

HYRYSYSSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 1 / 2022



Ääni sadan vuoden takaa sivu 4



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
Gaggenau	4
Mustalahti 20 vuotta	8
Näsijärviajo 20 vuotta	10
Merkkinurkka	12
Museotarkastuksessa nähtyä	14
Dodge La Femme	16
Rane muistelee, osa 72	22
Suomi liikkeelle 1920-luvulla	32
Antin autot osa 5	35
Tapahtumakalenteri	40
Keskusliiton kuulumisia	42

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



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 2022 HYRYSYI ilmestyvät:

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

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 1/2022 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Antti Prusi, Hannele Hatanpää, Ville Koskeniemi, Kauko Välimäki, Håkan Sandbacka, kerhon arkisto

Kannen kuva: Lielahden paloasema sijaitsi Niemen kartanon navettatallirakennuksessa. Rakennus valmistui vuonna 1920 Birger Federley'n suunnitelman mukaisesti. Tässä rakennuksessa oli Benz Gaggenau kodi vuosina 1922-1956 ja uudestaan 1970-luvun alkuvuosina.



Puheenjohtajalta

Tiukka mutru huuleen...

Kun nyt on ainakin väliaikaisesti irtauduttu yhdestä viestintäfarssista ja koronarajoitukset on poistettu, on hyvä muistaa, ettei koronapöppö varsinaisesti ole mihinkään lähtenyt. Ainakin omassa lähipiirissäni koronatartuntoja on viime aikoina ollut enemmän kuin edeltävänä kahtena "koronavuotena" yhteensä. Niin, ja kyllä, kaikilla heillä on ollut rokotukset, jopa lapsillakin. Samalla voi lukea ainakin lehtien pienellä kirjoitetusta tekstistä, että kuoleisuus on lisääntynyt. Kannattaa siis olla vielä varovainen ja noudattaa jo opeteltuja hygieni- ja etäisyysohjeita.

Tässä HyrysSYSissä on tämän vuoden tapahtumalista, joka on vielä täydentymässä. Kaksi vuoden ensimmäistä kuukautta menivät koronarajoitusten vuoksi plörinäksi. Pienissä puitteissa on "Makkaraterapiaa" pidetty yllä. Suunnitellut tapahtumat piti siirtää eteenpäin. Toisaalta sitten, ihme kyllä, esimerkiksi Falunin DAK-Marknad ei ole julkistanut ajankohtaansa, eikä edes sitä, pidetäänkö sitä lainkaan. Sama koskee joitakin kotimaan tapahtumiaakin. Epävarmuutta tulevaisuudesta siis on.

Toisaalta sitten näkymättömissä ja kuulumattomissa on puuhailtu. Nyt näyttää siltä, että SAHK:n museoajoneuvotarkastajien koulutus alkaa monen vuoden tauon jälkeen, ja että saamme sinne pari nuorehkoa jäsentämme koulutukseen. Yhdistyksen toimihenkilöstön sukupolvenvaihdos etenee muutenkin. Näsijärvi-ajoon harjoittelee uusi tapahtumanvetäjä ja viestintään on saatu myös uusia toimijoita. Kohta ei tarvitse kuin vaihtaa puheenjohtaja, niin olemme SAHK:n nuorekain kerho.

Tämä vuosi on meille ainakin kolminkertainen juhlatvuosi. Pirkanmaan vanhin paloauto, Benz Gaggenau täyttää 100 vuotta ja sitä juhlitaan sen vanhalla paloasemalla Niemen kartanon pihalla. Näsijärvi-ajossa juhlitaan sen 20-vuotista historiaa. Samoin Mustalahti viettää 20-vuotisjuhliansa.

Kun näpyttelen tätä, on läheinen naapurimaamme juuri aloittanut oman aggressionsa. Kun maantieteilliseksi koulutettuna ja vanhojen karttojen harrastajana jo toisessa sukupolvessa katselen karttoja, niin tältä naapurimaalta on aina puuttunut merenrantaa. Meillä on pitkä yhteinen raja ja Suomella on paljon rantaviivaa. Tiukka mutru huuleen ja selkä vastatuuleen, niin eiköhän tähänkin selviytymiskeinot keksit!

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

O. MÄNTYLÄ OY
LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon
Aarre

ProMart

FIXUS
KANGASALA

Presco
House of Quality

Mesi M Auto oy

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

TAMMER
Lattiat

Myöhemmin 1930-luvulla palokunnan nimi muuttui Lielahden tehdas palokunnaksi, Lielahden T.P.K.

Gaggenaun koti

Niemen tilan tai kartanon maille syntyi yksi komeimmista rakennuksista vuonna 1920. Se oli jättiläiskokoinen navetta- ja tallirakennus, jonka päätyyn tuli kaksi linnamaista tornia. Tähän rakennukseen perustettiin Lielahden tehtaisten paloasema. Paloasema on rakennuksen eteläpäädyssä. Sen yläkerrassa on palopäällikön asunto ja maan tasossa autotallit eli siis Gaggenaun koti. Länsipuolen torni on letkujen kuivatustila.

Tässä on siis lyhyehkö johdatus siihen, miksi Hyrsyn kansikuvaksi on valittu rakennus. Rakennus on ollut Benz Gaggenaun kotina vuodesta 1922 vuoteen 1968 ja toiseen kertaan 1970-luvulla. Niemen tilan rakennuspihalla vietetään myös Gaggen 100-vuotisjuhla lauantaina 14. toukokuuta torvisoittokunnan soittaessa. Ääni sadan vuoden takaa tulee, kun Kake Välimäki itse oikeutettuna ehkäpä ajaa sillä kunniankieroksen.

Tammobin Gagge

Auto on perustaltaan Benz Gag-



Niemen tilan navetta- ja tallirakennus vuodelta 1920, jonka nurkan takana on paloasema.



Gaggenau kylkeen maalattiin merkki, joka on melkoinen taideteos. Kun auton maalaus on uudistettu, merkki on kopioitu piirtämällä, jotta se on voitu toistaa uuden maalin päälle.

genau 2-2½ tonnin kuorma-auton alusta. Valmistusnumeroa vertaamalla muihin tunnettuihin Gaggenauhin se todennäköisesti on valmistunut vuoden 1921 puolella. Alkumobilistit pitivätkin sitä vuoden 1921 mallina.

Kämpin Aarno on kaivellut esiin Hämeen läänin ensimmäisen rekisteri kantakirjan, josta käy ilmi, että Gagge on rekisteröity 17.8.2022 rekisteriin numerolla 115 ja saanut rekisterinumeron H-115. Myöhemmin näkyy, että rekisterin kantakortilta se on poistettu päivämäärällä 31.12.1957 ja viimeinen varsinainen rekisterivuosi on 1955. Se näkyy myös auton viimeisessä rekisteriotteessa, joka on tallella.



Tehtaan kahdesta henkilömallin Mercedesesta rakennettiin VPK:n omin voimin palopäällikön auto ja miehistön auto, jossa näkyy myös jatkotikkaat. Lielahden tehtaan verstaan väki muutti vuonna 1928 kaksi tehtaansa Benz-henkilöautoa paloautoiksi. Ensimmäinen auto on tarkoitettu palopäällikön käyttöön, toisena jonossa on miehistönkuljetukseen tarkoitettu auto ja kolmantena Benz-Gaggenau. Vuonna 1928 Gaggenau umpikumirenkaat vaihdettiin ilmarenkaiksi. Ajoneuvohistorian näkökulmasta tämä on ainut merkittävä autoon tehty muutos tai parannus 100 vuoden aikana. Kuva: Kalle Kurki

Rekisterikirjasta näkyy, että hevosvoimia on 40, esitteen mukaan 40-45 hevosvoimaa. valmistekilvessä on 40. Moottori on nelisynterinen ja sen tilavuus on 6,269 litraa. Sylinterillä on kokoa kuin maitohinkillä, noin 1,5 litraa. Sylinterin halkaisija on 110 millimetriä ja iskun pituus 165 millimetriä. Omamassa on 4075 kiloa palovarustuksella ja kantavuus 2 tonnia. Alusta omamassa on 2800 kiloa, joten palopumppu varusteineen ja palokori painavat noin 1300 kiloa. Esite lupaa huippuvauhtia 30 kilometriä tunnissa.

Esitteen mukaan alustan olisi saanut ilmakumirenkailla, mutta ehkä varmemmaksi arvioitiin umpikumipyörät. Ilmarengaspyörät asennettiin 6 vuoden kokemuksen perusteella vuonna 1928.

Tietyvästi auto palveli hyvin. Tehtaan väki, joka muodosti palokunnan, hoiti sitä huolella. Ilmeisesti kuitenkin auton palvelusaika on päätynyt perävaurioon, koska kun auto pääsi kerhomme hoitoon, voimansiirto oli juuttunut kiinni. Perästä löytyi ATA Oy:n valmistama ratas.

Auton palontorjunta työstä ei ole tietoja. Ne pitäisi etsiä vanhoista Aamuledistä, mikä nykyajan tietotekniikalla ei ole mahdollista tehdä.

Gaggenau palouransa jälkeen

Varhaismobilistit saivat auton haltuunsa 1950-luvulla, samoihin aikoihin kuin Republik-kuorma-autonsa. Gagge hinattiin talvipakkasessa Tam-

pereelta Helsinkiin. Harmillisesti heillä ei ollut resurssia säilytystiloihin ja hyvin pidetty Gagge rappeutui. Se oli ensin SAHK:n Porkkalan varastossa, josta se siirtyi Huuvariin Askolaan varastoon.

Kun SAHK:n aluekerhot syntyivät, se alkoi luovuttaa kalustoa kotiseudulle. Vuonna 1970 auto siirtyi takaisin vanhaan kotiinsa Niemen navetan vinttiin ja Serlachiuksen omistukseen. Sieltä se siirtyi Tampereen Seudun Mobilistien omistukseen ja siirrettiin Sallisten takapihalle kunnostettavaksi. ja näin se palasi hyvään kuntoon, jopa palopumppu elvytettiin ja omenapuiset ryyppykuppien kahvat sorvattiin tuhoutuneiden tilalle.

Sitten seurasi pitkä jakso Hämeenlinnan Ahveniston Automuseossa vuodesta 1972 näyttelyyn avajaisista 20 muun auton kanssa. Se oli vuonna 1988 siellä edelleen. Sitten Automuseon lopetettua toimintansa se siirrettiin Restaurantaan. Se oli uudelleen aika happamassa kunnossa.

Yhteisöllinen esine

Tämä jakso perustuu pitkälti Kaken muistiinpanoihin. Autoa voisi kutsua, kuten Kämpin Aarno on sanonut, Kakenauksi. Autoa on sen elinaikana useampi "Karhukopla" kunnostanut, joten kunnia sen arvon palauttamisesta kuuluu monille. Mutta koska Kake on puuhaillut auton kanssa varmasti pisimpään ja nyt myös aikoo saada sen kuukauden sisään kuntoon, niin pakko uskoa häntä.



Gaggenau siirtyi Kangasalle vuonna 1972 palattuaan varhaismobilistien varastointikierrokselta Etelä-Suomessa Sallisten kuorma-auton lavalla Porkkalasta. Se on Magirus-Deutz Saturn 145 FLHD TT 6 6x2 vm 1965, jonka tietysti valistunut lukija tunnisti heti. Kuva Olavi Sallinen.

Sitten vuonna 2001 päästiin tutkimaan perän vaurioita. Sittemmin perä saatiin kuntoon. Siihen teetettiin yksi uusi hammaspyörä. Auton liikuttelu oli rikkonut vaihdelaatikon, jonka kimppeun on käyty sen jälkeen. Tähän saatiin vuonna 2016 Museoviraston avustus Opetus- ja kulttuuriministeriön varoista. Tämä oli harjoitus, jolla tutkittiin mahdollisuuksia aloittaa nykyinen Museoviraston

maantieliikenteen kulkuneuvon avustuskäytäntö.

Kake on halunnut nimetä vuoden 1990 "Karhukopla" Aippa Lahden, Eetu Vuolteen, Antti Prusin, Matti Launiken, Reijo Aaltosen, Jukka Toivan, Aarno Kämpin ja Matti Niemisen itsensä lisäksi. Nyt työtä sitkeästi jatkaa Kake Aarnon avustamana. Makkaraterapian väki hämmästelee työtä asiantuntevasti. Mutta hieno ja

Kake ja Kakenau yhteensä 170 vuotta

Kake täytti 70 vuotta 24.1.2022. Sitä juhlittiin ankarasti Maanantaiterapiassa. Kake edustaa kerhossamme "Vanhan Liiton" väkeä. Kaikki mikä on metallia, on Kaken hallinnassa. Jos jotain ei ole, Kake tekee sen itse. "Vanhan Liiton" edustaja osaa tehdä nämä ja muutkin asiat niin, ettei niitä tarvitse ihmetellä tai erikseen pyytää. Ne vaan tapahtuu.

Sama koskee puutakin. Kake varmaan nukkuuikin moottorisaha kainalossa, kun se istuu käsiin niin hyvin. Eikä tässäkään tarvitse neuvotella, hommat on tehty, ennen kuin on keksitty, mitä pitäisi tehdä.

Kakella tietyvästi on useita autoja rakenteilla, mutta useimmin hän on näkynyt Hillman Minxin ratissa tai sitten Borgward-kuorkin ratissa. Toivotavasti hän alkaa ulkoiluttaa kerhon Chevrolet-kuorkkia, kun hän on sitä vasemmallä kädellä korjaillut Gaggenau vaihdelaatikon sivutoinää.



Kake jaksaa painaa töitä hymy naamalla. Kuvista voi vertailla, mitä 20-30 vuotta hauskaa harrastusta vaikuttaa ulkonäköön – eipä juuri mitään.

hyvin aitona säilyneen oloinen siitä tulee.

Esillä

Gaggenau on ollut esillä pitkään Ahveniston Automuseossa. Vuonna 1976 se esiintyi Retkeilyajon osanottaja listassa, tuskin kuitenkaan oli ajoissa. Vuonna 2017 se oli Mobilian Suomi turvassa-näyttelyssä. Pirkkahallin näyttelyssä se oli vuonna 2004. Vuonna 2017 Aamulehti kirjoitti ison jutun Gaggenausta ja Kakesta sekä Aarno Kämpistä.

Tänä juhluvuotenaan Gaggenau on kesän Vehoniemessä. sitä ennen se suorittaa vierailut Pirkka-hallin Hot Rodissa, Lahden Classicissa ja tietysti omissa juhlissaan Niemen tilalla toukokuussa.

Lopuksi

J.W. Enqvist Oy alkoi hyytyä jo 1930-luvulla, osin tietysti ulkomaalaiseen omistukseen, jolloin ajatus tehdasyhdyskunnan kehittämisestä haudattiin. Alun perin Ylöjärven kuntaan kuulunut Lielahden liitettiin Tampereen kaupunkiin vuoden 1950 alussa.

Vuonna 1965 yritys siirtyi G. A. Serlachius Oy:n haltuun yritysostolla vuonna 1965. Serlachius rakennutti Lielahden alueelle vaahdomuovitehtaan 1970 ja aaltopahvitehtaan 1971. Niemen saha suljettiin 1965, ja sulfiittiselluloosan valmistus Lielahdessa päättyi 1985. Sellutehtaan yhteyteen alun perin rakennettu, myöhemmin Ligno Technin omistukseen siirtynyt ligniinitehdas lakkautettiin kesällä 2008. Tehdas oli siirtynyt suhteellisen pitkäikäiseen yritysorganisaatioon kautta Metsä Board Oyj:n omistukseen (vuoteen 2012 M-real Oyj, ennen vuotta 2001 Metsä-Serla Oy). Tampereen kaupunki osti alueen rakennuksineen vuonna 2014 ja on jalostanut sitä. Niemen kartanon omistaa nykyisin Rientolan Settlementi Ry.

Esittelemällä Benz Gaggenau sen alkuperäisellä kotipaikallaan teemme siinä kotiseutukulttuuria tai ehkä oikeammin liitämme Gaggenau sen alkuperäiseen toimintaympäristöön, joka onneksi on saanut hoitajakseen yhteisön, joka arvostaa ja pitää sitä kunnossa, aivan samoin kuin meidän kerhomme hoitaa Gaggenauta.

MUSTALAHTI 20 vuotta

Teksti Martti Piltz,
kuvat vanhoista Hyrsysystä

Puheenjohtaja Aippa Lahden pitkän hallintouran (pj 1991-2003) loppupuolelle osui kaksi kerhon toimintaa jatkuvasti pönkittävä tapahtuma. Toinen on Mustalahti ja toinen Näsijärvi. Mustalahden "Grand Old Man" Pauli Valo on muistellut Hyrsyssä syksyllä 2002, että kun kerholla oli kolme ajotapahtumaa vuodessa, niin lisäksi olisi mahtunut. Silloin vakiintunutta ohjelmaa olivat Vappuajo ja Vehoniemen kesä- ja syysajot.

Rohkeana miehenä Pauli marssi Tampereen kiinteistötoimistoon. Hänen visionsa oli kerran viikossa kokoontuminen. Paikaksi hän esitti Tammelan toria. Ilmeisestikin hän oli Tammelan torin toriparlamentin vaikutusvaltainen jäsen. Kiinteistötoimistossa innostuttiin asiasta heti. Keskustelua käytiin Tammelan torista, Keskustorista ja Tullintorista. Kiinteistötoimistolla oli selkeä kanta, että paras paikka olisi Mustalahden satama-alue.

Tämä saattaisi viitata siihen, että Mustalahti oli tulossa kaupungin kehityskohdeksi. Satama-alue oli satamana, mutta muuten jokseenkin olemattomalla käytöllä ja nykyiset kahvila- ja ravintolarakennukset alkuperäisessä käytössään varastomakasiineina. Se oli ehkä hieman syrjäinen paikka, verrattuna Paulin torivisioihin, mutta aika on parantanut sen ongelman. Ja onhan Mustalahti aina ollut viihtyisän näköinen liikennepaikka, ja ajan myötä myös palvelut ovat parantuneet ja ilmekin kohentunut. Mutta Pauli oli liikkeellä oikeaan aikaan oikeassa paikassa. Lupa tuli klo 18-21 keskiviikkoiksi 15.4.2002 alkaen.

Ensimmäiseen kokoontumiseen keskiviikkona 24.4. paikalla oli kaksi autoa, Pauli ja Aippa autoineen. Vappuajo käytettiin uuden tapahtuman mainostamiseen. Mainosvälineenä olivat käyttölupakopiot. Toisella kerralla 1.5. kasvuprosentti oli täydet sata pinnaa, kun osallistujia oli neljä autoa. Kun sitten Aamulehti innostui kirjoittamaan uudesta tapahtumasta 29.5., oli paikalla jo 30 ajoneuvoa. Vaatimattomana miehenä Pauli totesi, että säällä on suuri vaikutus kävijämäärään, niin kuin on tietysti nykyisinkin.

Hyrsysyn silloin juuri aloittanut päätoimittaja Markus T. Ahola omassa kommentissaan ilmaisi, että Pauli oli luonut varsinaisen menestystuotteen kerholle. Paitisi, että oli syntynyt uusi yleisötapahtuma Tampereelle, myös mobilistiharrastus oli saanut "näyteikkunapaikan" tamperelaisen ja Särkänniemen sekä Sara Hildenin



Mustalahden leppoisaa rauhaa kesällä 2002. Kuvat Markus T. Ahola.



taidemuseon kävijöiden silmissä. Tämä oli myös tuonut kerhoon uusia jäseniä. Hän kiitti ansaitusti Paulin ja toivotti kesäksi 2003 samalla aikataululla.

Jos jälkikommenttina lisään tähän, että se sopimus, joka nykyisin allekirjoitetaan Tampereen kiinteistötoimissa, on jokseenkin pilkulleen sama kuin tämä Paulin ura-uurtava sopimus oli. Nykyisin teemme tai saamme tehdä sopimuksen vain vuodeksi kerrallaan, koska Mustalahti on suurten mullistusten suunnittelukenttä, mutta voi

olla lähivuosina, jopa jo vuonna 2023, rakennuskohde. Olemme tietysti todenneet jo vuosia sitten, että sataman avoin alue on pienentynyt ja samalla ajoneuvomäärä lisääntynyt. Keskusteluja käydään Kiinteistötoimen kanssa mahdollisista uusista kokoontumispaikoista, jotka kuitenkin olisivat keskustan ihmisvirtojen ääressä. Ihan helpolta ei näytä, mutta se ei tietenkään estä meitä kiittämästä Paulia!

Tervetuloa mukaan!



Kurvaakangasalle

LAUANTAI 11.6.2022 klo 10-15
MOBILIA JA VEHONIEMEN AUTOMUSEO

- Suomen linja-autohistoriallisen seuran vanhat bussit kuljettavat yleisöä Mobilian ja Vehoniemen välillä.
- Vehoniemen automuseolla pienoismallipäivä.
- Mobiliassa harrasteajoneuvoparkki ja palkintojen jako.
- Tampereen seudun mobilistien Näsijärvi-juhla-ajo saapuu Mobiliaan klo 14.

Lisätietoja: mobilia.fi & automuseo.com

NÄSIJÄRVIAJO 20 vuotta

Teksti Martti Piltz, osittain Håkan Sandbackan haastattelua.

Håkan Sandbacka herätti minut päiväunelmistani 27.7.2022 kysymällä, että olenko huomannut, että kerhomme Näsijärviajo aloitettiin vuonna 2002 eli 20 vuotta sitten. Nimi oli ensimmäisellä kerralla Näsijärven ympäriajo. Samalla hän kiikutti tunnistamattomasta lähteestä olevan painokopion ajoista jo vuonna 1931. En tietenkään ollut älynnyt tätä 20-vuotijuhlan aihetta, mutta olin jo aikaisemmin selvittänyt, että Näsijärveä on kierretty jo ennen sotia. Sitten tehtiin saman tien pieni äänitallenne asiasta

Kerhon Näsijärviajot

Hyrysysyn mukaan vuonna 2002 ajettiin ensimmäisen kerran Näsijärven ympäriajot 31.8. Tapahtuman järjestivät ja siitä Hyrysysyn raportoivat MUSTALAHNILAISET. Nauhoittaessani Håkan kanssa muistoja tästä ensimmäisestä ajosta, tietysti kiinnosti, mitä olivat "Mustalahnilaiset" ja miksi käytettiin nimimerkkiä. Håkan vastaus on riittävän epäselvä, joten hän oli varmasti mukana. Håkan mukaan Arto Rantala oli tärkein aloitteentekijä ja toteuttaja. Mutta ilmeisesti nimimerkki oli päätoimittajan, Markus T. Aholan luomus. Lyhyessä artikkelissaan Mustalahnilaiset in-



Reittikuvauksen mukaan tässä ollaan ilmeisesti tunnin tauolla Muroleessa. Vasemmalla opastaulu "RUOVESI". Autoista on helppo tunnistaa Jorma Palosen Jaguar Mk 1. Jorma on puurtanut pitkän uran ajon järjestäjänä. Hän on edelleen ajon järjestelyporukassa. Taustalla on Hoppulan Veksin Opel Blitz-kuorma-auto. Kuvailaina Hyrysystä.

toutuivat hankkeeseensa kesän alusta alkaneiden Mustalahden kokoontumisien menestyksen pohjalla. Selkeänä ja selkeästi ilmoitettuna tavoitteena oli saada kerhoa tunnetuksi Tampereen ulkopuolella ja siten hankkia kerholle arvostusta oman alansa asiantuntijana.

Ajo onnistui hyvin. Lähtö oli Metro-Auto Oy:stä, joka oli tapahtuman sponsori. Reitti kulki Ylöjärven ja Kurun kautta Muroleeseen ja sieltä Kapeen kautta takaisin Tampereelle. Osanottajia oli 24 ajoneuvoa. Järjestäjät esittivät kerhomme hallitukselle Näsijärven Ympäriajon ottamista vuosittaiseen

perustoimintaan ja näinhän sitten tehtiin.

Tammobin Näsijärven ympäriajon muistelu

Håku kertoi äänitallenteessa 27.7.2021, että he valitsivat vuonna 2002 nimen Näsijärven Ympäriajo sen vuoksi, että Tampereella oli ST-ajo eli suunnistus- ja tarkkuusajo, jonka nimenä käytettiin Näsijärviajoa. Oli epäselvä, oliko nimi rekisteröity. Mustalahnilaiset eivät halunneet joutua kahnauksiin ja valitsivat nimen Näsijärven Ympäriajo. ST-ajot olivat olleet suosittu kilpailumuoto

1950-luvulta saakka, mutta ne olivat kuihtumassa pois, osittain rallien tieltä. Håku toteaa, että silloin Näsijärven ST-ajot olivat niin suosittuja, että "kaikki" halusivat päästä niihin mukaan.

Mobistien Näsijärven Ympäriajo oli uuden tyyppinen ajo. Sponsoriksi lähti Metro-Auto ja mainostyöt teki Mansen Mainospalvelu. Näsijärvi kierrettiin ensimmäisellä kerralla vastapäivään ja suunniteltiin, että seuraavalla kerralla ajetaan myötäpäivään, mikä tehtiinkin. Mutta se oli aika tylsä idea, jos vertaa sitä vaikka tämän vuoden (2021) reittiin. Se oli ajokokeuksena aivan loistava, toteaa Håku. Siinä on keksitty koko ajan uutta ja siitä on tehty tapahtuma.

Sitten kävi ilmi, ettei kukaan ollut rekisteröinyt Näsijärviajon nimeä ja siihen nimi muutettiin toisen vuoden jälkeen. Toisaalta reittikin muuttui Näsijärven kiertämisestä uusien hienojen teiden ja kohteiden etsimiseksi. Samalla me Arton kanssa hyppäsime pois ja ajot jatkuivat uusilla vetäjillä. Moottoripyörät jäivät sitten kokeilun jälkeen pois, koska kartanluku katsottiin riskitekijäksi liikenteen lisääntyessä. Alun perin vuonna 2002 meillä oli kaksi py-sähdystä, Kurun linja-autoaseman baari ja Muroleen kanava. Kyllä meidän mielestämme ta-



Muroleessa vuonna 2002 kuvattiin komea autokatras. Osanottajakyltit kuulelman mukaan jaettiin vasta Muroleessa, siksi ihan kaikissa ei kylttiä näy. Wartburgin kyltistä on helppo lukea, että ajon nimi oli silloin Näsijärven Ympäriajo. Vasemmassa reunassa on kuvaajan Hillman. Kuva Kauko Välimäki.



Näsijärvi-ajot 2004 olivat ilman "ympäri"-sana ensimmäistä kertaa. Autokuntia oli jo 60, mikä on aika huima määrä. Suunnilleen sama, mihin viime vuonna päästiin Näsijärviajon uuden nousukauden tuloksena. Ei silloinkaan enää kanttautojen määrä kovin mahtava ollut, mutta oli niitä sentään malliksi. Sen, minkä nykyisinkin huomaan, huomasi myös lehden silloinen päätoimittaja: Ajoin tulee joka vuosi uusia, ennen näkemättömiä autoja ja niiden ajoporukoita. Kuva Markus T. Ahola

pahtuma saatiin hyvälle raiteelle kahdella ensimmäisellä kerralla. Olihan meillä onneakin, kun Ahon Lasse oli Metro-Auton toimitusjohtaja ja tuki meitä merkittäväksi.

Taustaa Näsijärviajolle

Näsijärviajo on perustettu vuonna 1924. Kilpailu oli puhtaasti maantiekilpailu eli siis lähtökohdallisesti nopeuskilpailu yleisillä maanteilla, tavallaan ralliajon esimuoto. Käytännössä autot pyrittiin tekemään tasavertaisiksi niiden suorituskykyeroista huolimatta eli autoille oli määrätty luokkakohtaiset keskinopeustavoitteet, joita valvottiin "salaisilla" tarkastusasemilla.

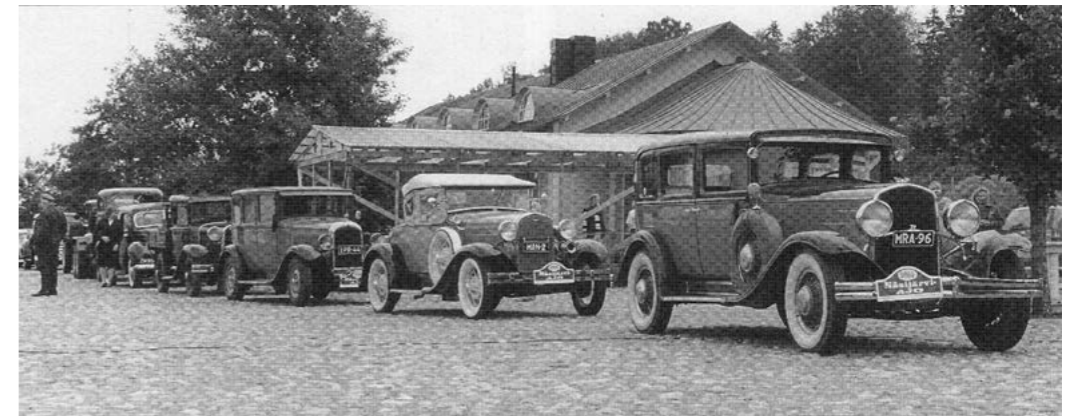
Aikansa lehdet, erityisesti Suomen Autoilijaliiton Autoilija-lehti, kehui Näsijärven ympäriajoa Suomen ainoaksi oikeaksi autokilpailuksi. Kilpailuun liittyi raviradalla ajettu nopeuskoe viiden ja kymmenen kilometrin matkalla.

Näsijärviajo (nimen kirjoitusasu on vaihdellut) on jäänyt Suomen autourheilun historiaan melko tuntemattomaksi. Syykin on selvä. Se ei kuulunut kansainvälisen kilpailun järjestämisoikeuden piiriin, jota hallitsi

Vuonna 1931 Näsijärviajoa kutsuttiin Näsijärven Ympäriautoiluksi. Lähtö tapahtui klo 11 Kauppatorilta. Kilpailun voitti Asser Wallenius, josta kehittyi pariksi vuosikymmeneksi yksi Suomen "tähtiajajista". Hän kilpaili Fordilla. Toinen tuloslistoilla usein mainittu henkilö oli majuri Lennart (Lenni) Nordenswan, joka nuorena oli ollut Sotaväen Autojoukkojen ensimmäinen päällikkö. Kuvaaja K.O. Lumme, lähde tuntematon.

Suomen Autoklubi (AK), joka oli Kansainvälisen Autoilijaliiton virallinen edustaja Suomessa. Samasta syystä oli mahdollista järjestää kilpailuja vapaammin säännöin kuin AK. Autoilija-lehdessä mainitaankin, että AK:n kilpailuissa on pakko

olla mukana suunnistusta, joka teki niistä hitaita ja vähemmän hurjia. AK:n nopeustarkkuus ja suunnistuskilpailuista sitten myöhemmin kehittyi ST-ajo (suunnistus- ja tarkkuusajo), joka on nykyinenkin kilpailumuoto nimellä autosuunnistus.



Vuonna 2005 lähtöpaikaksi oli valittu Mustalahden. Kanttautoja on komeasti neljä. Hyrysyssä julkaistiin komea kuvakavalkadi osallistujista, mutta juttuun ei enää voimaa riittäneet. Kuvatekstin mukaan ajot ovat jo "perinteiset". Kuva Markus T. Ahola



NÄSIJÄRVEN YMPÄRIAJOT. 1931. K. O. LUMME.

Autoilijaliitto oli lähinnä taksi-autoilijoiden yhteinen yhdistys, joka perustettiin vuonna 1926 ja hiipui 1930-luvun loppuun mennessä.

Tapahtumaa on mainittu esimerkiksi aikansa Aamulehdissä yhtenä kesäkauden huipputapahtumana. Eräs erikoisuus, joka on otettu esille myös Mobilian 1920-lukunäyttelyssä, olivat naisosanottajat. Esimerkiksi neiti Terna Åkerman otti osaa Näsijärven ympäriajoihin v.1930. Autoilija-lehti kirjoitti, että "Terna-neiti ajoi urheasti osuutensa reippaasti yli odotusten".

Näsijärvi ei loppunut sen järjestäjäyhteisön heikkouteen vaan tapahtuma jatkettiin ainakin 1950-luvulle maantieajona. Jossain kohdassa se on muuttunut ST-ajoksi. Suomen ensimmäinen autoilun Suomen mestaruus ajettiin St-ajoissa vuonna 1953.

R.O.A.



Ennen Espanjan sisällissotaa autonvalmistus oli maassa varsin runsasta. Valmistajia löytyi pienautoista kuten David aina huipuluokan valmisteisiin (Elizalde, Hispano-Suiza). Sisällissodan jälkeen valmistajia ei käytännössä ollut koko maassa, mutta tarve autoille oli valtava. Koska Espanjassa oli lukematon määrä moottoripyörävalmistajia, päättivät monet näistä kokeilla myös autonvalmistusta. 1950-luvulla Gabriel Voisinin suunnittelema Biscuter nosti maan

pyörille. Biscuter oli pieni, avonainen ja primitiivinen kuljetin, mutta se oli halpa ja siihen oli ihmisillä varaa.

Eräs näistä autonvalmistusta kokeilleista moottoripyörätehtaista oli Industrias Motorizadas Onieva, joka tuotti moottoripyöriä R.O.A. (Rafael Onieva Ariza – omistajansa nimikirjaimet) merkillä. Koska Biscuterin kanssa ei voitu kilpailla hinnalla, päätettiin tehdä vähemmän primitiivinen kulkupeli; 2+2 -paikkainen kolmipyöräinen umpiauto.

Moottoriksi valittiin Hispano-Villiersin (Espanjassa ei juuri muita vaihtoehtoja ollutkaan!) 250 cc ilmajäähdytteinen 15 hv kaksitahtimoottori. Ensimmäinen auto valmistui 1958 ja viimeinen 1960; vain kuusi autoa valmistettiin. R.O.A. merkillä moottoripyörien ja kolmipyöräisten tavarankuljetusajoneuvojen valmistus jatkui vuoteen 1967; yhteistyössä Barreiroksen kanssa valmistettiin myös Tempo-Onieva pakettiautoja.



R.O.A. Triciclo Madridin näyttelyssä 1958.

Clua

Vuodesta 1951 moottoripyöriä valmistanut Construcciones Metálicas Clúa valmisti pienen avoauton prototyypin vuonna 1955. Autossa oli erillisjousitus, keskusputkirunko, etuveto ja 10” pyöräkoko. Moottorina prototyypissä oli 250 cc kaksisylinterinen kaksitahtimoottori; vaihteisto oli nelivaihteinen. Seuraavana



Clua 500 Barcelonan messuilla 1957.

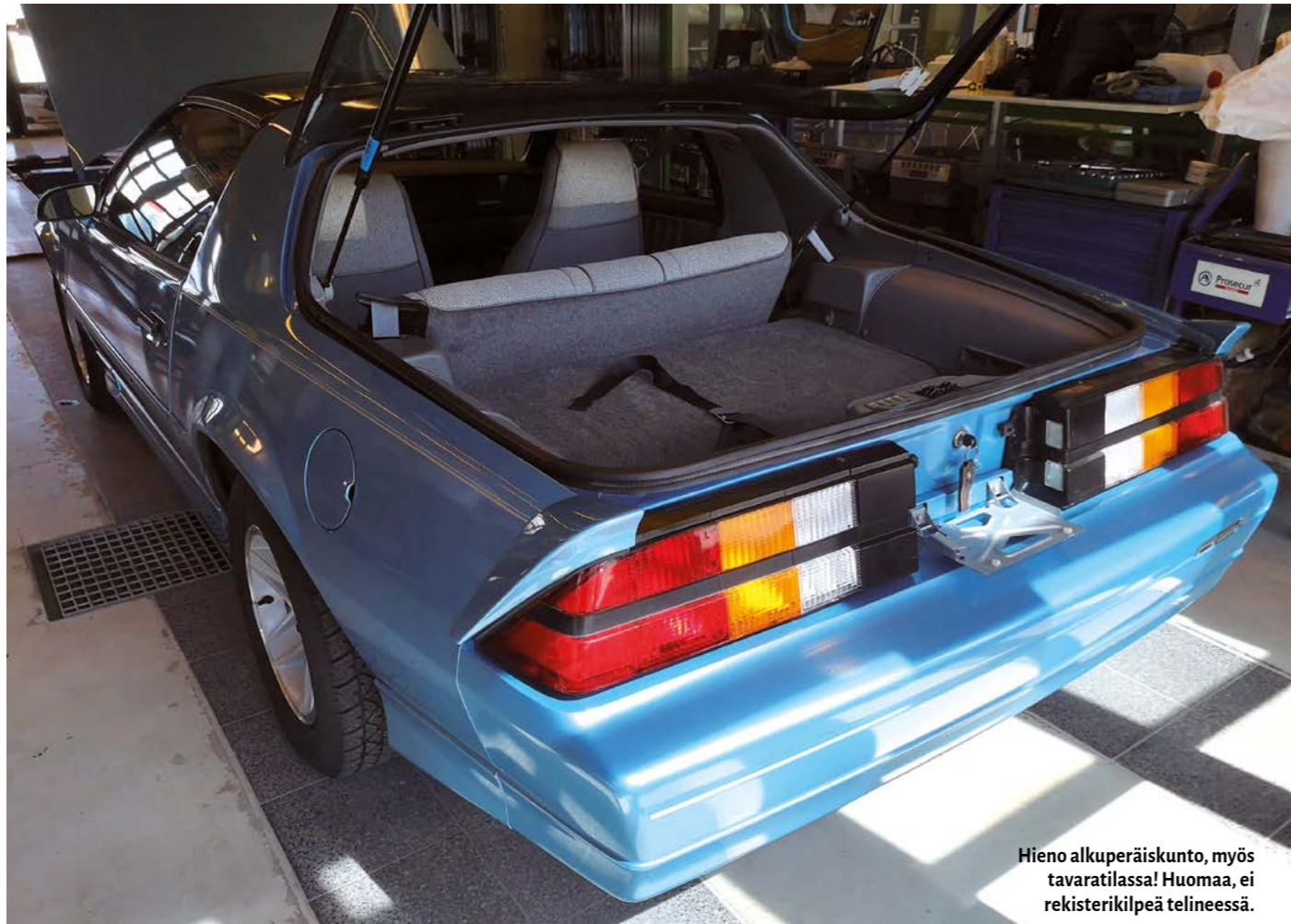
vuonna moottoria suurennettiin; 500 cc / 17 hv muun rakenteen pysyessä ennallaan. Kauniin lasikuitukorin muotoilu oli Pedro Serran käsialaa.

1957 Clua 500 esiteltiin yleisölle messuilla Barcelonassa. Auto oli menestys ja tilauksia kirjattiin huomattava määrä. Autossa oli takuu, jonka mukaan sen voi palauttaa ja saada rahat takaisin, jos auto on viallinen. Autoissa ilmeni pahoja ongelmia alihankittujen peltiosien mitoituksessa; laatuongelmat aiheuttivat autojen palautuksen ja rahojen takaisinmaksun ostajille.

Clua 500 -autoja ehdittiin valmistaa n. 100 kappaletta. Viimeinen myytiin vuonna 1960 ja kaksi vuotta myöhemmin yhtiö oli konkurssissa.



Pegaso Z-102 ja Clua 500 (Museo de la Automocion de Salamanca) rinnakkain. Pedro Serran muotoilemien autojen sukulaisuus on selvästi nähtävissä.



Hieno alkuperäiskunto, myös tavaratilassa! Huomaa, ei rekisterikilpeä telineessä.

Museotarkastuksessa nähtyä Vähän ajettu Camaro!

Viime kesän tarkastuksien yksi kohokohdista oli tämä hyvin pienillä kilometreillä oleva Camaro. Paavo Skaffari oli ostanut tämän vm. 1989 Camaron vuonna 1990 Yhdysvalloista. Autolla oli ajettu maltilliset 8000 mailia. Autoon teetettiin heti maahan tullessa ruostesuojaus, mutta jostain syystä auto jäi talliin seisomaan yli 30 vuodeksi. Sitä ei edes rekisteröity Suomen kilpiin. Vuodet vierivät ja Paavostakin aika jätti. Auton toi tarkastettavaksi hänen tyttärensä Lotta.

Autolle teetettiin ensin museoajoneuvotarkastus, jonka jälkeen vasta rekisteröintikatsastus. Lämmin talli on ollut autolle hyvä seisontapaikka, mutta polttoaineen vanhentuminen oli ruostuttanut tankin ja tukkinut polttoainelinjat. nNinpä auton

Konehuone tehtaan jäljiltä.



Kangasverhoilu, manuaalivaihteisto ja irroitettavat lasiluukut!



8026 original miles!

käynti/ajokuntoon saaminen oli vaatinut niiden uusimisen. 2.8 litrainen V6 hyrysi taas tyytyväisyyttä kuin uutena ja käytännössä lähes uusihan tämä onkin. Ajoneuvo on polttoainetankkia lukuun ottamatta täysin alkuperäisessä, entisöimättömässä kunnossa. Maalipinta on myös säilynyt hienosti ja oli vaatinut vain pesun ja vahauksen.

Itse olen 80-luvulla lapsuuteni eläneenä aina tykännyt tämän kolmannen sukupolven Camaroista ja Firebirdeistä, olihan Ritari Ässälläkin tämän korimallin auto. Näin hienon yksilön näkeminen oli kuin aikakoneella olisi päässyt näkemään minkälaisia nämä olivat uutena. Lieneekö näin vähän ajettuja säilynyt maailmassa kovinkaan montaa..

Toivottavasti valokuvien kautta välittyy auton hieno kunto myös lukijoille, ja toivottavasti autoa näkyy kesäaikaan myös liikenteessä!

Ville Koskenniemi,
museoajoneuvotarkastaja

Hieno metallisininen,
alkuperäinen maalipinta!



Luukut auki!





Dodge La Femme valmistettiin vuosina 1955 ja 1956. Kokonaistuotanto oli alle 2500 yksilöä.

Dodgen näkemys naisiin vetoavasta automallista

- La Femme

Vuonna 1955 esitellyn Dodge La Femmen kohderyhmä oli 50-luvun lopun amerikkalaiset naiskuljettajat. Sen sanottiin olevan ensimmäinen auto, joka on koskaan suunniteltu yksinomaan naisautoilijoille.

1940-luvun lopulla ennen sotaa valtaosasta naisista tuli avioliiton myötä Amerikassa kokopäiväisiä kotiäitejä ja se tarkoitti samalla sitä, että he hylkäsivät aiemmat menestyksekkäätkin uransa. Sodan syttyttyä tilanne muuttui. Heistä tuli yhtäkkiä tärkeä osa työvoimaa. Valtava



Ohjaamon vaaleanpunaista olemusta ryhditti musta vuoden 1955 La Femmessä.



Auton istuimissa ja ovipaneeleissa oli yhdistelmä vaaleanpunaista vinyylillä ja Orchid Jacquard -kangasta jonka kuvio muistutti ruusunuppuja.



määrä työssäkäyviä amerikkalaismiehiä oli Euroopassa tai Tyynenmeren sotatantereilla ja kotirintamalla tapahtuvan liiketoiminnan pyörittäminen lankesi naisten harteille. Tästä nk. "Rosie the Riveter" -kaudesta virisi amerikkalaisnaisissa uudenlainen itsenäisyyden tunne. Heitä ei palkattu enää vain sihtereiksi ja jonkin käsittelijöiksi, vaan he saattoivat vastata monista töistä, joissa aiemmin oli työntekijöinä ollut miehiä. Työpaikoilta kummuneen itsellisuuden myötä naisille tuli suurempi tarve myös itsenäisyyteen maanteillä.

Uusi elämäntyyli toi kakkosautot

Toisen maailmansodan jälkeen Amerikassa alkoi vaurauden ja kukoistuksen

aikakausi. Kotitalouksiin ostettiin nyt yhden auton rinnalle toinen auto, joka sopi uuteen elämäntyyliin. Kaupunkialueiden ulkopuolelle syntyi esikaupunkialueita ja superhighway -moottoriteitä rakennettiin. Kulmaruokakaupat alkoivat kadota, ja tilalle tuli valtavat supermarketit ja ostoskeskukset, joissa kaikki ostokset onnistuivat helposti. Yhtäkkiä iso joukko amerikkalaisia halusi asua lähiöissä. Ainoa ongelma oli näiden ja palvelujen välisen liikenteen puuttuminen. Kun lapsi tarvitsi uusia vaatteita, piti löytää tapaa päästä esikaupunkialueelta kaupunkiin tai paikalliseen kauppakeskukseen. Suuret moottoritiet mahdollistivat ihmisten matkaamisen autoilla entistä pidempiä matkoja lyhyemmässä ajassa. Autot muuttuivat yll-

lisydestä välttämättömyydeksi ja perheiden automäärän tuplaantuminen kiihtyi. Esikaupunkiasuminen tarkoitti yleensä myös sitä, että perheen elannon hankkija ajoi joka päivä töihin keskustaan, jolloin kotiäiti jäi ilman autoa. Oli luonnollista ostaa toinen auto perheeseen.

Autonvalmistaja Chryslerin ja sen Dodge Divisioonan johto seurasivat tietenkään maailman menoa. 1950-luvun puoliväliin mennessä oli kolme suurta amerikkalaista autovalmistajaa - Chrysler Corporation, Ford Motor Company ja General Motors - tuoneet markkinoille ajomukavuutta parantavaa uutta tekniikkaa, kuten ohjaustehostimen, tehostetut jarrut ja automaattivaihteiston. Televisiomainoksissa, joissa näitä esiteltiin oli pääosissa naisia ja



1955 La Femmen mukana tuli aika määrä tarvikkeita - huulipunakotelosta tupakansytyttimeen.

Vuonna 1955 La Femmen mukana tuli myös sadetaki ja -lakki sekä sateenvarjo, jotka sopivat ruusunuppuisustukseen. Enää vain kalossit puuttuivat.



La Femme saattoi olla floppi aikanaan, mutta se on edelleen hieno aikakautensa edustaja ja omaa keräilyarvoa.

mainosten kohdistaminen heihin näytti lisäävän autokauppaa. Dodgella ennustettiin, että yhä useammat perheet omistavat kohta useita autoja, ja he halusivat saada osansa trendistä ennen kuin kilpailu kovenisi. Heidän arvionsa oli, että monet myytävistä autoista tulevat olemaan naisten käytössä. Takana olivat ne ajat, jolloin vaimo lainasi autoa päiväksi ja takana olivat ne ajat, jolloin vaimo jäi yksinkertaisesti kotiin. Niinpä Dodge päätteli, että heidän pitää tehdä automalli, joka vetoaa naiseen ja jollaisessa he haluavat tulla nähdyksi.

La Femme tulee markkinoille

Tuloksena oli Dodge La Femme, joka kuvasti vaurautta ja naisten uutta itsenäisyyttä. Sen idea perustui kahteen 1954 vuoden Chrysler-näyttelyautoon – Le Comteen ja La Comtesseen. Molemmat rakennettiin hardtop-korisen Chrysler New Yorker Deluxe Newportin pohjalta. Kun Le Comte suunniteltiin maskuliinisella värityksellä niin La Comtesse maalattiin "Dusty Rose" ja "Pigeon Grey" -sävyillä naisellisuutta korostaen. Myönteinen palaute kannusti Chrysleriä jatkamaan La Comtesse-konseptiä ja se luovutti idean Dodgelle, joka toteutti tuotantomallin ja nimesi sen La Femmeksi. Tällä oli tarkoitus haalia naisen dollarit vuoden 1955 automyynnistä.

Dodge esitteli La Femmen suurelle yleisölle vaihteittain. Se debytoi International Salonissa Chryslerin tiloissa New Yorkissa tammikuussa 1955. Mallin mainonnassa keskityttiin voimakkaasti auton mukana tulleisiin nk. kauneustuotteisiin sekä sateenvarjon ja sen pidikkeen käytettävyyteen, eikä itse auton erityisiin ajo-ominaisuuksiin. Mallin tunnuslauseena oli epämääräinen ilmaisu – "Hänen Majesteetille erikoistilauksesta... amerikkalaiselle naiselle", mikä teki sen sopivaksi kenien tahansa elämäntyyliin. Jälleenmyyjille autot tulivat vasta kevääksi.



Kullanhohtoilla merkeillä luotiin autoon normikulkuneuvosta erottuvaa glamouria.



Kullanväriset "La Femme" -kirjoitukset koristavat ajoneuvoa ja korvasivat tavanomaisen Custom Royal Lancer -merkit auton etulokasuojissa.



Muodokkaassa kansikaslokeron kannessa on kullankorinen La Femme -merkki.



Dodge La Femme ohjauspyörä oli vuonna 1956 kaksivävyinen, kuten auton ulkävärityskin..



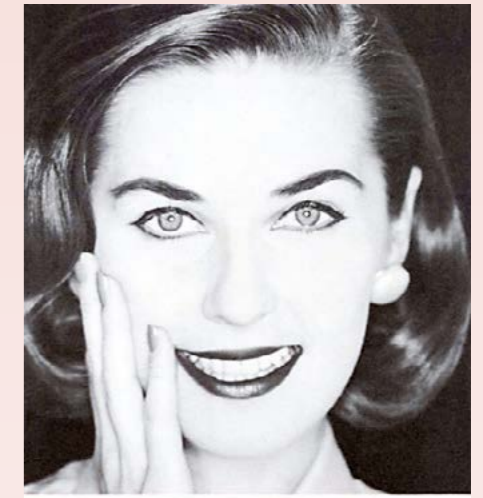
Etupenkien takaselkänoissa oli lokerot auton mukana tuleville naisellisille erikoisvarusteille.

"Pretty-in-pink" ja ruusunnuppuja

La Femme oli erikoisversio Dodge Custom Royal Lancerista. Vuoden 1955 mallia markkinoitiin naisille, jotka halusivat vähän erikoisempaa. Kaksivävyisen – kanervaruusun (Heather Rose) ja safiirivalkean (Sapphire White) – muodokkaan korin ansiosta auto huokui charmia ja hienostuneisuutta. Dodgen matkustamotilojen suunnittelijoiden käsitys selkeästä ja naisellista sisustasta syrjäytti Custom Royal Lancerin vakiosisustamateriaalit "La Femme Only" -verhoilulla, jossa auton istuimet ja ovipaneelit olivat haalean vaaleanpunaisista vinylyä ja Orchid Jacquard -kangasta, jonka kuviointi muistutti vaaleanpunaisia ruusunnuppuja. Lattiamatto koostui vaaleanpunaisesta ja viininpunaisesta kudoksesta.

Naisten houkuttelemiseksi markki-

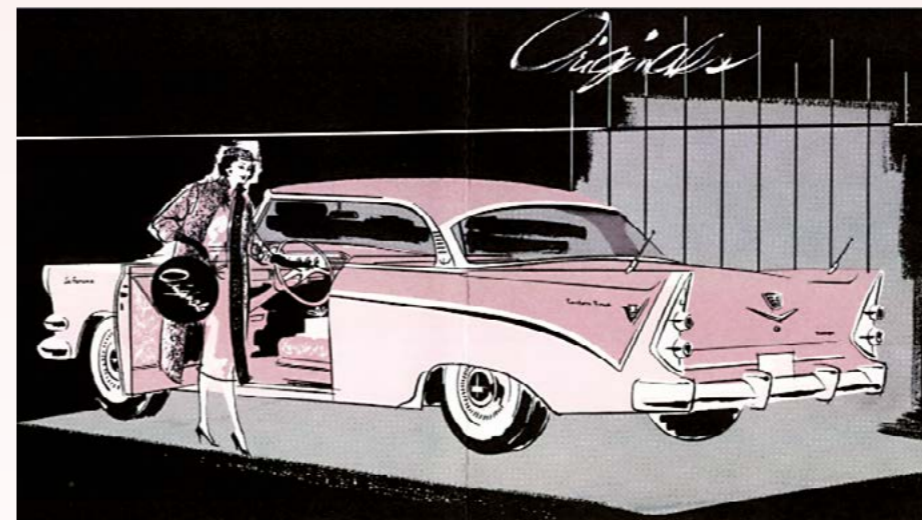
nointitemppuna käytettiin auton mukana tulevaa naisellista varustepakettia. Nämä olivat Chicagossa toimivan tunnetun naisten hienojen vaatteiden ja asusteiden valmistajan Evansin suunnittelemaa ja valmistamia. Pakettiin kuuluivat sisustan ruusunnuppukuvioista verhoilumateriaalia mukaileva tyylikäs sadeviitta, kalastajatyylinen sadehattu ja sateenvarjo sekä lakikivenmuotoinen, vaaleanpunainen ja pehmeästä vasikan nahkasta valmistettu käsilaukku. Sen sisällä tuli kasvoputerirasia, huulipunakotelo, tupakkakotelo, kampa, tupakansytytin ja kukkaro, jotka kaikki olivat tehty joko kilpikonnankuorijäljelmästä ja kullankorin metallista tai vaaleanpunaisesta vasikan nahkasta ja kullankorin metallista. Jokaiselle näistä tavaroista oli myös mittalaustyönä valmistetut säilytyslokerot etupenkien



takaselkänoissa. Laukkua voitiin säilyttää matkustajan selkänojan lokerossa niin, että sen kullattu medaljonkimainen harjatusta metallista valmistettu koriste näkyi ulospäin. Tähän voitiin kaivertaa omistajan nimi. Monet näistä lisävarusteista katosivat ilmeisesti jo ennen kuin ne edes saapuivat jälleenmyyjien esittelytiloihin. Niinpä nämä lisävarusteet ovatkin nykyisin todella harvinaisia.

Laventelia, kultaa ja tarun loppu

La Femmen myynti oli hidasta ja vain alle 1000 autoa ostettiin ensimmäisenä mallivuonna. Vuodeksi 1956 Dodge päätti mennä askeleen pidemmälle luodakseen vielä ainutlaatuisemman ja haluttavamman La Femmen. Ulkokuoren kaksivärisyys syntyi laventelinsävyistä – kuningasorkideasta (Regal Orchid) ja sumuisesta orkideasta (Misty Orchid), joista jälkimmäinen oli pääväri. Regal Orchid toimi korostusvärinä, jota oli katossa, takana ja sivuilla. Etuistuinten takana oli edelleen tavaroiden säilytykseen soveltuvat lokerot, mutta ne poikkesivat



La Femme

America's most glamorous Car... Designed with the ladies in mind!

Here is a car distinctively feminine—distinctively yours. Everywhere you look—you'll discover those tasteful refinements that you might select if you had been the designer. The warm, delicate exterior colors of harmonizing Regal Orchid and Misty Orchid—two lovely new shades exclusively yours. Exciting Orchid Jacquard combined with Gold Cordagrain trim interiors—yes, everything, in a mode of sophistication and loveliness—and all yours.



With the Magic of Push-Button Driving... effortless. No lady-like wry—the only way to enjoy driving in this modern age. The great a burst—easily when fingers rest—and that's all. Away you go—smoothly—safely—automatically!

A Strikingly New '56 DODGE That's Exclusively Yours!





Vuonna 1956 La Femmen Heather Rose and Sapphire White -väritys korvattiin Misty Orchid- ja Regal Orchid -väriparilla.

hieman edellisestä vuosimalista. Auton istuimissa ja ovipaneeleissa käytettiin sekä uniikkia Orchid Jacquard -kuvioista kangasta, että kullanväristä vinyyliä. Matto oli laventelin sävyinen. Myös vuonna 1956 Dodge La Femmen ostajat saivat naisellisia lisävarusteita. Tällä kertaa tarjottiin laukun sijaan vain sadevarusteita, jotka käsittivät sadetakin ja lippalakkityylisen sadehatun.

Jälleen kuluttajien vastaus oli haalean olematon. Näytti siltä, että liian harvat amerikkalaiset naiset olivat kiinnostu-

neita "vaivattomasta ajamisesta naisellisesti" Dodgen painonappivaihteiston ja voimakkaasti tehostavan ohjaustehostimen avulla autolla, jossa oli mukavasti vääntävä 270-kuutiotuuminen (4,4l.) V8-moottori. Dodge myi 1956 vuosimallista La Femmeä vain noin 1500 kappaletta, mikä johti sen tuotannon loppumiseen.

Dodge La Femmesta tuli monella tapaa varoittava tarina Detroitin seikkailunhaluisille tuotesuunnittelijoille. Dodgen tuolloin harhaanjohtavat tavat vedota naisten tar-

peisiin La Femmen kohdalla tuomitsivat mallin heti alusta alkaen, eikä täydentävässä mainonnassa kerrotut ajamista helpottavat ja mukavuutta tuovat tekniset varusteet riittäneet enää kompensoimaan sitä.

Juttu on julkaistu alunperin Naisten Autobiiliiklubin Leikit Ratissa 2/2021 -lehdessä

Teksti: Hannele Hatanpää
Kuvat: FCA/Stellantis



NÄSIJÄRVI- JUHLA-AJO

20 VUOTIS
juhla-ajo
2002-2022

Näsijärvi-ajon juhla-ajo ajetaan lauantaina 11. kesäkuuta.

Ajossa on kolme luokkaa:

1. Museoajoneuvot, 1970 ja sitä vanhemmat
2. Museoajoneuvot, alkaen 1971
3. Harrasteajoneuvot (ilman ikärajaa)

Kolme parasta kussakin luokassa palkitaan.

Lisäksi palkitaan vanhin ajoneuvo, pitkämatkaisin ajoneuvo ja tuomaristolla on erikoispalkinto.

Asu- ajoneuvoluokka on vapaa museoajoneuvoille ja harrasteajoneuvoille. Arvioinnin kohteena on ajoneuvon ja sen matkalaisten kokonaisuus. Asu- ajoneuvoluokassa on perinteinen Aamulehden "Kynät"-kiertopalkinto.

Reitti on noin 90 kilometriä asfalttietä, joka ajetaan kahtena jaksena: Vehoniemestä Voipaalan taidekeskukseen ruokailutauolle ja sieltä Mobiliaan Kurvaa Kangasalle tapahtumaan. Reitti ajetaan tiekirjan mukaisesti. Matkalla on rastitehtäviä. Kokooneminen Vehoniemen klo 9, lähtö klo 10.

Voipaalan Taidekeskuksessa on omakustanteinen ruokailu: joko lounas 11 euroa tai keittolounas 9 euroa sisältäen jälkiruokakahvin.

Osallistumismaksu on 40 euroa per autokunta ennakkoon ilmoittauduttaessa. Maksu suoritetaan yhdistyksen tilille FI41 4510 7520 0125 19 perjantaihin 3.6. mennessä. Jälki-ilmoittautuminen lähdön yhteydessä Vehoniemessä vain käteisellä 50 euroa per autokunta. Osallistumismaksu sisältää lähtöpullakahvit Vehoniemessä, ajokilven, tiekirjan sekä 20 vuotisjuhla-ajon ja palkintojen jaon kakkukahvit Mobiliassa sekä tutustumisen "Suomi liikkeelle - 1920-luvulla" näyttelyyn.

ILMOITTAUTUMINEN 3.6. mennessä: Jorma Palonen jorpa@tpnet.fi 050 595 0962 tai Asko Nieminen askonieminen49@gmail.com 050 584 2720
Osallistujien nimet, ajoneuvon merkki, vuosimalli, rekisterinumero ja koti/ lähtöpaikkakunta ja lisäksi ruokailijoiden määrä.

Jälki-ilmoittautuminen lähtöpaikalla.

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

Tapahtuman johto:
Martti Piltz ja Pasi Myllymäki

Tuomaristo:
Pasi Myllymäki, Torsti Vienola,
Jorma Palonen ja asu- ajoneuvot
Laura Pehkonen

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



Asu-ajoneuvoluokan
kiertopalkinto on
Aamulehden lahjoittama
KYNÄT-veistos.





RANE MUISTELEE osa 72

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

Lopullinen ero – uusi tilalle

Muisteluja ja mietteitä

On helmikuu 1976. Olen juuri täyttänyt 39 vuotta. Olin luvannut miettiä Pakulan ostotarjousta 1928-vuosimallin MB K-24/100/140 entisöinnin alla yhdeksän vuotta olleesta autosta.

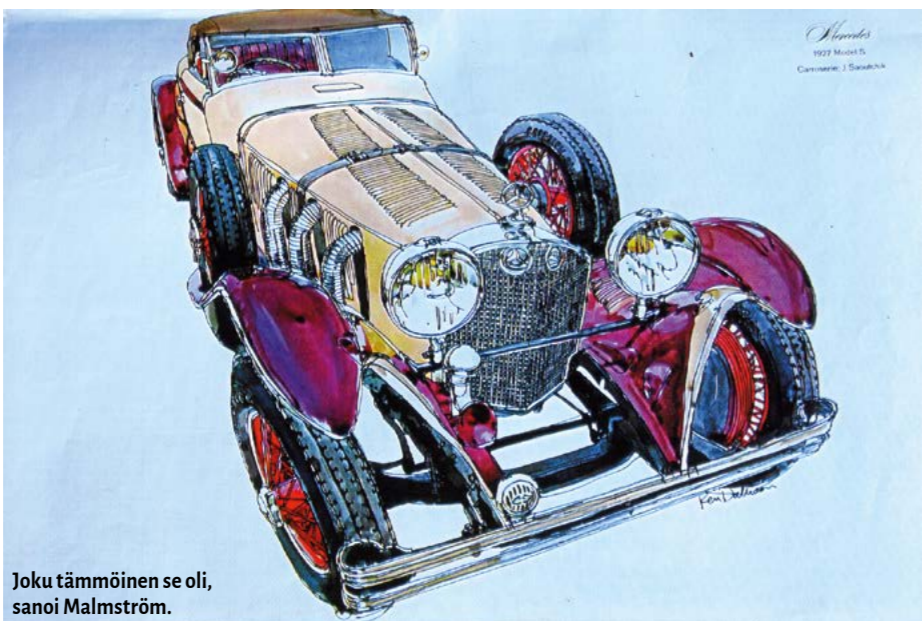
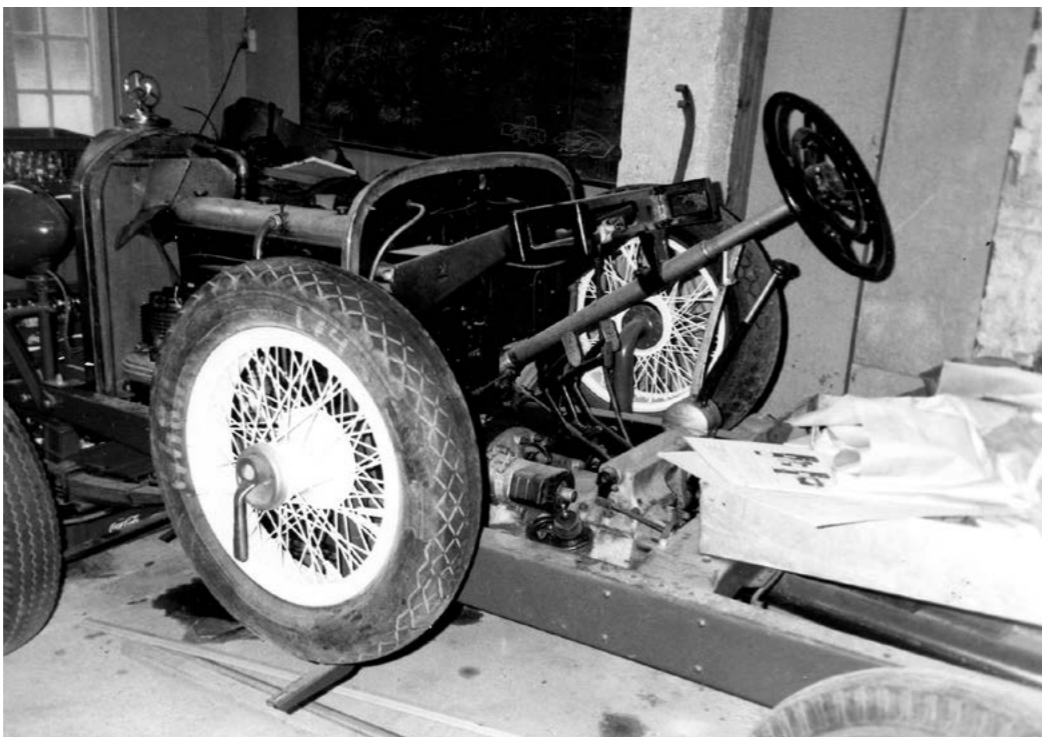
Olin tämän ”rakennussarjan” ostanut tietämättä mitä ja kuinka puutteellisen osamäärän olin ostanut. Mitään kuvaa tästä autosta ei myyjällä ollut näyttää ennen sen osiin purkua. Vain eräs, ilmeisesti kalenteriin piirretty, kuva oli. ”Joku tämmöinen se oli”, kertoi myyjä kuvan antaen.

Hyvin alkanut Fiat-harrastus oli nyt monia vuosia siten valmistuneen 1927-mallisen umpi-Fiatin ja puretun 1923-24-mallin purettujen osien varassa. Paljon muistoja oli jo ehtinyt tulla nyt vaihdossa menneen 1925-mallin kanssa. Olihan auto ollut minulla jo viitisen vuotta. Kotkaan mennyt Fiat 501 oli 1920-luvulla yleinen, nyt harvinainen.

Monien vaiheiden ja aiheeseen tarkasti paneutuen olin tämän Mersun nyt saanut korinrakennusvaiheeseen – myynkö vai jatkanko vielä? Olinhan vaimolle kertonut jo ennen naimisiin menoa, että tulen viettämään paljon aikaa myös harrasteen parissa. Se puoli oli siis varmistettu, vaikka en autoa myysikään.

Erilaista suhtautumista myyntiaikaisiin

Olin itsekin miettinyt asioita monelta kantilta. Järvenpään Matilla oli varoituksen sana,



Joku tämmöinen se oli, sanoi Malmström.

”K”-Mersun tilanne vuoden 1976 alussa.

mitä minun olisi otettava huomioon: ”Et voi myydä noin harvinaista autoa Pakulalle. Hänellä on jo suurin osa maamme autoharvinaisuuksista omistukseensa. Kyllä sen voi arvata, mitä hän pian tekee: Myy autot ulkomaille eri museoihin suurella voitolla!”

Minua suututti Matin varmat tiedot Pakulan suunnitelmista. Olin viime vuosina tutustunut Aulis Pakulaan ja tiesin hänen myyneen terveydellisistä syistä menestyvän yrityksensä. Tämän jälkeen hän alkoi ”panostaa” jo olleeseen harrastukseensa. Pakula oli todennut Suomeen suunnitellut automuseot usein miten harrastajien hatariksi haaveiksi ilman realistista toteutumis- ja kehitysmahdollisuutta. Oikeiksi kansainvälisen luokan museoiksi niistä ei mikään tullisi.

Hänellä oli nyt mahdollisuus toteuttaa sellainen automuseo, mitä hän oli monilla ulkomaanmatkoillaan nähnyt. Pakula on myös kerännyt ulkomaanmatkoillaan mittavan autohistoriaa käsittelevän kirjaston. Kyllä minä uskon hänen myös rakentavan museon ja pian. Hän on kertonut minulle etsivänsä tasokasta ja arvostetun arkkitehdin suunnittelemaa kartanoa tai muuta vastaavaa. Myös maata pitäisi olla ympärillä museorakennukselle. Nyt viimeksi Auloksen kanssa puhuessamme, hän oli sopivan kohteen löytänyt Kirkkonummelta. Erivapaus museorakennukselle kun tulee, hän lyö kaupan kiinni.

Varmaan moni muukin oli Pakulaa lähemmin tuntematta Matin kanssa samaa mieltä. Minulla oli täysi luotto Pakulaan ja hänen museoonsa, mutta myös halu jatkaa erikoisen Mersun kanssa. Voisihan kaupan tehdä myöhemmin. Sitten tuli taas mieleen Fiat-harrastus. Se tuntui kiinnostavan ja sen jatkamiseksi olisi saatava suoja jo olevillekin autoille.

Pakula soitti 14.3.1976

Olin ajatellut 30x12 metrin kokoista hallia. Voisin tehdä oman kotimuseon Fiatile. Mersu oli tullut tärkeäksi merkiksi Fiatien ohella ja tiesin niiden olevan myös arvostetumpia autoja kuin ”oma merkkini”. Voisin niistä myöhemmin luopua ja ostaa



Kerhon ensimmäinen ”Retkeilyajo 1966”. Mukana Reijo ja Anja Mäkipää.

Fiat-malleja kokoelmaan sillä rahalla.

Kuitenkin miettimiset ovat päätyneet ”hallihaaveista” huolimatta projektin jatkamisen kannalle. En myy Mersua! Tämän sanoin nyt Pakulalle ja eihän se toivottu viesti hänelle ollut. Hän selvästi antoi ymmärtää, että nyt sai ostotarjoukset olla ja minä voin jatkaa ”näperelyä” autoni kanssa edelleen. Pakula sanoi painavasti, ettei tule minua soitoillaan häiritsemään enää. Pyysi soittamaan, kun auto on valmis. Hän tulisi silloin koeajolle.

Olihan se kova pala Pakulalle, joka oli jo melko varma, että olen hyvän tarjouksen saatuani valmis kauppaan. Tarjous oli todella hyvä, mutta into viettää aikaa haasteen parissa oli kova. Suunnittelin jo kevään tullen tekemisiäni. Vielä oli – 20 astetta yöpakkasia, mutta aurinko jo lämmitti päivällä.

Työpaikalla oli taas koneosastolla kevään näyttely edessä. Perävaraston pihalle tehdään mittava valikoima esille Hankkijan myymistä maaviljelyskoneista ja muista viljelijöille myytävistä tuotteista. Me suunnittemme Villen tulevan Hämeenkadulta esittelemään

paketti- ja kuorma-autoja näyttelyalueelle. Meidän on Kaken kanssa oltava valmiina automyymälässä tarjoamaan isännille ja emännille sopivia Fiat-henkilö- ja farmarimalleja. Mersu sai värjötellä tallissa vielä. Sinne nyt ehdi en.

Mobilisteilla on kokous KOP:n tiloissa

Urrilan Pekka oli hoitanut kokouksien pankin tiloista. Tietenkin kokouksessa puhuttiin

Kilpailun johtaja: Matti Järvenpää
Sihteeristö: Helge Hakala, Risto Hietanen, Juhani Salonen
Tuomaristo: Matti Grönlund, Yrjö Koistinen
Ratamestarit: Esko ja Pentti Arvio
Talous: Simo Pyykkönen, Olavi Sallinen
Huolto: Harri Honkanen
Ajojen kuvaus: Tapani Juntunen

Näin on toimihenkilöt järjestelytoimikuntaan valittu ja hieno ajoluettelo kuvineen valmistumassa. Satakunta osallistujaa (ajoneuvoa) on ilmoittautunut. Belmontin tuki varmistaa luetelon laadun kuvineen.

Moni kokouksessa olleista on tulossa mukaan. Minäkin olen lähdyssä ajoon viime syksyllä

paljon toukokuun Retkeilyajon järjestelyistä. Ne olikin jo pitkälle hoidossa. Kun ensin katsoimme filmin kerhomme järjestämistä ensimmäisistä Retkeilyajoista, saimme kuulla, minkä kokoonpanon johtokunta on valinnut ajoja järjestämään.

XVII Retkeilyajo 22.-23.5.1976 alkaa Ahveniston moottoriradalta Hämeenlinnasta. Ajojen suojelijaksi on lupautunut Hämeen läänin maaherra V. Sandelin. Hän tulee myös lähettämään autot matkaan.

valmistuneella 1927-mallin umpinaisella Fiat 503 B-autolla. Autolla olen jo ehtinyt osallistua perheen kanssa kerhon ajopahtumiin ja pariin hääkuljetukseenkin. Ikävä on silti sitä vaihdossa mennyttä avo-1925-Fiata, jonka vaihdoin ”Mersun osiin”. Avomallisessa 1920-luvun autossa on sitä jotain.

Fiat-myynti Mänttään

Hankkija oli ostanut Mänttään entisen meijerin kiinteistön perustukseen taloon ”palvelupiste”. Näitä ”maaseutumyymälöitä” ovat eri Hankkijan konttorit alkanee perustaa palveluaan tehostamaan. Tampereen konttorillakin on jo sellaiset ainakin Toijalassa, Urjalassa, Vammalassa ja nyt sitten sellainen tulee Mänttään. Rakennuksen alakerrassa on mahdolliset tilat myös muulle toiminnalle. Sinne onkin nyt suunnitteilla automyynnilleme uusi ”myyntipiste”.

Aloitettiin suunnittelu. Tarkastettiin tilat ja todettiin se pieneen automyymälään riittäväksi. Henkilöstö olisi ainakin aluksi yksi henkilö myymään Fiatteja. se tulee vaikuttamaan myös Tampereen automyynnin henkilöstöön. Yksi menee meiltä nyt Mänttään. Tampereella jo myyntipuolelle siirtynyt ja kouliintunut Markku Hannu on lupautunut poikamiehenä siirtymään sinne myyntiä hoitamaan.

Nuution Jorman lähtö käytettyjen autojen kauppiaksi ostamaansa ”Auto-Seiskan” jätti jo pahan ”loven” Hämeenkadun halliin. Reima Mäkipää, serkkuni, on siellä nyt opissa. Kauppilan Jorma jatkaa käytettyjen myyntiä. Onkin suunniteltu Nousiaisen Villen siirtyvän Jorman avuksi ja myymään samalla tavara-autoja. Villen siirtyminen on mielestäni huono päätös. Pakettiautokauppa tulee siitä ehkä kärsimään. Jääväthän ”vaihtopakut” edelleen Hatanpäälle, eikä esittelyautoja voi Hämeenkadulle ottaa. Willgrenin Kake ja minä myydään edelleen uusia Hatanpäällä.

3.4.1976 on kaunis, keväinen päivä. Kauppaa on tehty ja il-



Jorma Nuutio kahdeksan vuotta Fiat-myyntissä. Kuvassa vuonna 1968 hankkimani Topolinon 1939 vieressä.

Belmont

**XVII RETKEILYAJOT
JA AUTOMOBILINÄYTTELY
22-23.05.1976**

SUOMEN AUTOMOBILIHISTORIAALINEN KLUBI
TAMPEREEN KERHO ry.

taisin aika on mennyt myytyjen luovutuksissa ja maakunnassa uusia kauppiaa hieoessa. Kalliimpia ei ole saatu myytyä. Lancia Beta 2000 Coupé on hinnaston kallein auto, 55 900 markkaa. ”Erikoismalli” X1/9 poistui jo viime vuoden viimeisestä hinnastosta ja ilmeisesti myyty loppuun. Minä ehdin X:ä myydä kaksi. Ensimmäinen 1300 cc ”Tillmanin Pallelle” ja viikoksi 1500 cc tamperelaiselle valokuvaaja Raimo J. Niemelle.

Viikolla Teboilin säiliöauto toi tilaamani 1 750 litraa polttoöljyä pihan farmarisäiliöön. Saa siitä taas kannuilla kantaa monta kertaa taloa lämmittävään ”Kultaliikki”-kamiinaan. Ehdin ostaa ennen 6 p/litra hinnannousua.

Minkä tähden ostin ”tähden”?

Nyt voisin vihdoinkin toteuttaa lapsuuden haaveeni hankkia

Retkeilyajon luettelo.



Ostin K125-54 pyörän ”Tähtenä”.



Toivoin sen olevan vanhempi 1949-malli.



Olavilla on Pikonkankaalla oma ”kotimuseo”.

itselleni ”Tähti”-merkkisen moottoripyörän – ajattelin. Viikolla oli Aamulehdessä ilmoitus myytävästä sellaisesta ”Tähti”-pyörästä. Soitin myyjälle. Pyörä oli edelleen myymättä. Ajelin töiden jälkeen haavetta katsomaan Nekalaan.

Pettymys oli suuri. Pyörä oli uudempi, tosin paljon samanlainen, mutta 1950-luvun ”teleskooppi”-etujousilla varustettu. Senkin polttoainesäiliön kyljessä on ”Tähti” ja nuoremmat tuntevat sen sitten ”Tähtipyöränä”. Ostin aika alkuperäisenä säilyneen, ajokuntoisen pyörän kuitenkin ”kanalan” tiloissa olevaan ”mp-kokoelmaani”.

Autoesittely sateessa muutamalle

6.4.1976 oli sovittu, että pidämme Orivedellä Fiat-autoesittelyä. Olemmehan myyneet sinne monta autoa. Ville lähti pakettiautolla ja minä otin avolava-”Daily” lavalle yhden ja peräkärriyn toisen esittelyauton. Sää oli meitä vastaan. Räntää satoi koko siellä oloajan. Vain muutama kävi autoja katsomassa. Villellä oli muuten tänään vielä nimipäiväkin.

Näyttelyn jälkeen tulin Kangasalan kautta. Olin luvannut poiketa Olavin ”kotimuseolla” tekstaamassa muutaman ”lapun”. Entiseen Sallisen korjaamoon oli nyt rakentunut hieno autojen esittelytila Olavin au-

tokokoelmalle.

Salliselta ajettiin Restaurantaan toteamaan, miten ”mökki” on edistynyt. Kuulin nyt, mitä siellä seuraavaksi on tehtävää. Nyt kannoimme lautoja rakennuksen sisälle suojaan. Viikolla

olin myös VMK:n johtokunnan kokouksessa Saukkolassa.

Loppuviikolla soitin Kotkaan ja kysyin, onko löytynyt lisää osia Mersuun. Olisi tärkeää löytää ainakin toiselle puolelle varapyörän teline. Ei ollut löyty-

klubilehti
syyskuu 1976
numero 1

VMK

Suunnitellaan ”VMK”:lle omaa kerholehteä.

nyt mitään enää. Sen varapyörätelineen teetin sitten Niemisen veljesten avustuksella Hämeenlinnan Opettajaopistolla.

11.4.1976 oli sunnuntai, lämmin ja pilvinen päivä. Vietin sen talon vintissä. Tein varaosille hyllyjä talon päätyyn ikkunan molemmin puolin. Koska talon yläkerta on kuivaa tilaa, varastoin sinne uusista Fiat-osista ”herkimmät”. Mittaristot, virranjakajat osineen, tuulilasinyhkyhkiä moottorit ynnä muut. Mersuakin kävin tallissa katsomassa. Suunnittelin millaiseksi tulen maalaamaan korin ja runkoa olenkin jo ehtinyt vähän maalaila. Runko on tumman vihreä ja sama väri tulee akselitoihin ja umpikardaaniin. Korin lokasuojat tulevat samaan (Fiat 384) väriin. Kori itse saa ”antiikin harmaan” sävyn, kuten (esim. Fiatin) ”236”. Automyyjän värikartasta näitä katselin.

Eilen toin pakettiautolla kotiin ostamani uuden kiukaan ja puilla myös lämmitettävän saunan vesipadan. Entiset toimivat vielä ja vaihdan uudet, kun ehdin. Vein pakettiautolla samalla Mersun peltiosia Viljakalan Haveriin. Siellä hiekkapuhallettiin odottaessani kaikki kerralla.

Alén ja Fiat Abarth

12.4.1976 uusi Fiat Abarth 131 Rally suoritti ensiesiintymisensä Elba-rallissa. Oli mallin ”miehuuskokeen” aika. EM-sarjaan kuuluvassa kilpailussa voiton vei pari Markku Alén-Ilkka Kivimäki. Eroa seuraavaksi tulleeseen, samanlaisella Fiatilla ajaneeseen, Bacchelliin kertyi kaksi minuuttia 10 sekuntia. Kolmaskin oli yhtymän merkki. Lancia Stratoksella ajoi Bianchi kolmanneksi. Fiat-tallin valinta, ”131 Abarth”, osoittautui oikeaan osuneeksi valinnaksi.

On huomattava, että 75 prosenttia kilpamallin osista on peräisin sarjavalmistajasta mallista 131. Auto kehitettiin seitsemässä kuukaudessa kilpailuun sopivaksi.

Moottoripyöräkerho VMK suunnittelee lehteä

13.4.1976 oli veteraanimoottoripyöräkerhon (VMK) kokous. Olemme suunnitelleet omaa, aluksi vaatimatonta,

Pakula kävi Rangellaan hake-
massa autoonsa sopivia Mersun
osia ja maksoi kaupan. Kertoi
saavansa kuorma-auton vasta
viikon päästä ja tulee silloin
hakemaan auton. Pieni, mutta
arvokas Pakulan allekirjoittama
paperinpala kädessä jäin katso-
maan, kun ostaja kaasutti kohti
Helsinkiä.

Pakulan lähdettyä laitoin
shekin lompakkoon ja aloin
pihalla tutkia Fiat 503/-27-um-
piautoni sähkövikaa. Löysin
sen ennen nukkumaan menoa.
Auton ainoa sulake oli palanut.
Ainoa harrastekanttiautoni on
taas ajokelpoinen.



Tällaisella ajellessa enot unohtuvat.

Pakula haki ostoksensa

12.6.1976 Mersu K sitten lähti
Töllinmäeltä eikä sellaista uutta
tänne enää tule. Olin harkinnut
tilanteen ja säilytystila suure-
nevalle Fiat-kokoelmalleni on
nyt pakollinen asia ja se vaatii
rahaa toteutuakseen. Kun autoa
lastattiin, oli todistajina Seija
ja Mattilan Timo. Aili-täti oli
lasten kanssa sisällä ja seurasi
ikkunasta lastausta. En tun-
tenut haikeutta – en ilokaan.
Ilta alkoi jo hämärtää ja minä
otin kuvia muistoksi. Ne eivät
onnistuneet hämäryyden takia.
(Nykytekniikalla yritetään joku
muisto palauttaa)

13.5.1976 käsin aamupäivällä
Kangasalan nimismiehen kans-
liasta hakemassa rekisterit myy-
mäni autoon. Palvelumielessä
haettiin usein kilvet ja asiakas
sai auton valmiiksi rekisteröi-
tyinä. Autokaupasta samani
shekki oli lompakossa. Olin
ajatellut tallettaa rahat Kanga-
salan KOP:iin (Kansallis Osa-
ke Pankki). Siellä oli johtajana
tuttu kerholainen Frickin Eki.
Hän oli ollut mukana Puolan
FIM-rallissa.

Astuin pankkiin ja pääsin
heti ”tirehtöörin jutuille”. Ker-
roin myyneeni autoprojektini
keskenkäisenä pois. Eki tar-
kasteli antamaani paperia. ”Ei
mikä vaan keskeneräinen”, hän
sanoi. Talletin summasta suur-
rimman osan, mutta otin 20 000
markkaa seuraavaan ostokseen
tai sen ”osteskuluun”. Olin sopi-
nut, että saan nostaa tililtä rahaa
aina tarpeen mukaan. Onhan
tarvikkeita tilattava halliprojek-
tiin. Ajelin työpaikalle ja työ-
ajan jälkeen suunnistin Jorman
luo Auto-Seiskaan.



Ainoalla ”vanhalla Fiatilla” retkeilyajoihin.



Ilmari Vonkalan Plymouth ei ole anoa maailmassa,
mutta harvinainen 1933-mallina Suomessa.

Mersu-tallin uusi malli?

Jorman autoliike oli katutasoa
alempana. Kävelin luiskaa alas.
Johtaja olikin jo vastassa tervehtien
yllättävällä tiedolla: ”Tulit
sitten autokaupoille. Kävin
juuri Mersun katsastamassa.”
Olin aika yllättynyt, vaikka tie-

sin Markun häntä asiasta infor-
moineen. Huomasin kuitenkin,
että Jorma on valmis pitkään
omistamastaan autosta luopu-
maan. Mutta mihin hintaan?
Olin vähän epäluuloinen kaupan
onnistumisesta.

Minulla oli 20 000 markan
setelit taskussa ja hyvin esillä

olevassa hopeisessa Mersussa
huomattavasti isompi hinta
lasissa. Tiesin Jorman myynti-
taidot ja sen, ettei häntä ”ympäri
puhuta”. Vetosinkin järkisyihin
– juuri aloittaneen autokaup-
piaan myyntikaluston ostoon.

Tiesin myös, että yleensä
vakuutusyhtiöt ottavat uuden
liikkeen kilvan vakuutuksia
tekemään asiamiehenä. Heiltä
myös heltiä helposti rahaa mu-
kavasti alkuun pääsemiseksi. Se
ei kuitenkaan ole ilmaista rahaa,
vaan korko on maksettava. No,
tiesin tämän tarkalle kaverille
olevan hyvin tiedossa. Yritinkin
nyt muistuttaa omalla rahalla
ostetun kaluston edusta.

Tiesin myös, tai paremmin
arvasin, että Mersu Coupé
oli Jormalle tullessa hiukan
toisenlaisessa kunnossa. Nyt
maalauksien, koneremontin
yms. fiksausten jälkeen ”se on
eri arvossa”. Yritin saada ker-
rottua, että 20 000 markkaa on
paljon vanhasta, joskin hyvä-
kuntoisesta, 14 vuotta v anhasta
autosta. Tuolloin auto oli ollut
jo jonkin aikaa myynnissä, enkä
usko liikkeessä käyneiden kovin
paljon kauppaakaan siitä hieroneen.

Katseltiin liikkeen siistejä,
Jorman tapaan joka paikasta
puhdistettuja ja uskon, isännän
itse vahaamia, autoja, kunnes
otin kaupпамme puheeksi.
Kaupat siinä sitten tehtiin.
Annoin rahanipun Jormalle.
Sanoin tulevani auton hake-
maan lähipäivinä. En pyytä-
nyt kuitteja eikä tehty mitään
luovutustodistuksia. Jormakaan
ei rahoja laskenut.

Seuraavana päivänä soitin
Jormalle ja sanoin tulevani
auton hakemaan. Pyysin ha-
kemaan talvipyörät varastosta



Yrjö Amberlan mahtava Maybach Zeppelin, 12 syl. DS8 vm 1931.



Risto Höylän ”ainoa maailmassa”.

auton tavaratilaan. Hain auton
ja toin sen samaan talliin, josta
K lähti joitain päiviä sitten.

17.5.1976 vanhassa pihan si-
säntulotien varressa olevassa
tallissa on muutaman päivän
autiuden jälkeen auto. Olen
tyytyväinen ostokseeni. On-
han rahaa vielä jäljellä Fiatien
sadekatokseen.

Työssä alkoi heti aamusta
uuden Fiat 128:n luovutus tu-
tullee vakiasiakkaalle- Raitaselle
– Valkeakosken kavereita. Seu-
raavaksi lähdin viemään Auto-
novoon meillä esittelyautona ol-
lutta Fiat 90 NC-linja-autoa.
Olin puolilta päivin perillä. Ilma
oli lämmin, aurinko paistoi ja
farkkuasussa tahtoi tulla kuuma.

Kävin perille päästyäni kat-
somassa, joko saisin korjatun
Guzzi GTS:n mukaani. Kun-
nossa oli. Kävin pienellä koe-
ajolla ja lastasin pakettiautoon,
jolla palaan, uudella Fiat 238
Miralla. Ennen lähtöä poikke-
sin vielä toisen kerroksen myyn-
tiosastolla. Pennalan Väiskiltä
kysyin, olisiko tiedossa pie-
nen matkavaurion alaista Fiat
133-autoa vaimolle. Tuli nyt
mieleen Hesaa tullessa vai-
moakin jollain tavalla muistaa,
kun nyt rahaa olisi. Löytyihän
varastosta maalaamoon odotta-
va vihreä 133-auto. Käytiin sitä
katsomassa ja tein siitä kaupat.
Tekevät autoon maahantulo-
huollon ja noudan myöhemmin.
Lähdin ajelemaan Tamperetta
kohti nelos-Guzzi kyydissä. Tu-
lin Tampereelta kotiin Guzzilla
ajellen. Lämmin ilta.



Korpivaara Oy:n Citroën A oli usein mukana Retkeilyajoissa.

Seijaa odottaa uusi auto Hesassa

Onhan Seijan jo aika saada
nykyaikaisempi auto käyttöönsä.
Nykyinen Neckar 770 Jagst on
vuosimallia 1963. Hyvin on
meillä toiminut ja asiansa aja-
nut vaimon ”kauppakassina” ja
sitä ennen Sannan ollessa pieni,
lastenvaunutkin saatiin sinne
mukaan. Toni ei enää vaatinut
kuin istuintilan, kaikki mahdut-
tiin autoon. Nyt on kuitenkin
löydettävä autolle sopivan rahan

maksava ostaja. 133 odottakoon
sen aikaa rekisteröimättä. Har-
vinaisia 12” pinnapyöriä en anna
auton mukana. Alkuperäiset
”koukkukapselitkin” on tallella
Neckar-nimiseen. Fiat 133-au-
ton olin luvannut hakea Novosta
viikon päästä.

Se Urpo Lahtisen Fiat Dino...

... on Hesassa kauppaneuhella.
Soitin sinne ja nyt sen hinta on 57
000 markkaa. Urpo Lahtinen/

Lehtimiehet Oy antoi Dinon
Vehoon aikoinaan Mersu-kaup-
passa. Sitten Dino oli tampere-
laisella kaverilla, joka maalautti
sen alaosan hopean väriseksi ja
poisti siitä kaikki Fiat-merkit.
Sen jälkeen Dinoa myi autoliike
Hämeenpuistossa. Minäkin
juttelin kerran sen omistavan
nokialisen maalikaupan johtaja
Mellinin kanssa. Olin silloin
saanut auton 16 000 markalla.
Ei ollut rahaa, eikä ihan paljon
kiinnostanutkaan.

Kevät oli jo edennyt yli tou- ➤

kokoon puolivälin. Kauniita kevätilmoja luvataan ja on kevätkylvöjen aika. Löysin Hämeenkyröstä miehen, joka tekee hallista viralliset piirustukset antamani piirroksen mukaan. Hain luvat naapureilta rakennukselle. Monenlaista paperia on oltava ennen kuin saa alkaa raivata rakennukselle paikkaa.

Autonovan Fiat 127 Bella

Autonovo on ilmoitellut kehittäneensä Fiat 127/2 ov kauppaa piristääkseen "uuden mallin" - 127 Bellan. Maahantuojat varustaa auton huoltohallissaan seuraavin varustein: sivukoriste- listat, vesikourulistat, nahkainen ohjauspyörä ja Special-mallin etusäleikkö. Elinkeinohallituksen kanssa käytyjen neuvotte- lujen seurauksena auton hinta tullaan kertomaan: Fiat 127 ovh 20 500 markkaa+ Bella-lisä 340 markkaa.

SA-HK:n valtakunnalliset Retkeilyajot

22.6.1976 ajelimme Mattiloi- den kanssa 1927-Fiatilla ensin Tampereelta Hämeenlinnaan. Matka meni ongelmitta. Perillä oli paljon nähtävää. Oli ensi kertaa mukana olevia, entisöinnistä valmistuneita ja monet ajot jo "kolonneita". Tuttuja oli pal- jon ja kuulumisiakin ehdittiin vaihtaa. Maaherra sitten lähetti meidät matkaan. Mielenkiin- toisen reitin ajettuamme tultiin



Veijo Pesonen ja Fiat Torpedo 1923.

Tampereelle. Reitti oli viitoi- tettu Tampereen ainoaan pysä- köintitaloon. Nousimme kohti maalia, joka oli kattotasanteella. Autot asetettiin riviin kil- pailunumeron mukaan. Tam- perelaispankki oli painattanut kyltit autoille. Minä tekstasin niihin auton kilpailunumeron ja merkin. Autot jäivät "katolle" yöksi ja näyttely jatkui seura-

vana aamuna. Ajon osallistu- neille jaettiin osallistujaluet- telo. Ajojen palkintojuhla oli illalla Jäähovissa illallisineen. Mattilat olivat siellä meidän mukana. Mainittakoon, että näissä ajoissa jaettiin ensi kerran Mobil Oil-palkinto. Kun näyttely purettiin, lähti osa tutustumaan kerhomme toimintakeskukseen Restau-

rantaan. Osa lähti kotimatalle suoraan katolta. Me Mattiloi- den kanssa mentiin Restau- rantaan. Töllinmäellä touhutaan autohallia ja mitä muuta ta- pahtuu, se selviää seuraavasta kirjoituksesta.

Rane



Jouko Jokisen alkuperäiskuntoinen Fiat 500C vm. 1954.



Aulis Pakula Opel Torpedo 1914 autolla.

Vappuajelu 1.5.2022

Kokoontuminen Hämeenpuistoon Satakunnankadun ja Puutarhakadun väliselle kävelytielle alk. klo 10.

Pysäköinti hiekkaisen kävelytien reunoille (kuten aikaisemminkin).

Yhteislähtö klo 11.15 kohti Kangasalaa. Kierretään pieni lenkki Tampereella.

Vappuajelun brunssi on katettu Mobilian ravintolaan klo 12. Brunssin jälkeen ajelu omaan tahtiin Vehoniemelle.

Ennakoilmoittautuminen 22.4.2022 mennessä Ari-pekka Lällälle, lalla@kolumbus.fi tai 050 596 9181

Ruokailu maksetaan 22.4. mennessä yhdistyksen tilille: FI41 4510 7520 0125 19.



Savupororieskarullat L
Katkarapu-skagenleipäset L
Perinteistä perunasalaattia L,G
Meloni-rypälesalaattia ja fetaa L,G
Sillikaviaaria L,G
Vihersalaattia, sinappinen dressing L,G

Merilohta sweet chilikastikeessa L,G
Talon lihapullat ruskeakastike L,G

Bratwurst-nakkipannu L,G
Porkkanaröstit L,G
Voi-glaseeratut aurapunajuuret L,G

Talon leipävalikoima, levitettä
Simaa ja jääteetä
Vesi & kotikalja

Kahvi & tee
Pienet vappumunkit VL
Mustikkaista juustokakkua

Seuraa nettisivuiltamme www.tammob.com tartuntatautilanteen rajoituksia. Ajo ajetaan, ruokailu hoidetaan sen hetkisten määräysten mukaan!

MENU

27€/ hlö, lapset 6-12v. 13€
ja 1-4v. 1€/ ikävuosi

Suomi liikkeelle 1920-luvulla

Teksti Martti Piltz,
kuvat Mobilian arkisto

Itsenäisen Suomen ensimmäinen vuosikymmen oli monenlaisten uudistusten aikaa. Yksi niistä oli tavallistenkin ihmisten kasvanut mahdollisuus liikkumiseen. Tähän vaikuttivat erityisesti linja-autoliikenteen käynnistyminen ja teiden siirtyminen yhteiskunnan hoitoon, mikä hitaasti ja epävarmasti johti tieyhteyksien paranemiseen. Tiet myös opastettiin paremmin ja tärkeimmille teille tulivat kilometripylväät ja läänien ja pitäjien rajamerkit. Tie liikenteen kehitys oli niin nopeaa,

Fredrik Tammisen Opel 1920-luvulla.
Kuva Mobilia



Juhannusliikennettä vuonna 1969. Tie näyttää aika kapiselta, ottaen huomioon, että käytännössä vasta kymmenen vuotta aikaisemmin aloitettiin teiden kestopäällystäminen. Mahtavassa kuvassa näyttää hämmäntävältä, että liikenne on vain yhteen suuntaa, tien näkemässä on syviä laaksoja ja korkeita kumpareita, jotka peittävät näkyvyyden ja kivipylväiset puukaiteet. Jos katsoo autoja ja tietä, ei ehkä ole yllättävää, että Suomi siihen aikaan oli liikenneonnettomuuksien ja erityisesti liikennekuolemien johtavia valtioita. Mutta eihän se poista sitä mielikuvaa, että uusi ajokortti taskussa, aika uusi auto alla, auringonpaiste ja ehkäpä vielä myötätuuli ja matkalla Juhannusta järven rannalle, oli hienoa aikaa. Kuva Mobilia/Liikenneturva

ettei tienpito pysynyt vauhdissa mukana, mutta kehittyi kuitenkin koko ajan.

Uudenlainen näyttely

Mobiliassa on 1920-luvun liikenteen näyttely. Mobiliaan on pystytetty poikkeuksellisesti pysyvä näyttelyosuus teiden 1000 vuotisesta kehityksestä Suomessa, ”Kertomuksia teistä”. Näyttely on toteutettu nykyaikaisella tekniikalla eli suhteellisen tiiviiseen tilaan on tuotettu audio-visuaalisin ja vuorovaikutteisien menetelmin tien tarinasta erilaisia kertomuksia. Niistä voi sitten itse kehittää omia ajatuksia ja merkityksiä tien käyttämisestä. Itselleni tuli mieleen kaksi muistoa teistä: Isoisäni kanssa 1950-luvun puolivälissä keväisin odottelimme, että kylätiemme, joka kulki pihamme poikki, käyttäjät juutuivat autoineen liejuun ja savisilmään pitkässä ylämäessä. Meillä oli valmiina pitkät puukanget, joilla kankesimme sitten autot eteenpäin. Samalla tavalla itse juutuin jouluyönä joskus 1970-luvulla tuulen juoksuttamaan lumikinokseen Helsingin lähellä. Onneksi paikalle tuli toinenkin auto, jossa oli lumilapio ja pääsin kotiin. Eikä niistä muistoista ole kuin noin 70 ja 50 vuotta. Nyt valtaväylien hoito-ohjeen mukaan niillä on aina kesää vastaavat olosuhteet.

Tiellä on erilaisia merkityksiä kaikille ihmisille.

Mobilian näyttelytekniikka ei ole ihan ainutlaatuista, vaikka harvinaista Suomessa. Meistä moni on nähnyt Riikan Automuseon, jossa on jo useita vuosia esitelty EU-tuella liikennevälineiden varhaisia vaiheita, siis sitä kun pyörää kehiteltiin ja otettiin nelikulmaisesta yksi kulma pois, jolloin saavutettiin se etu, että se lonksahtaa vain kolme kertaa kierroksella entisen neljän sijasta.

Tarinallistettuja näyttelyitä on ollut esimerkiksi Merimuseo Wellamossa. Näyttely on toteutettu Suomen Kulttuurirahaston merkittävän tuen turvin. Se ennakoit sitä, että samankaltaisia viritelmiä tulee moniin muihin suuriin museoihin Suomessa. Ulkomailla on jo aika yleistä, että museonäyttelyt rakentuvat erilaisten tietoteknisten interaktiivisen valoshow:n varaan. Ja nykypäivään tietysti liittyy se, ettei pysyvä tarkoita kuin noin seitsemää vuotta, johon sisältyy useampia päivityksiä.

Autoista 1920-luvulla

Suomen maaseutuvaltaisessa maassa säännöllisen linja-autoliikenteen alkaminen oli suuri muutos. Maalta pääsi kaupunkiin töihin ja toreille myymään maatalouden tuot-



Enemmistö Suomen autokannasta oli hankintahinnaltaan edullisia Yhdysvalloissa massatuotettuja Fordeja ja Chevroletteja. Kuvassa Yrjö Iksen Ford linja-auto vuodelta 1923. Kuva: Postimuseo

teita. Henkilöautoista noin 40 prosenttia oli vuokra-autoina eli takseina. Ford ja Chevrolet olivat tavallisemmat automerkit. Suomessa oli vuosina 1919–1932 kielto laki. Tuolloin henkilöautoliikennettä lisäsi salakuljetun viinan kuljetus. Pirtukuljetuksissa tosin suosittiin isoja ja nopeita autoja Fordin ja Chevroletin asemasta. Oliko siinä Suomen rallimenes-tyksen alkua? Joka tapauksessa autourheilukin on 1920-luvun ilmiötä. Siitä esimerkkinä Näsijärven ympäriajo, jonka perinnettä omalla tavallaan jatkaa kerhomme Näsijärvi-ajo.

Kahdella pyörällä

Polkupyörästä tuli 1920-luvulla arjen kulkuväline. Pyörien hinnat halpenivat ja rahapalkkaisten ihmisten määrä lisääntyi maaseudullakin. Pyörillä oli mahdollista kulkea pitkiäkin päivämatkoja. Tämä oli tärkeää

niin työpaikkojen kuin harrastusten kannalta.

Kaksipyöräisistä ajoneuvoista merkittäviä olivat myös moottoripyörät, joilla oli ammattikäyttöä esimerkiksi poliisilla ja puolustusvoimilla, mutta myös kehittyvässä metsätaloudessa. Moottoripyörät olivatkin autoja sopivampia ajoneuvoja huonokuntoisilla maanteillä.

Kansa liikkeellä

Suomi liikkeelle 1920-luvulla -näyttelyssä on esillä aikakauden ajoneuvoja yleisimmistä liikennevälineistä harvinaisempiin yksilöihin. Esillä on muun muassa vossikkavaunu, sillä vaikka autojen määrä kasvoi, hevosajoneuvot olivat olennainen osa 1920-luvun liikenteessä. Näyttelyssä saamme myös kuulla herrasmiesautoilijan neuvoja auton ohjaajille, linja-autolla matkustamisesta ja naisautoilijan kokemuksia.



Tiistaina 22.3. klo 17-18 Vapriikki luentosarjassamme Yliopistonlehtori Marko Nenonen kertoo Suomen liikennejärjestelmän synnystä aiheena: Fossiiliton liikenne liikenneverkon muokkaajana – mikä muuttuu?

Järjestämme (Tammob ja Vehoniemi) vanhojen autojen omistajien toivomuksesta ja aloitteesta lauantaina 13.8. klo 11 Kanttiautokruisingin, siis vain kantiautoille. Lähtö klo 11 Hämeenpuisto, lounas ja näyttely klo 12 Mobiliassa, Erkki Frickin Arboretum klo 14, Vehoniemelle kahveilla 15.30.

www.hotrod-rockshow.com







2.-3.4.2022
Tampereen Messu- ja Urheilukeskus Pirkkahallissa

LAUANTAI 10-18	hotrodrockshow f i t <small>Ohjelmat muutoksiin pidätetään.</small>	SUNNUNTAI 11-16
aikuiset 30e lapset 7-15v 10e perhelippu 65e ryhmät 25e	AIKUISET 2pv 40e	aikuiset 25e lapset 7-15v 10e perhelippu 55e ryhmät 25e

Omistatko näyttelykuntoisen klassikon, rodin, customin, muskelin, harrikan tai tuningin? Ilmoittautumiset 11.3.2022 mennessä.

FHRA Tampereen seutu ry - office@fhra-tre.net - (03) 214 2599





Suomen Ajoneuvohistoriallinen Keskusliitto 62. RETKEILYAJOT

10.-11.6.2022
Turussa

TURUN SEUDUN MOBILISTIEN TOIMESTA



Seuraa asiaa
Automobilissa
tai somessa:
www.tsmry.fi

Tervetuloa nauttimaan
saaristomme kauneudesta!



Antin autot

Osa 5

Antti Prusi

Kuvat Antti Prusin kotiarkisto sekä kuvakaappauksia Googlest

Tämän juttusarjan neljä edellistä jaksoa on julkaistu Hyrskyissä 4/2020, 1/2021, 3/2021 ja 4/2021. Juttusarja on saanut positiivista palautetta, lähinnä siinä hengessä, että oh-hoh, onpas Antilla ollut autoja. Odotettu jatko on tässä: Antti ei rautaakaan rakastu!

Vähän taaksepäin

Edellistä kertomusta kirjoittaessani jäi muutama auto mainitsematta. Palataan siis hieman ajassa taaksepäin. Ennen Wagoneeria ostin lapsuusajan poikakaveriltani Ford Taunus GXL:n v. 1973. Tämä oli automaattivaihteinen ja muutenkin luksus-varusteltu. Ainoastaan moottori oli vain 1.6 litrainen, ettei tämä ollut mikään raketti. Sain tällä kuitenkin ylinopeussakon. Olin tulossa peräkärryn kanssa Turusta päin ja Urjalan kohdalla

otin ylämäkeen hieman vauhtia. Alueella oli sadan rajoitus ja minulla nopeutta 88 ja kärry perässä. Silloin sai kärryä vetää vain kahdeksaakymmentä, joten sakot tuli.

Lisäksi innostuin ostamaan Olssin Cutlas dieselin v. 1980. Ne olivat silloin edullisia, kun diesel oli näyttänyt heikkoutensa. Olihan tälle autojen myyntialalle tullut myös bensiinikoneiden maahantuojia. Niitä oli kyllä monen moisia. Kävin muutaman luona tutustumassa tarjontaan. Eräskin kauppias väitti naama kirk-



Ford Taunus GXL 1973 oli aikoinaan suomalaisten suosikkiautoja, tosin vaatimattomammin varustein kuin tämä CXL.



Oldsmobile Cutlas 1980 edusti kautta, jolloin amerikkalaiset yrittivät tehdä diesel-moottoreita henkilöautoihin.

kaana koekäyttäneensä yhtä romukasaa. Romukasassa oli kuljetuksessa katkenneet sytytystulpat paikoillaan, samoin solmussa olevat tuulettajan siivet ym. eli täysin trukilla pyöritelty romuläjä. Mutta oli myös hienoja kauppiaita, kuten Paraisilla toimiva Nyström Racing. He kertoivat suoraan moottorien tulleen heille autopurkaamoilta. He neuvoivat avaamaan ja putsamaan moottorin, sekä uusimaan laakerit, männänrenkaat ja tiivisteet, niin moottoreista saa kelvollisen. Näin myös minä tein ja tätä moottoria hakiessani sain sen ylinopeussakonkin! Tämä Olssi oli väritään vaalean sininen. Kun sain sen muutos-



Lincoln Premiere 1956 oli komea edustusluokan auto, toki jo ikääntynyt.



Teuvalla tehdään hienoa työtä!

katsastettua ja ajokuntoon, sille saapui ostaja. Tämä henkilö oli kuullut jostain autosta ja halusi sen. Hän piti sitä monta vuotta ja olihan tämä mukavan kokoinen auto, moottorissa oli mukavasti puhtia ja kyyti hiljaista lipumista. Ainoa huono puoli oli hieman iso bensan kulutus, yli 15 litraa sadalla!

Tilalle ostin tumman sinisen Cutlasin. Siihen oli jo vaihdettu bensakone, mutta se oli nostettu suoraan romukuormasta nokalle. Käynti oli väljän moottorin läpsytystä ja öljytkin halusi tulla moottorin ulkopuolelle. No, kone irti, purku, pesu ja kasaus kuten edellisestikin tein. Ja niin autoa saattoi mennä muutokatsastamaan. Juttu näiden isosta bensan kulutuksesta oli kulkenut ja tälle ei meinannut ostajaa löytyä. No, aikanaan tällekin löytyi haluja. Hän oli vanhempi mieshenkilö, joka ajoi vähän, mutta halusi ajaa hienolla kyydillä ja sitähän näillä sai! Taunuksen myös joku innostui ostamaan, nykyään semmoinen Luxus-Taunus olisi aika hieno museoharrasteauto.



Dodge Coronet oli vuosimallissa 1973 muuttunut vanhoista ajoista tämän näköiseksi.

Näiden lisäksi minulle tuli erinäisten työ ja muidenkin saatavien kuittaamiseksi Lincoln Premiere vm. 1956. Näissä Lincolnissa oli hieno nahka/kangassisustus, aika iso moottori ja äänetön kori. Tällä sai hienon kyydin. Istuimet verhoilutin tähän uudestaan Teuvalla ja niin Lincoln lähti nuorison kurvailuautoksi.

Myyvälähoitajana Laatuosissa

Edellisen juttuni päätin korjaamon lopettamiseen. Tampereen Laatuosiin haettiin myyvälähoitajaa. Otin sinne yhteyttä ja minut valittiin siihen tehtävään. Laatuosat myi MB:n ja BMW:n osia. Liike toimi Sammonkadun alussa. Jonkin ajan päästä liikkeeseen poikkesi tuttu auto-kauppias. Hänellä oli -82 mallin tumman punainen 240-Mersu ja hänellä oli ostaja Wagoneerille, joten minusta tuli Mersun omistaja. Tämä oli nk. taksimalli, johon oli kyllä jo vaihdettu matkamallin istuimet. Minä vaihdoin tähän myös matkamallin kojetaulun. Venetmäen liikkeestä Valkeakoskelta löytyi hyvin näitä Mersun purkuosia. Laatuosista tietysti löytyi kaikkea muuta käyttöosaa. Arjan veli muutti asumaan Vehkajärvelle. Hän kävi töissä Kangasalan keskustassa, joten hän alkoi himoamaan minun diesel-Mer-

suani, joten taas olin autoton. Mielessäni oli kyllä pyörinyt automaatti vaihteinen kolmesatanen ja nythän sellaista aloin metsästää. Tampereen Veholla oli 3-satanen automaatti vm. 1978. Väri oli valkoinen. Ajan myötä kyllä huomasin tämän aika voimattomaksi. Vaihdatin siihen jakoketjun ja tarkistimme ajoituksen ja paljon muuta. Mutta tämä oli rakennettu laiskaksi eikä se siitä virkistynyt, joten tiemme erkani aika pian.

M-B:n tilalle tuli sitten puhtia ja potkua, Dodge Coronet 440 vm. 1974. tässä oli kyllä voimaa jopa liikaakin. Se vaihtui taas hieman voimattomampaan eli Toyota BJ 40:seen. Voiman sijasta Toyotassa oli kyllä meteliä aika tavalla, siinähän oli melkein pelkkää peltiä ohjaamon kuoret. Muutaman illan tallissa kovalevyjen ja verhoilumateriaalien kanssa Toyota vuoratesse, siitä tuli aika miellyttävä. Kuhmalahdelle perustettiin Safariajo-firma. He keräsivät



Toyota BJ 40 1976 oli äänekäs peltirumpu, mutta sillekin löytyi käyttäjänsä.



Audi 80 oli meille tuttu auto. Tässä yksilössä oli vähän kolhuja. uusi etusiipi on jo paikalla.



Kolhuja oli ympäri autoa.

näitä ajokeiksi sinne, joten tämä Toyota siirtyi sinne.

Laatuosat olivat Helsingin päässä ottaneet ulkomaista velkaa ja rakentaneet uudet komiat tilat. Niihin piti tulla paljon vuokralaisia, mutta tulikin lama. Laatuosat meni konkurssiin. Minä olisin päässyt kyllä Helsinkiin töihin, muttei se oikein sopinut perheelliselle, joten jäin työttömäksi.

Työttömänä uusiin töihin

Olin Sallisen Olaville entisöinyt heidän Dodge Coronetin. Olavi sanoi, että muutkin ajoneuvot tarvitsisi huoltaa ja ehottaa. Hän pyysi minut töihin, niin sitten aloin kunnostaa hänen ajoneuvojaan.

Arjan veljeltä otin Mersu-kaupassa Jeep Wagoneerin. Tämä oli kuutoskoneinen ja manuaalivaihteinen. Ajelin ja fixailin sitä jonkin aikaa, kunnes vaihdoin sen Audi 80 vm. 1983.

Tätä Audia oli hieman kolhittu sieltä täältä, joten uusin siihen lokasuojan ja oikomistöitä oli muuallakin. Ja sitten uutta maalia pintaan, niin tuli siistin näköinen kulkuväline. Tässä oli 1,6 litran ruiskukone, joten se oli jopa pirteämpi kuin se meillä oleva kaasutinkoneinen 1,8 Audi. Tämän Audin vaihdoin sitten Fordin pic-upiin vm.1967. Siinä oli iso 6,4 litrainen moottori ja automaattivaihteet.

Talven liukkauksien aikaan vaihdoin tämän 1,6 litraiseen bensakoneiseen VW Caddyyn vm.1988. Tällä selvisi talviliukkaista paremmin kuin Fordilla. Vaihdoin tämän kylä parin talven jälkeen takaisin Fordin Broncoon. Tämä oli Caddyyn kanssa saman ikäinen 5,0 litran bensamoottorilla, automaattivaihteilla ja jatkuvalla nelivedolla. Tällä autolla sai upeata kyytiä, eikä tuo bensan kulutuskaan aivan hirveä ollut. Joskus vieläkin tulee mieleen, että olisiko se vanhan miehen kuljetin? Laitoin kuitenkin jossain vaiheessa myynti-ilmoituksen Keltaiseen pörssiin ja Bronco lähti muihin maisemiin.

Meidän -84:sen Audin kävimme vaihtamassa Huittisissa pari vuotta uudempaan 80:seen Audiin. Näissä uudemmissa oli sinkitty kori, miellyttävämpi sisustus, turvapuskurit ja isom-



Ford Pick Up oli aika koppava peli.

mat takavalot. Tavaratilan kansi aukeni alas asti ja takaselkänojat sai kipattua ynnä muita parannuksia. Tällä ajelimme varmaan noin vuoden päivät, kunnes tähän ihastui myös yksi kaverini.

Hän antoi minulle vaihdossa E-mallin Opel Kadetin. Tämä Kadett on aika nätti auton, suht pieni ruokainen, mutta olivat GM:llä unohtaneet karkaista nokka-akselia, joka näistä kului ja autosta tuli pikku hiljaa aika laiskimus? Kadett jatkoi matkaansa aika pian.

Pätkäneellä, missä säilytin Studebaker-kuorma-autoani, oli säilössä myös kasikymppiinen Audi vm. 1986 eli oikeata vuosimallia. Kysyin auton kohtaloa ja minulle kerrottiin sen odottavan minua, joten taas meillä oli Audi. Olin menossa tällä Audilla Lahtea kohti, kun se Lammin kohdalla paukahti. Kolmosen kiertokanki tuli ihastelemaan maisemia moottorin kyljestä. Soitto Olaville ja hän tuli auttamaan minua. Ensin hoidimme asiain Lahdessa ja takaisin tullessa hinasiimme Audin Kangasalle. Audin moottoreita ei ollut missään, mutta VW Passatin vastaavia kyllä. Sovitin sinne sitten VW:n moottorin. VW:ssä moottori on poikittain ja Audissa pitkittäin eli melkein kaikki osat piti vaihtaa. Itse moottorit oli melkein samanlaisia.

Olin huoltanut serkkupojan autoa vuosien varrella, vaihtanut



Taas Audi vm. -86!



Olisiko Ford Bronco vanhan miehen kuljetin?

öljyjä, suodattimia ja jarrupaloja. Hänen autonsa mittarissa oli melkein 450 tuhatta kilometriä. Kysyin, missä hän on käynyt teettämässä isommat korjaukset. Hän vastasi, että jakohihnat on vaihdettu sa-

dan tuhannen välein merkkihuollossa, muita korjauksia ei autoon ole tehty. Tämän takia myös me vaihdoimme Audin saman merkiseen autoon kuin serkkupojalla oli ja on edelleen, niin kuin meilläkin.

Siirryn Subaruun

Autotalo Laakkosella oli myynnissä Subaru Legacy 1990. Siihen kävimme vaihtamassa Audin. Laakkosella saimme hyvän hinnan Audista, silloin se oli heidän edustamansa merkki. Niin me aloimme ajella Subaruilla.

Minä ostin eräältä kaverilta heidän pakettiautonsa. Se oli VW Transporterin avolavadiiesel -86. He olivat korjanneet sitä aika tavalla. Auto jäi heille tarpeettomaksi, kun heidän liikkeensä siirtyi jakeluteiden varteen. Tällainen Volkkaari on tavallaan aika kiva. Siinä istutaan edessä, josta on hyvä näkyväisyys ja moottorin ynnä muut äänet jää taakse. Vaikka edellinen omistaja oli korjannut



Subarusta oli hyvää kokemusta serkkupojan kautta.



Subaru Leone-farmari -86 oli aikanaan melko suosittu pieneksi nelivedoksi.

autoa aika tavalla ja suhteellisen isolla rahalla, siinä oli jatkuvasti jotain timprattavaa. Pahin oli Kaukajärven liikennevaloissa vaihdevivun irtoaminen. Onneksi jäi kakkonen päälle, niin pääsin ajamaan kotiin. Kotona hitsasin vivun akseliin kiinni, nyt se alkoi toimia. Kauaa en tällä ajellut, vaihdoin sen Levorannalla Vammalassa Subaru Leone -86 farmariin.

Harrasteajoneuvopuolella jostain minulle tuli Audi 60 vm. -69. Kun se oli tuossa pihassa,

niin tarjouksia tuli myös parista vastaavasta Audista, jotka sitten kävin noutamassa. Tuon -69:n kunnostin ja MR-katsastin sen. Kohta se meni osana seuraavaan projektiin. Tämän projektin sain valmiiksi vasta viime vuonna. Se projekti oli Studebaker Commander vm. 1953. Tämä oli jo aika pitkälle aloitettu kunnostustyö, mutta paljon siinä oli vielä tekemistä ja osien hankkimista ympäri maailmaa!

Kahdelle muulle Audille kävi niin, että tyttäreni Niina kunnosti niistä yhden toimivan. Niina käytti sitä ajoautonaan muutaman vuoden ja jatkoi sen kunnostamista. Audi on edelleen Niinan MR-autona, jolla ajellaan hieman kesäisin.



Niinan Audi 60-7

RESTAURANTA

MARKKINAT

TEIVON RAVIKESKUKSESSA

1.7. 2022 klo 10.00 - 20.00
2.7. 2022 klo 7.00 - 15.00

Tapahtumatori, vintage, yrityspuisto, lasten puuhapuisto. Harrasteparkki.

Koko perheen markkinat.

Luantaina PERÄKONTTIKIRPPIS. RAVINTOLA JA GRILLIT.

ALUEMAKSU 5 euroa, alle 10-vuotiaat ilmaiseksi!

Tule ympäristöä säästämällä Nyssellä.

Tampereen Seudun Mobilistit ry

www.tammob.com

Pin-up Petriols
Pin-up- ja vintage-harrastajien yhdistys

f Instagram

TAMMOBIN 2022 TAPAHTUMAT (per 8.2.2022)

MAALISKUU

- Torstai 17.3.**
Tiistai 22.3. klo 17-18
- Mobilian avajaiset
Vapriikki luentosarja, Yliopistonlehtori Marko Nenonen. Fossiiliton liikenne liikenneverkon muokkaajana – mikä muuttuu?
- Keskiviikko 23.3. klo 16**
- Bussiretki Parkanon Mobilisten vieraaksi. Lähtö Mäntylän tallilta klo 16, käydään tutustumassa Fennosteeliin noin klo 17.30. Sitten siirrytään Mobilistien vieraaksi heidän luolaansa. Ilmoittaudu Martti Piltzille martti.piltz@mobilian.fi tai 045 666 3111
- Lauantai 26.3. klo 9-10**
Lauantai 26.3. klo 10
- Keski-Suomen Talviajo, Laukaa
Vehoniemen näyttelykausi alkaa

HUHTIKUU

- Lauantai 2. 4. - sunnuntai 3. 4.** Hot Rod & Rock Show
kts. <https://www.hotrod-rockshow.com/>
- Maanantai 11.4 klo 16**
Torstai 21.4. klo 18
Perjantai 22.-sunnuntai 24.4.
Tiistai 26.4. klo 17-18
- Talkoot Restaurannassa
Kevätkokous Tampereen kaupungin tiloissa
Supermessut Pirkkahallissa
Vapriikki luentosarja. Metropolian opettaja Heikki Häyhä Elämää ja merkityksiä, mobilismin tarkastelu merkitysanalyysimenetelmän avulla.
- Lauantai 30.4.**
- Classic Motor Show Lahdessa. Bussiretki Parkanon mobilistien bussissa Lahden CMS, lähtö Vehoniemestä

TOUKOKUU

- Sunnuntai 1.5.**
Sunnuntai 1.5. klo 10 alk.
- Classic Motor Show Lahdessa
Vappuajelu. Kokoonnutuminen Hämeenpuistoon klo 10. Lähtö klo 11.15 Vappuajelun brunssi Mobiliasa klo 12. Ilmoittautuminen 22.4. mennessä. Katso ilmoitus Hyrysitys 1/2022 ja tammobob.com
- Perjantai 6.5. klo 18**
Lauantai 14.5. klo ??
- Olavi Sallinen-palkinnon jako, Vehoniemi Benz Gaggenau 100 vuotta. Lielähti-päivä, Lielähti-cruising
- Maanantai 16.5. klo 17**
- Ajoretkei Ahvenistolle. Yhteislähtö Mobiliasa klo 17, Ahvenistolla klo 18, paluu omaan tahtiin.
- Lauantai 21.5. klo 11**
- Kesäkukkacruising-ajo, lähtö 11 Kangasalan torilta. Järjestäjät Tampereen Seudun Mobilistit ja Vehoniemen Automuseo
- Tiistai 17.5. klo 17-18 ??**
Tiistai 24.5. klo 17
- Vapriikki luentosarja. Esiintyjä vielä avoin
Jari Männikön pienoismallimaailma, Sahalahti. Lähtö Mobiliasa klo 17.
Soppatykkiruokailu ja kokoelman esittely. Sopasta kerätään kolehti.

KESÄKUU

- Maanantai 6.6. klo 16 alk**
- Kokoonnutumisajo Restaurantaan (kutsutaan FHRA, Parkanon, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen mobilistit sekä Mansen Masinistit) Soppatarjoilu, kahvia ja makkaraa
Kts. tammob.com
- Lauantai 11.6. klo 10-15**
- Kurvaa Kangasalle (Museoajoneuvon päivä), Linja-auton päivä Mobiliasa. Yhteistyössä Mobilian, Tammob, Kangasalan kaupunki, Vehoniemi, Linja-autohistoriallinen Seura, Pienoismallikeräilijärekeri Vehoniemessä.
- Lauantai 11.6. klo 10-15**
- Näsijärviajo. Katso ilmoitus Hyrysitys 1/2022 tai tammob.com-sivuilta
- Lauantai 11.6.-sunnuntai 12.6.**
Torstai 16.6.
Tiistai 21.6. klo 17
- SAHK:n Retkeilyajo Turku
Arctic Circle Rally vierailee Mobiliasa
Liuksialan Varsamäen hevosajoneuvomuseo. Suomen suurin hevosajoneuvokokoelma: museon esittely, kahvitarjoilu, kerätään kolehti. Kokoonnutuminen ja lähtö Mobiliasa klo 17

HEINÄKUU

- Perjantai 1.7.-lauantai 2.7.**
Tiistai 5.7.
Tiistai 12.7. klo 16.30
Tiistai 19.7 klo 18
- RestauRanta Markkinat Teivossa, Kts. ilmoitus Hyrysitys 1/2022 ja tammob.com
Harrasteajoneuvotapaaminen Asikkalan Vääksyssä. Yhteislähtö Mobiliasa klo 12 Hämeenkyrön retki, käydään Rane Mäkipään luona, kahvit Kukossa. Lähtö Teivon ABC:ltä klo 16.30, Ranella 17.30 Tero Rämön traktorikokoelma.
Halkohaavantie 61, Kuohenmaa, Kangasala. Lähtö klo 17.30 Mobiliasa
Raurasta tehryt ja Linja-automuseo Lavia
Lähtö Kolmen kulman ABC:ltä klo 15. Laviolla osallistutaan Raurasta Tehryt-paraatiin ja -tapahtumaan.
- Keskiviikko 27.7**
(päivämäärää ei julkistettu)

ELOKUU

- Lauantai 6.8. klo 10 alk.**
Lauantai 13.8. klo 11
Tiistai, XX
Torstai 18.8. klo 17.30
Lauantai 27.8. klo 8-15
- Pikkola Piknik. Uusi kokoonnutumistapahtuma yhdessä VW-kerhon ja FHRA:n kanssa. Peräkonttikirppis, makkaraa, soppaa ja yhdessäoloa
Kanttiautokruising. Lähtö klo 11 Hämeenpuisto, lounas ja näyttely klo 12 Mobiliasa, Erkki Frickin Arboretum klo 14, Vehoniemelle kahveilla 15.30
Maisema-ajo Hämeenkyröön. Lähtö Teivon ABC:ltä klo 16. Yrjölan maisemakahviossa kahvit ja pullat
Mero & Lang-Meron ajoneuvokokoelma Siivikkalassa Ylöjärvellä. Kokoonnutuminen Teivon ABC:llä klo 17.30. Kahvitarjoilu Kangasalan Varaosapäivät. Mobilian "Tiemestarin pihalla". Kts. ilmoitus Hyrysitys 1 ja 2/2022 ja tammob.com

ELOKUU

- Lauantai 27.8.**
- Vehoniemi-ajo. Tiedustelut ja ilmoittautuminen: leila@automuseo.com tai 050 365 7023. Ajo päättyy Kangasalan Varaosapäiville Mobilian yläpihalle.
- Lauantai 27.8.**
- MB-Klubin Mersu.-tapahtuma Mobiliasa. Tarkemmat tiedot Ari-pekka Lällä 050 596 9181 tai lalla.kolumbus.fi

SYYSKUU

- lauantai 3.9.??**
xxx
xxx
- Falun?
Oulun bussiretki?
Itä-Viron retki?

Nämä retket ovat suunnittelussa ja toteutuvat, jos Falunissa on markkinat, ja/tai matkoille on kiinnostusta lähteä. Käytännössä nämä retket mahdollista Falunin retkeä lukuun ottamatta toteutetaan sopivina ajankohtina. Oulun retki tarvitsee kesälämpöä eikä Balttian maihin tietenkään voi mennä, jos sotatoimet mitenkään uhkaavat aluetta.

MARRASKUU

Syyskokous

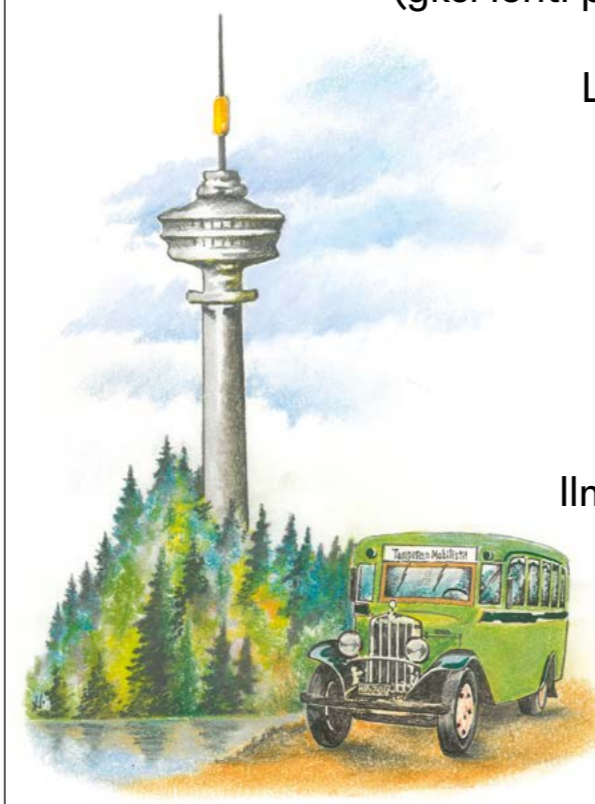
JOULUKUU

- Sunnuntai, 4.12. klo 15**
- Puurojuhla Sasin Toukolassa

KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

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



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

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

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

Tampereen Seudun Mobilistit ry Hallitus

Keskusliiton kuulumisia ja muitakin uutisia

Tätä kirjoittaessani olen edelleenkin ”lomalla” eli Vehonien Automuseo on talvituolla. Avaamme museon viimeistään lauantaina 26. maaliskuuta. Vaihdamme näyttelyä kevään aikana, mutta vallitsevien lumisteiden takia pääosin vasta lumien sulettua. Yhteistyömme Veteraanimoottoripyöräklubin kanssa jatkuu ja tällä kaudella moottoripyöristä tulee olemaan esillä 1990-luvun tehopiikit.

Tälläkään kertaa en ole koronan takia onnistunut tekemään toivomiani asioita. Jo kolmatta kertaa peruttiin Nürnbergin kansainväliset pienoismalli- ja lelumessut Saksassa. Olin alun perin – siis kolme vuotta sitten – ajatellut messuilla useamman päivän, tavata alan yhteistyökumppaneitamme, käydä saksalaisten harrastajien luona ja useassa museossakin. Ilman lentohäpeää (en ole lentänyt moneen vuoteen!) olin ajatellut lentää Frankkuun, vuokrata auton ja olla pari viikkoa Saksassa. Olen tullut huomaamaan, että nykyään ei mikään onnistu.

Ikuisena optimistina toivon pääseväni ensi keväänä Saksaan messuille ja ainakin Mersun, BMW:n ja Sinsheimin museoihin, Kajalle ja Gerdille Müncheniin jne. Kokemuksesta tiedän, että on hyvä olla unelmia ja kun niihin uskoo riittävästi ja toimii niiden mukaisesti, niin ne ihan oikeasti onnistuvatkin! Pelkään kuitenkin, että jos Nürnbergin messut tullaan tulevinakin vuosina perumaan jonkun pandemian tms takia, niin kohta olen niin parhaassa iässä, että tyttäreni ei enää päästä minua yksin autobahnoille.

En muista, koska olen viimeksi käynyt tapaamassa virolaisia harrastajakollegoita, mutta ehkä seuraavan lehden vuodatuksessani voin kertoa. Olin saanut tänäkin vuonna kutsun Viron Klubi Unicin vuosipäivään, jota tällä kertaa vietettiin tammikuun lopussa Laitse RallyParkissa. Indrek Sirk järjesti, että saatoin tilai-

suuden alussa olla Teams-yhteydessä tapahtumaan. Se ei kuitenkaan korvaa henkilökohtaista kontaktia.

SAHK teki tammikuun kokouksessaan henkilövalintoja. Minä jatkan varapuheenjohtajana ja puheenjohtaja Antti Poussa työparina. Uusin mandaattini myös talousvaliokunnassa, jota Antti Poussa vetää. Hallituksen jäsenistä valiokuntaan kuuluu myös Juha Kivimaa. Kuluvan vuoden 2022 tilinpäätöksestä tiedämme jo etukäteen, että se tulee olemaan budjetoidusti alijäämäinen. Hallituksen esityksen mukaisesti syyskokous päätti yhdistysten jäsenmaksusuuden tilapäisestä alennuksesta vuodelle 2022. Tämä on keskusliiton kädenjennus jäsenyhdistysten koronasta johduttuihin talousvaikeuksiin.

Vuoden 2022 teemoiksi SAHK:ssa on valittu vastuullinen harrasteajoneuvon käyttö sekä liikkuva kulttuuriperintö. Näitä teemoja ja SAHK:n tulevaa Roadbookia 2050 tullaan avaamaan tulevissa Autobiili-lehden ja Hyrysysyn artikkeleissa. Roadbook – on siis SAHK:n oma tiekartta, joka on ihan jotain muuta kuin perinteinen maantiekartta. Palataan Roadbookiin oikeassa marsijärjestyksessä, kun meillä on enemmän kerrottavaa. FIVA-yhteyksistä ja ohjeistuksista johtuen Leo Belikin kanssa tulomme FIVAN ohjeen pohjalta kirjoittamaan SAHK:lle oman harrasteajoneuvojen vastuullisen käytön ohjeen.

Jatkan myös tulevaisuustoimikunnassa. SWOTit on viime vuonna laitettu paperille ja nyt siirrytään askel eteenpäin. Toimikunta katsoo myös lähitulevaisuuteen ja sen tehtävänä on mm suunnitella SAHK:n luotsaaminen onnistuneesti tulevissa henkilöstö-, järjestö- ja toimistoasioiden kehityksessä. Kotimaiset ja kansainväliset asiakirjat ja säädökset ovat perustana jo aiemmin mainitsemani Roadbookin tarpeellisuudelle



Tämäkin vuosi on juhluvuosi ja siksi kuvaksi on valittu omistajansa (kuvassa) ensimmäinen auto Studebaker State Commander vm 1938, jonka toinen omistaja hän on. Leilasta ja Bakeristä ei saa mitään sopivaa syntymäpäivä tai muutakaan lukua yhteenlaskettuna, mutta tänä vuonna Studebaker yrityksenä viettää 170-vuotisjuhla. Autoja tehdas on valmistanut jo 120 vuotta. Aina on syytä juhlaan!

ja kiireellisyydelle. Agenda 2030, Pariisin sopimus 2015, Ilmaston muutos 2021, fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen politiikkaskenaario 2021-2050 muutamia mainitakseni. Hallitus päätti pikaisesti aloittaa Roadbookin rakentamisen taustaselvityksillä. Tämä työ tulee olemaan jatkuva ja hallitus päättikin, että asiaa vievät yhdessä eteenpäin puheenjohtaja (Antti), varapuheenjohtaja (Leila) ja FIVA-edustaja (Leo). Paperitöissä ja sparrauksessa tulemme saamaan SAHK:n hallituksen ulkopuolista apua Mercedes-harrastajanakin tunnetulta tamperelaiselta Matti T. Saloselta. Se minun slogani on edelleenkin voimassa. Teen töitä sen eteen, että tulevat lapsenlapsenikin saavat ajaa ja nauttia polttomoottorikäyttöisistä harrasteajoneuvoista osana suomalaista liikkuvaa kulttuuriperintöä.

Korona on kurittanut SAHK:ia ja sen jäsenyhdistyksiä monelle tavalla. Tekninen valiokunta ei ole pystynyt järjestämään museoajoneuvotarkastajien koulutuspäiviä. Teknisen

valiokunnan puheenjohtaja Mika Peippo järjestää parhailaan myös SAHK:n valtakunnallisia retkeilyajoja kesäkuuksi Turkuun, mutta vapautuneessa pandemiarajoitustilanteessa, hän on järjestämässä myös uusien MA-tarkastajien koulutustapahtumaa vielä tälle keväälle. Ensimmäiseksi on ns koulunpenkille tässä asiassa menossa kaksi kokelasta Satakunnasta ja kaksi Tampereelta. Kaikkien museoajoneuvotarkastajien täydennyskoulutus on seuraavaksi vuorossa.

Sisäpiiritietona voin kertoa, että meidän AP eli Ari-Pekka Lällä oli ensimmäinen retkeilyajoihin ilmoittautunut. En tullut kysyneeksi, että millä autolla, mutta voin varmuudella veikata Mercedes-Benzia, kuten myös muillakin tamperelaisilmoittautuneilla – Pirisellä ja Gröhnillä.

Ensi kerralla toivon voivani kertoa terveisiä Virossa ja avata hieman SAHK:n Roadbookia.

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

KOKOUSKUTSU Tampereen Seudun Mobilistit ry:n KEVÄTKOKOUS

torstaina 21.4.2022 klo 17-19
Museokeskus Vapriikki, Alaverstaanraitti 5, Tampere
Tilaisuus alkaa klo 17 kahvilla.

12 § YHDISTYKSEN KEVÄTKOKOUS

Yhdistyksen kevätkokouksessa päätetään seuraavat asiat:

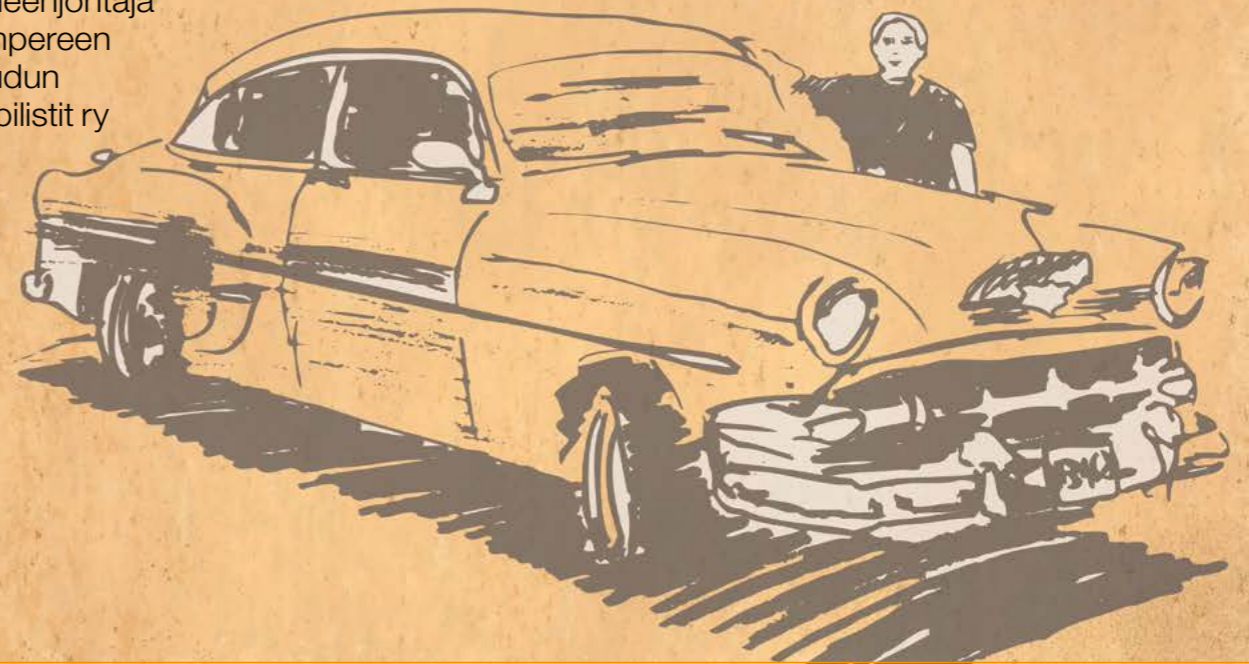
- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
- 5) Käsitellään hallituksen laatima kertomus edellisen vuoden toiminnasta ja päätetään sen hyväksymisestä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

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

Kokoustilajärjestelyjen vuoksi toivotaan, että ilmoittaudut kokoukseen: AP:lle lalla@kolumbus.fi torstaihin 14.4. mennessä.

TERVETULOA

Martti Piltz
Puheenjohtaja
Tampereen
Seudun
Mobilistit ry



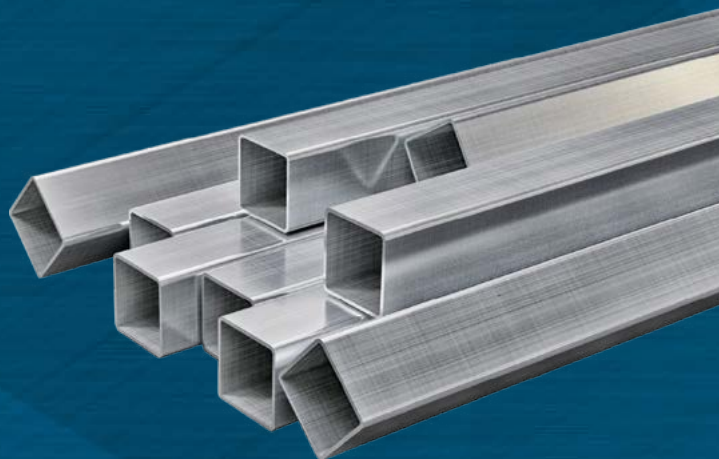
HUIPPUTUOTTEITA FENNOLTA

HENKILÖ- JA
PAKETTIAUTOT



RASKAS MAANTIEKALUSTO
JA TYÖKONEET

OHUTSEINÄPUTKET JA
JATKOJALOSTUS



**KIITOS,
KUN VALITSET
KOTIMAISEN
TUOTTEEN!**



FennoSteel Oy
Fennokatu 1
39700 Parkano
+358 3 441 00
fенно@fennosteel.com

www.fennosteel.com - www.fенноheavyduty.com