varapuheenjohtaja
peemyllymaki@
gmail.com
040 548 7914



Ari Pekka Lällä
Rahastonhoitaja,
jäsenkirjuri
lalla@kolombus.fi
050 596 9181



Tuukka Perkola
Tampere-strategia
tuukka@
sahkourakointia.fi
040 505 1799



Leila Suutarinen
Edunvalvonta
leila@
automuseo.com
050 365 7023



Kalevi Nokkonen
Pihapehtoori
kalevijakari@
gmail.com
050 596 1219



Mikko Heimo
Hallituksen jäsen
mikko.heimo@
gmail.com
050 539 7410



SINULLA ON ONGELMA
MEILLÄ ON RATKAISU



NE LAADUKKAAMMAT AUTONHOITOTUOTTEET



JÄLKEEN



JÄLKEEN



ENNEN



#Labocosmetica[®]
LABORATORIO ITALIANO COSMETICI AUTO DAL 1965



MANIAC
LINE
MA-FRA

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