

HYRYSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 2 / 2026



6



14



36



40



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta.....	3
In memoriam Valeri Kirss.....	4
Toimituksen terveiset.....	5
Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2025.....	6
Maaliskuun kerhoilta.....	8
Hotrod & Rock Show.....	9
Kevätkokous.....	10
Vappuajo 2026.....	11
Young timereita museossa?.....	12
Classic Motorshow.....	14
FIVA World Event.....	15
Merkkinurkka.....	16
Rane muistelee, osa 89.....	18
Itsekantavan korin kunnostusta.....	24
Nostalgisia liikennekuvia Tampereelta.....	27
Fiat 124 60 vuotta.....	28
T-birdistä hyvä harrastus, osa 1.....	30
Mercedes-Benz W123 50 vuotta.....	34
Hallituksen jäsenet: Pasi Myllymäki.....	36
Yhdistyksen autot: Benz Gaggenau.....	40
Tammobin tapahtumat 2026.....	43

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
 Toimituskunta: Petri Kata, Pasi Myllymäki, Timo Viita-aho
 Lehden osoite: toimitus.hyrysysy@gmail.com
 Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
 Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
 Painosmäärä: 750 kpl
 ISSN 0789-094X (painettu) ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



4041 0704
Painotuote

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

Vuoden 2026 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2026	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2026
2/2026	kesäkuun 3.	aineistopäivä 24.04.2026
3/2026	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2026
4/2026	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2026

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 2/2026 TOIMITUS: Hannu Aalto, Reijo Kankaanpää, Susanna Lällä, Rainer Mäkipää, Kalevi Nokkonen, Martti Piltz ja Juha Miettinen

Kannen kuva: Kenworth Hotrod & Rock- näyttelyssä. Kuvaaja Pasi Myllymäki

Kevät herättää harrastuksen eloon

Pieni jännitys on aina ilmassa, kun keväällä kääntää pitkän talven jälkeen virta-avainta. Fordista kuuluu vain kolahdus. Akku on ladattu täyteen – mikäs nyt? Uusi yritys, ja moottori herää hetkeksi eloon. Kolmannella kerralla pääsen jo liikkeelle. Seuraavaksi tarkistetaan rengaspaineet ja suunnataan pesulle. Alustasta kuuluu hieman kolinaa, mutta muuten kaikki tuntuu toimivan niin kuin pitääkin.

Ajetaan vähän, jotta auto vetristyy talven jäljiltä ja etsitään joku mukava kuvauspaikka. Pitäähän kauden alkaminen jakaa myös somessa. Nämä ovat niitä kevään pieniä mutta merkityksellisiä herkkuhetkiä ajoneuvoharrastuksessa – niitä, jotka muistuttavat, miksi tätä kaikkea tehdään.

Hetken kuluttua auto palaa takaisin talliin ja itse siirryn tietokoneen ääreen valmistelemaan tulevan kesän tapahtumia. Työ yhdistyksen asioiden parissa tuntuu taas kevyemmältä, kun mielessä on tuore muistutus harrastuksen ytimeistä. Näitä tehtäviä tehdään elämyksiä varten – yhdessäoloa ja yhteistä tekemistä silmällä pitäen.

Tapahtumista syntyy muistoja. Useimmiten hyviä, joskus myös haastavampia. Nekin kuuluvat asiaan, ja aikaa myöten niille osaa jo nauraa. Ainakin ne ovat tarinoita, joita on hauska jakaa muille harrastajille.

Harrastuksen kuuluu antaa elämyksiä, positiivisia tunteita, ystäviä ja onnistumisen kokemuksia. Joskus niiden eteen vaaditaan työtä ja uhrauksia – aivan kuten elämässä yleensäkin. Yhteinen harrastus kokaa samanhenkiset ihmiset yhteen ja synnyttää yhteisön, jossa autetaan toisia, iloitaan yhdessä ja



jätetään turhat nurinat sivuun.

Tuleva kesä vaatii meiltä paljon yhteistyötä ja talookohenkeä. Edessä ovat vakiintuneet tapahtumat sekä erityisesti FIVA World Event 2026, jonka järjestäminen kunnialla on meille iso yhteinen ponnistus. Ilokseni olen saanut huomata, että vapaaehtoisia löytyy sekä omasta harrastajayhteisöstämme, että myös Tampereen kaupungin vapaaehtoispankin kautta. Lämmin kiitos teille kaikille jo etukäteen.

Toivotan kaikille oikein mukavaa harrastuskautta ja aurinkoista kesää.

Petri Kata
puheenjohtaja

Kannattajajäsenemme:

ProMart



O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE

Mesi M Auto oy



Rannikon
Aarre

KANGASALA

BEST COAST OY



KIRPPUTORI
Oskarin Olohuone

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

Plus Katsastus

Pirkkala - Mustimäenkuja 1

In memoriam

Yksi aikakausi päättyi

Nyt on vaikea kuvitella 1970-lukua ja suomalaisten suhdetta Neuvostoliittoon. Neuvosto-Eesti oli virallisesti osa isoa emämaataan, mutta sen kansalaiset muistivat 1930-luvun itsenäisyyden ja suhteet Suomeen.

Eräänä päivänä Neuvosto-rekisterissä ollut Volga kurvasi Rane Mäkipään pihaan, jonne Olavi Sallinen ja Harri Honkanen olivat sen ohjanneet. Autosta astui Valeri Kirss. Hän halusi ostaa osia Fiat 502-aihiioon, jota hän entisöi Eestissä. Kyydissä oli välittäjänä entinen autokauppias ja ”politruuki” eli puolueen valvoja, joka varmistti, että Valeri palasi Eestiin.

Valeri (s. 1945) oli lakimies. Hän oli erinomainen seuramies. Työura oli monipuolinen: tuomari, toimittaja, mainostoimiston johtaja, ohjelmatuottaja. Hän oli perustanut vanhojen ajoneuvojen kerhon Club Unicin ystäviensä kanssa vuonna 1975, virallinen perustamishetki oli 31.12.1976. Vanhat autot olivat hänen elinikäinen harrastuksensa, erityisesti



Valeri Kirss (1945-2026)



Valeri Kirss ja Rane Mäkipää tapasivat Leningradissa vuonna 1979 Samohod-klubin kokoontumisessa. Kuva Simo Pyykkönen

yhteisö – ihmiset, joiden kanssa tämän intohimon jakoi.

Ranen tapaamisesta kehkeytyi pitkäaikainen ystävyys ja yhteistyö SAHK:n Tampereen kerhon, Unicin jäsenten ja myös neuvostovenäläisen Samohod-klubin kanssa. Seuraavan kerran Rane ja meidän kerholaiset tapasivat vuonna 1979 Leningradissa, jossa Samohod-kerho aloitteli toimintaansa. Neuvostoliitossa ja Baltian maissa oli silloin aivan huikeita 1930-luvun autoja, jotka olivat saksalaisilta otettua sotasaalista. Kannattaa lukea Ranen muistelmien osa Hyrsystä 2/2024. Leningradiin Valeri tuli Tsaikallaan, joka hänen sanojensa mukaan oli ainut yksityinen Tsaika koko Neuvostoliitossa. Tosin myöhemmin hän löysi toisen yksityis-Tsaikan. Venäjällä mikään ei ole mahdollista, mutta kaikki järjestyy!

Alkuvuosina suomalaiset avustivat monissa asioissa eestiläisiä. Lasten vaatteet, kahvi, monet ruoka-aineet ja kodin armatuurit olivat haluttuja, koska niistä oli pulaa. Vastavuoroisesti ees-

tiläiset pitivät suomalaisia harrastajia kuin ”piispaa pappilassa” ja Suomessa oli näytteillä heidän kalustoaan. He osallistuivat myös suurilla ryhmillä SAHK:n Retkeilyajoihin.

Valerista tuli Pohjoismaissa, mutta ensisijaisesti Virossa, tunnettu ”missikeisari”, kun hän käynnisti Miss Estonia- kilpailut (per. 1923) uudestaan vuonna 1988. Hänen autokokoelmansa oli esillä vuodesta 1997 Palmsen kartanossa. Vanhoilla päivillään hänestä kehittyi ikäautensa huippu tenniksessä. Hänellä oli oma ”kotiseutumuseo” länsi-Virossa Virtsussa, johon hän keräsi kaikkea mahdollista vanhaa tavaraa. Myös autokokoelma siirtyi sinne. Olemme vierailleet siellä kerhona. Autokokoelma on nyt jaettu Eestin Maanteemuseumiin ja Laitse Parkin museoon. Kotimaassaan Valeri oli tunnettu ja hyvin arvostettu kulttuuritoimija. Valeri menehtyi 12.3.2026.



Lehden toimitus vasemmalla Petri Kata, Pasi Myllymäki ja Timo Viita-aho

Toimituksen sisäänajo on suoritettu

Vuoden 2026 ensimmäisen lehden muodostaminen on saatu suoritettua uudelleen järjestellyn toimituksen puolesta. Lehden toimittamisessa ilmeni jonkin verran uusia asioita, mutta yllättävän helposti ainakin tällä ensimmäisellä kerralla hommat sujuivat. Artikkeleita saatiin kiitettävästi jäsenistöltä eikä toimitus päässyt heti alkuun tuomaan esille omaa sanallista osaamistaan kovinkaan laajasti. Lehden taittajan kanssa ei tarvinnut asioista sopia tarkkaan etukäteen, hän hoiti taiton melko itsenäisesti ja ammattitaidolla. Toimituksen omasta mielestä lopputulos eli lehden ulkoasu oli huikean hyvä. Onko se ollut sitä sitten lukijoiden mielestä, siitä ei ole kattavaa tietoa. Mitään negatiivista palautetta toimitus ei ole saanut, jotain yksittäisten jäsenien kannustavia kommentteja kylläkin. Tästä on hyvä jatkaa

seuraavien lehtien toimittamista.

Kesä käsillä-tapahtumia riittää

Talvi vaihtui nopeasti kevääseen ja ensimmäiset tapahtumatkin on jo saatu vietyä lävitse. Tampereen Messukeskuksessa oli huhtikuun puolivälissä 45. HotRod&Rock- Show, missä Tampereen Seudun Mobilistit olivat mukana omalla osastollaan. Osastolla oli yhdistyksemme kuorma-auto Chevrolet 6400 vuodelta 1946. Kyseinen Chevy palkittiin näyttelyssä Mobiilit-luokan 3.palkinnolla, joka oli iloinen yllätys talkooväelle.

Vapun aikaan Lahdessa pidettiin Classic Motorshow ja sekin tapahtuma on järjestetty jo vuodesta 2008 alkaen. Välivuosia on ollut ainoastaan koronavuosina. Näilläkin messuilla oli Tampereen Seudun Mobilistit mukana

kahdella osastolla, SAHK:n yhteisosastolla sekä Kurvaa Kangasalle-osastolla.

Ku yhdessä mennään ja porukalla tehään, niin...

Paljon on tapahtumia myös edessäpäin tulevana kuukausina. Tervetuloa uudemmat ja vanhemmat jäsenet mukaan tapahtumien järjestelyporukoihin. Kaikille vapaaehtoisille on tarvetta ja kaikenlaisia tekemistä löytyy eikä näitä hommia tarvitse kenenkään yksin touhuta. Aina löytyy kaveri talkooporukasta eikä tarvitse mieltä, etten osaa tai en tiedä mitä pitäisi tehdä? Voit liittyä tapahtumiin apuvoimaksi ilmoittamalla siitä vaikkapa kenelle tahansa yhdistyksen hallituksen jäsenelle. Kiitos jo etukäteen.

Terveisin toimituksenväki



Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2025

*Teksti ja kuvat Pasi Myllymäki,
auton historia Mika Virtanen*

6.5.2026 jaettiin jälleen Olavi Sallinen entisöintipalkinto Vehoniemen automuseolla aurinkoisessa säässä. Kyseessä on palkinto, jonka Olavi Sallinen on lahjoittanut Tampereen Seudun Mobilisteille ja se jaetaan vuosittain Pirkanmaan parhaasta vanhan auton entisöinnistä johon Tampereen Seudun Mobilistien

museoajoneuvotarkastajat ovat suorittaneet museoajoneuvotarkastuksen. Palkinto on jaettu vuodesta 1982.

Viime vuonna SAHK:n Tampereen Seudun Mobilistien museoajoneuvotarkastajat suorittivat yhteensä 160 tarkastusta, joista 3kpl oli vastaavia täysin entisöityjä autoja, loput osittain kunnostettuja ja hyvin säilyneitä autoja kuten suurin osa tarkastettavista autoista on.

Tänä vuonna palkinnon sai Mika Virtanen Vesilahdesta entisöimällään VW typ11 autolla vuodelta 1948 josta omistaja kertoo seuraavaa:

Auto valmistui tehtaalla 18.8.1948, ja meni myyntiin Frankfurtiin Glöcker-nimiselle jälleenmyyjälle. Seuraava historiamerkintä löytyy, kun auto rekisteröitiin Itä-Saksassa vuonna 1977. Vaihtoi omistajaa sen jälkeen kerran ja poistettiin rekisteristä tammikuussa

1991. Ostin auton saksalaiselta harrastajalta 2013.

Auto on Typ11 standard eli ei ainuttaakaan kromiosaa. Väri on helmenharmaa (siihen aikaan näitä sai kolmessa värissä: harmaa, sininen ja musta). Silloin vanteen keskiosat ja kapselien suuret VW-merkit maalattiin lohenpunaisiksi, ikään kuin jonkinlaisena koristeluna. Penkkien verhoilu on sininen ja sisäkatto harmaa. Myös hansikaslokerot on verhoiltu penkkikankaalla. Penkit ovat siipimutterikiinnitteiset eikä siten kovin helpot säätää. Häikäisysojaa ei ole.

Jarrut ovat mekaaniset vaijereilla, käsijarru toimii kaikkiin pyöriin. Edessä nesteiskunvaimentimet ja takana yksitoimiset sammakkoiskarit. Moottorissa on kesä/talvisäätö lämmitysilman otolle, joka puolittaa ilman ottoaukon talviasennossa. Moottorin jäähdytyspeltien ja koko alustan väri on tummanharmaa. Varapyörä on lukittu koriin kiinni riippulukolla haittaamaan pyörän varastamista.

Rekisteritunnus on peräisin samalaisesta -48 "merimiesautosta", joka aikoinaan oli Suomessa 1950-60 luvuilla, ja sittemmin kadonnut.

Auto on tietävästi vanhin rekisterissä oleva umpikorinen VW-henkilöauto tällä hetkellä.

Lopputuloksena erittäin hienosti entisöity auto, korjauksen jälkiä ei ole havaittavissa missään ja auto vastaa täysin alkuperäistä.

Onnittelut Mikalle ja hänen perheelleen. Aina näissä projekteissa tarvitaan perheen tukea tai ainakin ymmärrystä projektia kohtaan!



OLAVI SALLINEN –PALKINNON SAANEET:

1982	Esa Nieminen, Chevrolet Sport Coupe.....	vm. 1932
1983	Alpo Ojaniemi, Pontiac Sedan	vm. 1929
1984	Pauli Haippo, Ford A Roadster.....	vm. 1930
1985	Kari Halinen, Excelsior "S"	vm. 1920
1986	Ismo Salo, Chevrolet Tour, vm. 1926 ja Ford A Sedan.	vm. 1929
1987	Veikko Hoppula, Ford AA	vm. 1929
1988	Juha Lehtonen, Saab 96 Sedan.....	vm. 1963
1989	Kimmo Kalela, Chevrolet 4D Master	vm. 1933
1990	Tauno Kauppila, International D-30 kuorma-auto	vm. 1939
1991	Timo Virtanen, Austin Mini Cooper 1275 S.....	vm. 1965
1992	Arto Rantala, Volvo linja-auto	vm. 1936
1993	Mikko Eerilä, Opel Blitz kuorma-auto	vm. 1940
1994	Antti Prusi, Ford Thunderbird	vm. 1962
1995	Heikki Majara, VW Cabriolet.....	vm. 1956
1996	Reino Saarinen, Tatraflan T-600	vm. 1952
1997	Tarja Hippeläinen, Morris Mini 850	vm. 1967
1998	Helge Hakala, Mercedes-Benz 170 Db.....	vm. 1952
1999	Ari ja Hemmo Louhivuori, Citroen 2 CV	vm. 1962
2000	Pentti Hakkarainen, Ford A Tudor	vm. 1929
2001	Kari Hirvonen, Chevrolet Superior 4 D Sedan.....	vm. 1923
2002	Matti Silvola, Oldsmobile	vm. 1939
2003	Sami Silvola, Chevrolet Super DeLuxe	vm. 1939
2004	Outi ja Risto Jaakola, Buick 115 Touring.....	vm. 1927
2005	Juha-Matti Jokinen, Austin Cooper 998.....	vm. 1967
2006	Jarmo Lönnqvist, Dodge	vm. 1969
2007	Jouko Puhakka, Cadillac Fleetwood Special.....	vm. 1960
2008	Markku Johansson, Alfa-Romeo Giulietta.....	vm. 1961
2009	Antti Karjala, Renault Dauphine.....	vm. 1963
2010	Satu Eskola, Cadillac Coupe De Ville	vm. 1966
2011	Risto Salminen, Austin A 40 Somerset.....	vm. 1952
2012	Reijo Pirinen, Mercedes-Benz 220	vm. 1952
2013	Timo Alho, Wartburg 311	vm. 1963
2014	Veikko Tuominen, Chevrolet Convertible.....	vm. 1927
2015	Pertti Korhonen, Alfa-Romeo Alfetta GTV Coupe.....	vm. 1980
2016	Kari Rantanen, Ford Escort 1300 GT.....	vm. 1968
2017	Teemu Hartus, Morris J4 Van Diesel.....	vm. 1966
2018	Pekka Kuisma, Volvo-Ajokki-ambulanssi	vm. 1949
2019	Tuukka Perkola, Opel Kapitän.....	vm. 1952
2020	Kari Kettunen, Citroen 7C.....	vm. 1937
2021	Seppo Peräinen, Austin Mini 850 Mk II.....	vm. 1969
2022	Leo Myllymäki, Volvo 1800S	vm. 1963
2023	Jouni Nääppä, Ford Taunus G37A Deutsch Cabriolet	vm. 1951
2024	Jouni Jokinen, Volvo 164	vm. 1970
2025	Mika Virtanen, Volkswagen typ 11	vm. 1948



Maaliskuun kerhoilta Plus Katsastus Pirkkala

Tarkastuksen
kohteena Toyota
Land Cruiser 1988.

Teksti: Pasi Myllymäki, Kuvat: Sami Saunajoki, Matti Pitkänen

Keskiviikkona 18.03.2026 vietettiin Tampereen Seudun Mobilistien kerhoiltaa Plus Katsastus Pirkkalan tiloissa. Aiheena oli museoajoneuvotarkastus sekä muutoksastus museoajoneuvoksi.

Paikan päällä suoritettiin museoajoneuvotarkastus Pertti Korkeakosken hienoon Toyota Land Cruiser HJ61:een vuosimallia 1988, jonka omistaja on sisintynyt kuluneen talven aikana kuvien mukaiseen kuntoon. Lisäksi museoajoneuvotarkastuksen jälkeen suoritettiin Plus Katsastuksen toimesta muutoksastus museoajoneuvoksi.

Yleisöä oli paikalla reilut 50 henkeä eli varsin hyvin, mutta se jäi tietysti hieman arvoituksiksi, kumpi kiinnosti enemmän, Plus Katsastuksen hyvä kahvitarjoilu vai museoajoneuvotarkastukseen liittyvät asiat.

Museoajoneuvotarkastuksen suorittivat Harri Valo ja Ville Koskeniemi. Samalla Pasi Myllymäki selvitti museoajoneuvotarkastuksen kulkua ja lopuksi Jukka Rantanen Plus Katsastukselta suoritti muutoksastuksen.

Suuret kiitokset yhteistyökumppani Plus Katsastukselle, joka mahdollisti tämän mukavan keskiviikkoillan Pirkkalassa, sekä jäsenille, jotka saavuitte paikalle + Toyotan omistaja Pertti Korkeakoskelle, joka toi hienon auton esimerkkikappaleeksi sekä viimeisenä mutta ei vähäisimpänä kiitos Plus Katsastuksen Tanja Koivuselle maukaasta kahvista+pullasta.



Erittäin siisti moottoritila.



Myös alusta tarkastetaan.



Auton omistaja Pertti Korkeakoski kertoo hieman historiaa.



Jäseniä oli mukavasti paikalla.

Hotrod & Rock Show

Teksti ja kuvat Pasi Myllymäki

45.Hot Rod & Rock Show järjestettiin Tampereen Messukeskuksessa FHRA Tampereen seutu ry:n toimesta 11.-12.4.2026, nähtävänä hienoja harrasteajoneuvoja laidasta laitaan ja yleisöä vieraili paikalla n.20000henkeä.

Tampereen Seudun Mobilisitit osallistuivat myös näyttelyyn omalla osastollaan, osastolla oli yhdistyksen omistuksessa oleva kuorma-auto Chevrolet 6400 vuodelta 1946, auto on siistissä kunnossa, vaikka sen entisöinnin valmistumisesta on yli 20 vuotta aikaa.

Osastolla mainostettiin myös tulevan kesän tapahtumia eli mm. rompetoreja sekä FIVA World Rally 2026-ajotapahtumaa minkä lähtö ja maali ovat Tampereen keskustaluueella Frenckellin aukiolla, siitä



Chevrolet 3.sija



Susanna Lällä noutaa palkintoa

lähdetään sitten kahden järven kierrokselle.

Tampereen Seudun Mobilistien osasto herätti kiinnostusta melko mukavasti ja vierailijoita riitti sekä yhdistyksen Chevrolet palkittiin Mobiilit-luokassa 3.palkinnolla, palkinnon kävi noutamassa Susanna Lällä ja siinä olikin järjestäjillä ihmettelemistä, kun palkintoa ei tullutkaan hakemaan varttuneempi mieshenkilö ;)

Kiitokset paikalla kävijöille, nähdään samoissa merkeissä ensi vuonna ja sitä ennen alkaneella ajo/tapahtumakaudella monissa tulevilla tapahtumissa.



Plymouth 149 2.sija



Overland Whippet 1927 1.sija

Kevätkokous

Teksti Timo Viita-aho,
kuvat Pasi Myllymäki

Yhdistyksen kevätkokous pidettiin Restaurannassa 14.4.2026. Paikalle saapui hyvissä ajoin 22 jäsentä ja nauttivat pullakahvia, jonka Maija Lällä oli jälleen kerran järjestänyt. Yksi osallistuja seurasi kokousta Teamsissa.

Kokouksen alussa Martti Piltz palkittiin SAHK ry:n kultaisella ansiomerkillä. Ansiomerkin luovutti Leila Suutarinen.

Petri Kata avasi kokouksen ja esitteli kokouksen esityslistan. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Håkan Sandbacka ja sihteeriksi Matti Pitkänen. Pöytäkirjantarkastajiksi valittiin Antti Laulaja ja Heikki Vierula.

Petri esitteli hallituksen laatiman toimintakertomuksen. Toimintakertomuksessa mainittuja pääkohtia vuoden 2025 osalta olivat: Talouden tasapainottaminen, järjestetyt tapahtumat, osallistumiset messuille, FIVA-tapahtuman järjestelyt sekä toimitilojen (Restauranta) ylläpito. Jäsenlehden osalta kokeiltiin yhden lehden (3/2025) osalta digitaalista toimitustapaa, joka ei kuitenkaan saanut kannatusta jäsenistössä. Yhdistys piti vuoden aikana normaalit kevät- ja syyskokoukset ja hallitus kokoontui 13 kertaa. Kunniajäseneksi kutsuttiin Raimo Mesiranta. Jäsenmäärä on ollut vuoden lopussa hieman alle 600. Toimintakertomus julkaistaan myöhemmin nettisivuilla jäsenosiossa.



Martti Piltz palkittiin SAHK ry:n kultaisella ansiomerkillä. Ansiomerkin luovutti Leila Suutarinen.



AP- Lällä esitteli vuoden 2025 tilipäätöksen. Vuoden aikana menojen seuranta on tarkennettu hallituksessa ja kuluja on pyritty vähentämään. Esitetystä talousarviolaskelmassa kulut ja tuotot ovat toteutuneet melko hyvin arvioiden mukaisesti, mutta siitä huolimatta tulos oli noin 6600 euroa alijäämäinen.

Kokouksen lopuksi käsiteltiin esityslistalla ollut hallituksen 2.varajäsenen valinta seuraavaan syyskokoukseen asti. Valituksi tuli hallituksen sihteeri Matti Pitkänen.

Kokouksen jälkeen keskusteltiin pitkään ”uunituoreesta” ilmoituksesta, jossa verottaja katsoo Restaurannan viimevuosien tuottojen ylittävän vähäisen varainhankinnan rajan. Tämän takia yhdistykselle ollaan määräämässä lisäveroja maksettavaksi. Yhdistyksen hallitus selvittää tilannetta ja tiedottaa myöhemmin tarvittavista toimenpiteistä.



Vappuajo 2026

Teksti ja kuvat Susanna Lällä

Oi kuinka lämmin ja upea sää meille osuikaan tämän vuoden vappuajoihin! Mittarin näyttäessä melkein 20 astetta lämmintä, oli Tampereen keskustassa selkeästi paljon ihmisiä liikkeellä nauttimassa kelistä, vapusta, herkuista, ja tietenkin upeista vanhoista autoista! Tämän vuoden vappuajoon osallistui noin 30 ajoneuvoa, pientä ja isoa, kattoja kiinni ja auki.

Ohikulkijoilta kuulin kuinka olivat



ihan varta vasten tulleet katsomaan autoja, kun olivat nähneet mainoksen! Osa kyseli lisää heinäkuun tapahtumastam-

me, ja iso osa tottakai vain sattumalta osui paikalle Hämeenpuistoon oikeaan aikaan ja ihaili että voi kun onkin upeita vanhoja autoja! Yksi pieni lapsi kuului kysyvän isältään, että voiko näillä oikeasti ajaa?

Lähdimme letkassa liikkeelle kohti Mobiliaa ja hienosti se taas tutusti menikin, vaikka tällä kertaa reitimme kulki Hämeenpuistosta Tampellan kautta kohti Kangasalaa. Erityisen paljon tienvarsilla oli ihmisiä katselemassa ja heiluttelemassa Kangasalan keskustassa, mahtava juttu!

Nautimme halukkaat Mobiliassa oikein erittäin mahtavan vappulounaan jälkiruokineen, jonka jälkeen siirryimme osa Vehoniemen automuseolla jatkamaan upeassa säässä! Oikein mukava vappuajo vietettiin jälleen! Kiitos kaikille mukana olleille, ja ensivuoteen vappuajon merkeissä!



Young timereita museossa?

Mobilia-säätiö täytti 40 vuotta ja halusi juhlistaa omaa historiaansa teemalla 1990-luku, Ysäri Jysäri. Säätiö on Lilja ja Olavi Sallisen perustama. Aika muuttuu. Prusin Antin kanssa olemme osallistuneet viitenä vuotena peräkkäin Talwijaan vuosimallin 1991 Subaru Legacylla. Ensimmäisellä kerralla vähän posket punottivat, kun oltiin niin ”uudella autolla” liikkeellä. Menneenä talvena se oli jo ihan ok. Nuorempia autoja oli monta. Autot ovat aina vanhentuneet nopeasti. Todellisuudessa nykypäivän young timereitä oli 1990-luvulla aika vähän.

1990-luvun alussa Suomessa elettiin syvää lamakautta. Yrityksiä kaatui ja sadat tuhannet ihmiset menettivät työnsä. Tyypillistä oli vanheneva autokanta, mikä johtui autokaupan hyytymisestä. Autojen keski-ikä nousi vuosikymmenessä noin 7 vuodesta 10 vuoteen. Suomalainen ajoi hieman alle 10 vuotta vanhalla länsieurooppalaisella bensa-autolla. Nämä ovat jo ylittäneet museoauton ikäkynnyksen. Myydyin malli oli Toyota Corolla.

Teknologiakehitykselle 1990-luku oli murroksen aikakausi. Vuosikym-



Liikenneministeri oli sisäistänyt näyttelyn teeman syvällisesti. Hän on ollut innokas laskettelija, kun hän asui Oulussa ja oli saanut ajokortin. Lapin hiihtokohteet olivat lähellä. 1990-luvulle oli tyypillistä jotenkin oudot ja oudon väriset vaatteet. Hänen 1990-luvun hiihtohaalarinsa on näytteillä sekä valokuvana että aitona asuna. Kuva mpz



Toyota Corolla oli vuosikymmenen suosituin auto. Postikin ajoi Gorillalla. Vuosimalli on 1992. Taustalla Fiat Coupé vm. 1995. Aikansa harvinaisia kaunottaria. Omistajan arvaa varmasti jokainen kerholainen. Kuva mpz

menen loppua kohti Nokia kohosi maailman suurimmaksi matkapuhelinvalmistajaksi ja Suomen talouden veturiksi. Myös tieliikenteen kannalta se oli merkittävä vuosikymmen. Suuria moottoritiehankkeita käynnistettiin talouslamasta huolimatta useita. Helsinki–Tampere-moottoritie oli Suomen ensimmäinen kaksi suurta kaupunkia yhdistänyt moottoritie.

Myös ympäristöasioita ruvettiin huomioimaan teitä rakennettaessa. Suojeltavien kasvien tai eläinten elinympäristöt saattoivat siirtää isojenkin teiden linjauksia, samalla autoilijoiden mukavuutta parannettiin tienvarsille rakennetuilla levähdysalueilla ja ensimmäisillä suurilla liikenneasemilla. Linnatuuli avattiin vuonna 1992 ja ensimmäinen ABC vuonna 1998.

Suomalais-kangasalalaista viihdettä edustavat Kummelit näkyivät ja kuuluivat hokemina 90-luvulla. Ladojen kokoontumisajot-sketsi kuvattiin Kangasalla. Sen innoittamana syntyi Lada Kerho ry. Se



Näyttelyn avasi liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne. Hän oli pukeutunut omaan 1990-luvun juhla-asuunsa ja kertoi omia muistojaan nuoruutensa 90-luvusta. Kuva Anniina Salmi/Mobilia

kokoontuu vuosittain Mobiliassa.

Ysärijysäri-näyttely on avoinna Auton ja tien museo Mobiliassa 8.11.2026 asti.



Caddy De Ville vm. 1967 juhlistaa yhtä historiallista tapahtumaa, kun Suomi ensimmäisen kerran voitti jääkiekon maailmanmestaruuden vuonna 1995. Lama alkoi taittua. Jääkiekkjoukkuetta kuskattiin vanhoilla jenkeillä. Tämäkin auto oli mukana samoilla siirtokivillä, mutta vaaleana, kuten taustakuvasta voi erottaa. Kuva mpz

Top-tekemiset Tampereella

Makumatkalle

Kauppahallin paikallisia makuja vai fine diningia rennolla otteella? Tampereelta löytyy herkuttelupaikka jokaiseen makuun ja tunnelmaan.

Omalaatuisia museoita

Tampereelta löydät muun muassa maailman ainoan Muumimuseon, Vakoilumuseon, Poliisimuseon ja Suomen Jääkiekkomuseon.

70 yleistä saunaa

City-saunoista ja saunalautoista järvenrannalle ja historiallisiin yleisiin saunoihin – täällä on varaa valita juuri omannäköinen saunaelämys.

Tapahtumia ympäri vuoden

Löydä kaupungin kiinnostavimmat keikat, näyttelyt, teatterit ja festivaalit sekä parhaat menovinkit juuri tähän hetkeen.



Top things to do in Tampere

Culinary delights

Savour local flavours at the Tampere Market Hall, or sit down for a delicious meal at one of the city's many atmospheric restaurants.

Quirky Museums

Not only can you find the World's only Moomin Museum in Tampere, there is also a Spy Museum, a Police Museum and the Finnish Hockey Hall of Fame.

Public saunas

Sauna Capital of the World since 2018, Tampere region has almost 70 public saunas! From city center to cozy lakeside spots, each has its unique atmosphere.

Events all year round

Discover the city's most exciting gigs, exhibitions, theatre performances and festivals – along with the best tips on what to do right now.



visit
TAMPERE

More tips at / Lisää vinkkejä
[visit tampere.fi](https://www.visit tampere.fi)



Classic Motorshow

Teksti Pasi Myllymäki, kuvat Petri Kata

Classic Motorshow järjestettiin Lahdessa 2.-3.-5.2026, suuren suosion saanut tapahtuma on järjestetty vuodesta 2008 alkaen pois lukien koronavuodet.

Tänä vuonna näyttelyn teemana oli ”ojasta allikkoon”, Tampereen Seudun Mobilistit olivat edustettuna kahdella eri osastolla, SAHK:n yhteisosastolla sekä Kurvaa Kangasalle osastolla. SAHK:n osastolla oli Pertti Korkeakosken siistikuntoinen Toyota Land Cruiser HJ61 1988 sekä Kangasalan osastolla Petri Rannikon entisöity Willys 1943 sekä Kalevi Nokkosen Pannonia vuodelta 1958 mikä on vielä aloittamaton projekti, kaikki sopivat hyvin näyttelyn teemaan.

Toyotan Pertti Korkeakoski on kunnostanut talven 2025-2026 aikana siis-



tiin alkuperäisenkaltaiseen kuntoon, Willyksellä on aito sotahistoria ja mm. tämä yksilö on pudotettu Normandiaan kesäkuussa 1944 Normandian maihinnousun päivänä ja toisen kerran Hollantiin syyskuussa 1944, auto on entisöity kauttaaltaan ja siihen on jätetty sodassa tulleet käytönjäljet.

Messukeskuksessa oli tänäkin vuonna todella paljon nähtävää eri kerhojen toimesta sekä omistajien helmet-osastolla 10kpl omistajien helmiä, jotka oli äänestetty paikalle 88 ehdokkaan joukosta

Yleisöä oli paikalla 19470 henkeä, yli 400 ajoneuvoa eli autoja, moottoripyöriä, mopoja, raskasta kalustoa, työkoneita sekä yleisesti kaikenlaista moottorilla kulkevaa ja messukeskuksen pihassa tuttuun tapaan harrasteajoneuvoparkki missä kalusto vaihtui jatkuvasti eli ulkona olikin tavallaan toinen näyttely missä oli toinen toistaan hienompia ajoneuvoja.

Viikonloppuna oli myös moottoriurheiluhaastatteluja, aiheina Päijänne ajo 100vuotta sekä Keimola 60 v sekä tapahtuman tuottajien katsaus, myös kattojärjestöt kertoivat ajankohtaisista asioista.

Tervetuloa paikalle myös ensi vuonna katsomaan mitä löydämme silloin näytille yhdistyksen osastolle!



Kansainvälinen FIVA World Event saapuu ensi kertaa Suomeen

Tampere nousee historiallisten ajoneuvojen näyttämöksi

Teksti: Fiva Event suunnitteluryhmä

Kansainvälisesti arvostettu FIVA World Event järjestetään vuonna 2026 ensimmäistä kertaa Suomessa. Historiallisille, yli 30 vuotiaalle ajoneuvoille suunnattu vuotuinen päätapahtuma tuo Tampereelle ajoneuvoharrastajia ja vierailijoita eri puolilta Eurooppaa sekä luonnollisesti kaikkialta Suomesta. Osallistuvia autoja on noin 100 kappaletta vuosien 1911 ja 1989 väliltä.

Kyseessä on kansallisten veteraani-autoliittojen keskusjärjestön eli FIVA:n (Fédération Internationale de Véhicules Anciens) sertifioima vuoden 2026 virallinen päätapahtuma, jonka järjestämisoikeus on myönnetty Suomen ajoneuvohistorialliselle keskusliitolle SAHK ry:lle. SAHK on luovuttanut tapahtuman käytännön toteutuksen Tampereen seudun mobilistien vastuulle. Tampereen seudun mobilistit vastaavat tapahtuman



koordinoinnista ja ohjelman sujuvasta toteutuksesta yhteistyössä lukuisten vapaaehtoisten kanssa.

Tapahtuma ajoittuu FIVA:n 60 vuotisjuhlavuoteen. Vuonna 1966 perustettu FIVA toimii vanhojen ajoneuvojen suojelijana ja ajoneuvohistoriallisen kulttuuriperinnön edistäjänä maailmanlaajuisesti. FIVA:n tapahtumat kokoavat vuosittain harrastajia yli 60 maasta, ja sen merkitys kulttuuriperinnön vaalimisessa on huomattava.

Tampereella järjestettävä tapahtuma koostuu useasta yleisöä kiinnostavasta kokonaisuudesta. Tapahtuman sydän on kaikille avoin näyttely ja ajoneuvojen esittely kisakeskusalueella Frenckellin aukiolla ja Frenckellin parkkihallissa aivan kaupungin keskustassa. Lisäksi ohjelmassa on kaksi ajopäivää Tampereen seudun maisemissa, taukoineen ja iltatapahtumiseen.

Tapahtuma ei ole vain harrastajien sisäinen kokoontuminen, vaan se edistää laajasti kulttuu-

rivaihtoa ja historiallisten ajoneuvojen perinnön säilyttämistä kansainvälisessä mittakaavassa. Samalla se tarjoaa suomalaisille harrastajille mahdollisuuden esitellä kotimaista ajoneuvokulttuuri-osaamista kansainväliselle yleisölle. Toivomme, että yleisölle ilmainen tapahtuma, herättää kiinnostusta laajasti ja kokoaa yleisöä näyttelyyn, lähtöihin ja reitin varrelle.

Myös alueelliset vaikutukset ovat merkittäviä. Tapahtuma tuo Tampereelle kansainvälisiä vierailijoita, jotka hyödyntävät alueen majoitus-, ravintola- ja muita palveluita. Tämä on ollut taustana yhteistyösopimuksille Tampereen kaupungin, Matkapoikien ja Finnparkin kanssa.

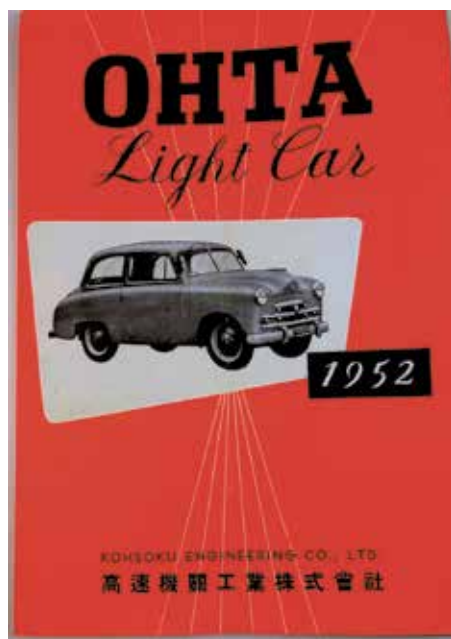
Tapahtuman onnistuminen perustuu vahvasti vapaaehtoisten työpanokseen. Vapaaehtoisille tapahtuma tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden päästä lähelle historiallisia ajoneuvoja ja olla osa kansainvälistä suur tapahtumaa. Yhdessä tekeminen, kokemusten jakaminen ja uusiin ihmisiin tutustuminen luovat muistoja, jotka säilyvät pitkään.

FIVA World Event Tampereella on ennen kaikkea kohtaamispaikka: kulttuurien vuorovaikutuksen, yhteisöllisyyden ja globaalin yhteenkuuluvuuden juhla, jossa vanhat ajoneuvot toimivat yhdistävänä tekijänä yli rajojen ja sukupolvien.



Ohta

Sukeo Ohta perusti Ohta Automobile Companyn 1912. Alun perin yhtiö toimi lentokonemoottorien parissa ja vasta 1922 valmisti ensimmäisen autonsa. Kyseessä oli nelipakkainen avoauto, joka kuitenkin jäi prototyypiksi. Varsinainen sarjavalmistus alkoi vasta 1934 paljon sen aikaista Datsunia muistuttavalla mallilla. Voimanlähteenä oli nelisylin-terinen 736 cc sivuventtiilimoottori.



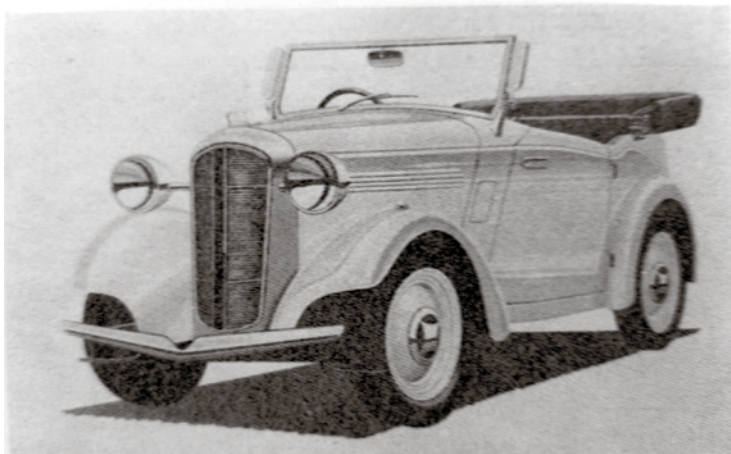
Ohta PA esite 1952

Korimalleina olivat sekä umpi- että avoversiot sekä kevyt kuorma-auto.

1936 perustettiin uusi yhtiö, Kosoku Kikan Kogyo, ja siirryttiin suurempiin tiloihin valmistusmäärien kasvaessa. Ohta oli tällöin yksi suurimmista autonvalmistajista Japanissa.

Toisen maailmansodan jälkeen tuotantoa jatkettiin mallilla PA. Korimalleia oli muutettu nykyaikaisemmaksi, muotoilu noudatti tyypillistä Datsunin kaltaista mallia. Moottoria suurennettiin kokoon 903 cc ja alustaan tuli erillisjousitus. Autoa käytettiin usein taksina. PA-mallin lisäksi tuotannossa oli malli OE, joka oli jäännös 1930-luvulta; brittiläistylinen avoauto (oven yläosa leikattu).

1947 yhtiön nimi muutettiin Ohta Jodosha Kogyoksi. 1950-luvulla valikoimaan lisättiin malli VK-2, joka oli viisipaikkainen lavallinen umpiauto. Ohtan viimeiseksi malliksi jäi PK-1, neliovinen umpiauto nelisylin-terisellä 25 hv moottorilla varustettuna. Ohta yhdistettiin toiseen valmistajaan, josta lopulta nimenmuutosten jälkeen tuli Tokyo Kurogane Industry vuonna 1959. Ohta oli suunnitellut prototyypin Kurogane Baby autosta, joka nyt pääsi tuotantoon (Kuroganesta on kerrottu tässä artikkelisarjassa aiemmin). Kurogane päättyi lopulta Nissanin huomaan.



1936 Ohta



Ohta PK-1 esite 1955

Prince (PMC)



Princen juuret johtavat Tachikawa Aircraft Companyyn, joka toisen maailmansodan jälkeen joutui lopettamaan toimintansa. Yhtiön nimi muutettiin muotoon Fuji Precision Machinery. Autojen valmistusta varten luotiin 1947 Tama Motors, joka valmisti Datsun-pohjaisia sähköautoja. 1952 sähköautojen valmistus päättyi ja kolme vuotta myöhemmin valmistui ensimmäinen bensiinikäyttöinen auto. Se nimettiin Princeksi Japanin kruununprinssi Akihiton mukaan hänen luvallaan. Auto oli varsin tavanomainen neliovinen sedan varustettuna 1484 cc nelisynterisellä



Prince Gloria esite 1959.

moottorilla. 1956 mallinimeksi valittiin Skyline; nelivaihteinen täysin synkronoitu vaihteisto, DeDion taka-akseli ja edessä kierrejouset. Auto esiteltiin Pariisissa autonäyttelyssä 1957 ollen ensimmäinen Euroopassa esitelty japanilainen auto. Skylinea lisäksi valmistettiin Skyway jakeluautoa ja Miler pick-upia.

1961 yhtiö nimettiin Prince Motorsiksi ja valikoimaan lisättiin Gloria malli. Autossa oli kuusisynterinen kannen yläpuolisella nokka-akselilla (ohc) varustettu moottori tilavuudeltaan 1861 cc

(1962 suurennettiin: 1988 cc). Skylinea ja Gloriaa valmistettiin kahdessa tehtaassa Tokiossa vuoteen 1966, jolloin omistaja Fuji myi yrityksen Nissanille. Kumpaakin mallia valmistettiin vielä muutamia vuosia Datsunin tai Nissanin merkillä markkina-alueesta riippuen. Skyline jatkoi onnistuneesti Princen perinteitä Nissanin valikoimassa aina nykypäivään asti.

Suomeen tuotiin 1960-luvulla muutamia satoja Prince Gloria ja Skyline-malleja. Täällä ne markkinoitiin PMC-merkillä. Myös PMC-Mikado merkkiä käytettiin joillakin markkina-alueilla, todennäköisesti tarkoituksena oli painottaa merkin japanilaisuutta.



Prince / PMC Gloria 1966



Prince Skyline 1960



PMC-Mikado Skyline esite 1965 (Sveitsi).



RANE MUISTELEE

osa 89

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

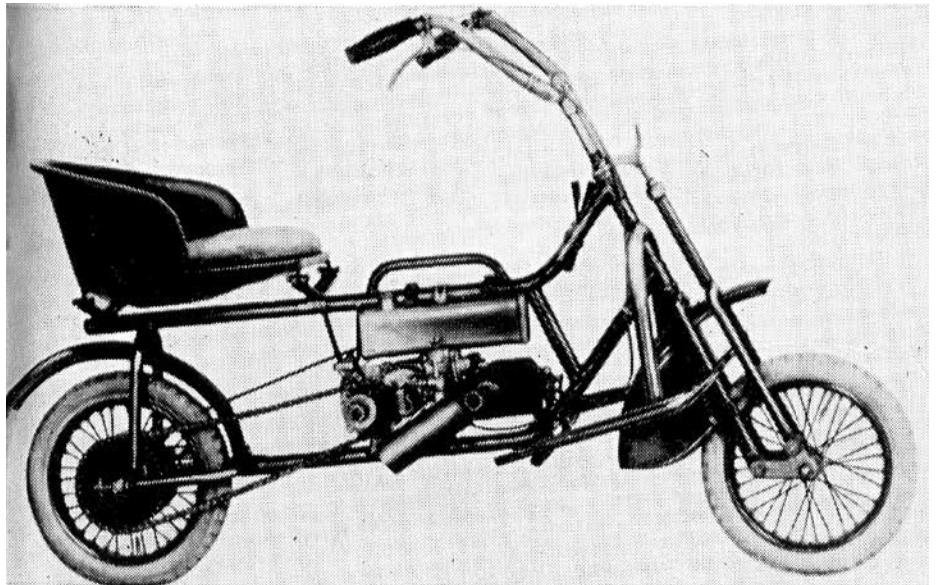
- * Perhe lisääntyi
- * Paketti- ja kuorma-automyyjänä
- * Italiassa autonäyttely ja museo

Vuosi 1981 loppui iloisein uutisiin, kun Vehoniemellä oli aloitettu rakennella. Ikäviäkin uutisia kuultiin. Olavin ja minun hyvä ystävä Moto-Guzzi-harrastaja Aimo Karlsson oli kuollut. Autotallissa, harrastukseen pariin, kohtalo lopetti Aimon elämän. Verisuoni oli katkennut.

Meillä odotellaan lähtöä hakemaan perheenlisäystä. Vuosi siinä ehti kuitenkin vaihtua. Nyt oli ollut rakettikin taivaalle sinkauttaa. Seija oli raaskinut sen ostaa Kallion kaupasta. Kävimme Tonin kanssa hoitamassa tämän tärkeän tehtävän. Kotona toiset olivat ikkunasta seuraamassa. Kotiin käveltyämme alkoi kotopihassa paukkua ja sähistä. Tonin kiinalaisten rätinässä Seija heilutteli Tähtisadetikkuja. Siirryttiin sitten sisälle seuraamaan televisiosta, miten uusi vuosi muualla otettiin vastaan.

Ennen puoltayötä aloitettiin Helsingin Senaatintorilla juhla. Oli kutsuttu Pelle Miljoona esiintymään. Ikävä kyllä se jouduttiin keskeyttämään alkaneen häirinnän ja "hulinoinnin" takia. Saimme kuitenkin vielä kuulla puheen, kello 24 raketit lensivät ja pauke oli kova. Normaali vuoden vaihtuminen oli meillä koettu ja unten maille. Seija meni jälleen saliin odottelemaan lähtöä. Laskettu päivä oli jo ehtinyt mennä. Jännitettiin vielä monta päivää, kunnes 11.1. kello 3 Seija oli tullut sänkyyn viereen ja herätti minut sanomalla: "Nyt mennään!"

Herätettiin Susanna vaihtamaan nuk-kumapaikkaa saliin. Tiedettiin Heid in herättyään taapertavan saliin äidin viereen unta jatkamaan. Nyt Susanna on siellä vastaanottamassa ja kertoo missä äiti on. Matka Keskussairaalaan meni



Harvinainen "Colem-Roller" kuuluu Hännisen Simon DKW- kokoelmaan

hyvin ja Seija oli rauhallisen odottava. Normaalien toimien jälkeen oltiin synnytyssalissa. Minulla paperilakki päässä ja töppöset jaloissa. Seija synnytti 11.1.1982 klo 07.10 perheeseen terveeseen tytön. Synnytys tapahtui helposti minusta, joka olen näissä hommissa jo jonkinlainen "asiantuntija". Laskin myös sormet ja varpaat ja totesin muutenkin kaiken olevan "OK". Onnittelin vaimoa uudesta perheenjäsenestä.

Minun osuuteni näytti nyt loppuvan. Taisin siinä helpottuneena antaa vaimolle "otsasuudelmankin" ennen poistumista. Poikkessin töihin ajellesa kertomaan vanhemmilleni iloisen uutisen. Työpaikalla pojat onnittelivat.

Eräs totesi, että "sait sitten itsellesi hiekkalaatikko kaverin eläkepäiviksi". Poikamiehiltä nyt voi odottaa mitä kommentteja vaan. Illalla käytiin "tyttöjä" katsomassa sairaalassa. Heidille vastasyntyneen näkeminen oli uusi kokemus. "Silmät pyöreinä" hän katseli siskoaan eri puolilta. Kukkia kertyi sängyn viereen paljon.

Perhe koossa

15.1.1982 kello 12.30 hain "naiset" sairaalasta. Meillä oli Seijan poissaolon ajan kodinhoitaja ruokkimassa perhettä. Se oli kunnalta iso apu ja Hilja Huiku hoiti komennuksen kiitoksen arvoisesti. Heidi

kiintyi Hiljaan niin, ettei olisi päästänyt pois lähtemään. Hilja sanoi heidän pärjänneen mainiosti nuo 4-5 päivää.

Isä ja Repa olivat huolissaan hallin katon lumen kertymästä. Minä aloin Jakobson-pikkutraktorilla ja etulevylä pihan aurauksen. Verraton ja hyvin työnsä tekevä laite! Sen hihnaveto toimii hyvin ja kytkin (hihnan höllentäjä) toimii moitteettomasti. Naapuri ja isä seurasivat esittämäni lumen poistoa. Sitä olikin ehtinyt sataa alkuvuoden aikana melko paljon. Pakkanen meni täysin "pyllylleen" Päivällä oli jo plusasteita. Olisi tehnyt lisää painoa hallin katolle. Tammikuu sitten loppui. Seuraan lasten kanssa, miten pieni ihmisen alku alkaa kehittyä.

Työssä ehdottavat väli aikaista muutosta

Työssä opettelen "olemaan kuorma-automyyjänä". Ei sellainen yhtäkkiä synny. Kuorma-autojen myynti on ihan erilaista kuin henkilöautojen. Mietin, miten toimin, jos joku tulee ostamaan Iveco-alustan ja haluaa siihen vaikka lavan ja nosturin. Ei onnistu minulta. Onneksi uusi osastonhoitaja on varmaan apuna. Porissa hän ehti tutustua raskaan kaluston kauppaan.

Hain viikolla Hesasta tavara-autoja näytteille. Latvan Matti kyseli, voisinko auttaa hänen Triumph TR 4:n viemisessä Tikkurilaan. Kerroin voivani hakureissulla mennä lava-autolla ja sillä menisi "Trumpa" samalla. Voisimme tuoda takaisin lavalla henkilöauton ja ajamalla minä toisin yhden. Näin sitten tehtiinkin.

Vaihto pakettiautot esiin

Minun tehtäväni on nyt huolehtia myös ulkona olevista vaihtoautoista. Villen jäätyä eläkkeelle jäi talveen 4-5 umpipakua. Päätin yhtenä aamuna puhdistaa autot lumen alta ja tutkia niiden kunto. Pakkasta oli sopivasti -12 astetta, kun pikkikengissä, puku talvitakin alla, ahtauduin lumilapion avulla autojen väliin. Varsiharjalla ja lumilapiolla sain autoista lunta sen verran pois, että totesin ulkoisen kunnan. Siihen tuli nuori konttorinjohtaja katsomaan. Olin jo saanut "hien päälle" ja tervehdin johtaja Malmivaaraa ja sanoin: "Ei taida olla tuosta kravattista paljon apua näissä ulkohommissa" - ja helläsin kaulassa kiristävä "krakaa". Sain hymyn johtajan kasvoille ja hän lähti jatkamaan reip-pailua pakkasaamussa. Kaupallisesti automyynnissä oli hiljainen aika.

Kotona on rauhallista

Seijalla riittää touhua. Lapselle pitää



Pikkutraktori on ollut tarpeen

antaa ajasta suuri osa. Mekin yritämme touhuta auttaaksemme häntä normaaleissa askareissa. Katsotaan teeveetä ja pienimmän kävelevän tyttölapsen kanssa piirrellään usein. Siihen Heidikin ottaa osaa. Satukirjoja luettiin, varsinkin Joulun aikaan. Aika kului.

Hämeenlinnalaisia kävi

Sunnuntaina, viikko sitten, Olavi kävi vierailulla kahden hämeenlinnalaisen moottoripyöräharrastajan kanssa. Pakkasmittari näytti -32 astetta. Nymanin Reijo harrastaa nyt NSU:n vanhimpia kaksisyylinterisiä pyöriä. Hänellä on yksi Tampereelta ostamansa V2 NSU vuosilta 1924-1925. On kyselty minulta osia "aihiokuntoisiin" projekteihin. Minulla on kaksikin vajaata pyörää tai runkoa. Toinen on hihnavetoinen, toinen hieman uudempi ketjuvetoinen. Molempiin on V2-moottorit.

Toinen hämeenlinnalaisista on DKW-harrastaja Simo Hänninen. Hänenkin kokoelmaansa olen käynyt katsomassa. Hänellä on jo monta hyvin entisöityä pyörää. Toivoisi minun myyvän hänelle Pohjanmaalta tuomani hyvin erikoisen DKW-Rollerin. Molemmille lupailin miettiä myyntiä. Pohjanmaalta ostamani NSU-osat eivät ole minulle koskaan tarpeellisia ja "DKW-harvinaisuus" on ajateltu Simon kokoelmaan jo ostettaessa.

31.1.1982 sovittiin Hännisen Simon kanssa kauppa "alkupään" DKW-tuotteesta. Kirjoista katselin tietoja. Laitetta kutsuttiin "Golem-rolleriksi". Sen valmistaja Saksassa tehdas, joka teki pieniä kaksitahtimoottoreita polkupyöriin. Ne olivat jo DKW-merkkisiä. Simo maksoi moottorittomasta laitteesta 600 markkaa. Minä ostin heti rahat saatuaani "kaasupullon" ja lankaa "Vallius-hit-

siini". Vielä puuttui opetus. Reima oli luvannut.

Tammikuu loppui. Kirjoitin päiväkirjaan, miten katselimme usein uutta tulokasta kehdoosiaan. Kirjoitinkin päiväkirjaan: "Meillä menee hyvin perheessä".

Pomo tuli

Auto-osastolla Kalle Kinnari on jo toimesta mukana. Olimme sopineet hänen kanssaan ottaa vastaan sikäläisen sähköyhtiön kutsun autoja esittelemään Virroille. Heillä on auton ostoja tulossa. Kallen kanssa lähdetään ja mukaan tulee myös Autonovon automyyjä Himanen. Saatiin kokoon kolmen erilaisen Fiat-auton valikoima: Fiat Daily jatko-ohjaamo/lava, kuorma-auto Fiat 79 F 13 ja Fiat 50 NC-lava-auto.

Niin sitten ajettiin Virroille 26.1.1982. Siellä olikin oikein monipäinen vastaanotto. Huomasivat sitten, miten me haluamme esitellä tavara-autojemme laajaa valikoimaa. Teimme esittelyn jälkeen tarjouksen ja sen kiireellisyyden vuoksi vein sen seuraavana päivänä Virroille.

Autokauppoja

Seuraavien päivien aikana tein esittelyn ja myin "Teippituotteelle" kuorma-auton. Heillä oli ennestään meiltä sinne vuosia sitten myyty Fiat 625 N-kuorma-auto. Nyt myynti oli "suora" - ilman vaihtoautoa. Oli hyvä antaa koeajo 50NC:llä, kun sellainen oli osastolla. Hain auton alustan Hesasta ja vein seuraavana päivänä, Leppäkosken Raimon verstaalle lavan tekoon. Viikko meni tavara-autojen merkeissä. Luovutin myös myydyn Fiat Daily-pakettiauton Nokiolla Nanso Oy:lle.

Puhuttiin autoista

Perhe on ollut mahakivun kourissa, yksi kerrallaan. Minäkin podin sitä pari päivää. Sunnuntaina kävi Hesasta kolme tuttua "urheiluauto kerhon" jäsentä Töllinmäellä. Hasse Nordström on Lotus-harrastaja. Markus Dahlgrén on Jokisen Joukon työkaveri kirjapainossa. Omistaa kaksi Mersua, 220A -52 Cabrion ja 220 SE Coupén. Sitten oli Fiat 509 Spiderin omistava Jokke. Isällään on myös 220 SE Mersu 1960-luvulta. Siinä sitten aika meni "ihaillessa" minun 220 SE Mersu Coupéa, Alfaa ja 1500 Cabriota ja muita. Pojat kuuluvat Helsingin Sport Car Clubiin. Taisivat saada minutkin mukaan. Tuntuu, että kaikenlainen harrastus autojen kunostuksessa ja rakentelussa lisääntyy. Televisiossakin on joskus ohjelmia siitä. Joulun jälkeen katsoin arki-iltana ohjelmaa Esko Ahola-nimisen harrastajan "hot rod-auton" vaiheista.

Lunta on satanut paljon. Isä kävi tyhjentämässä hallin noin 400 neliömetrin katon. Minä otin pihatraktorin ja aurasin pihan ja sen ympäri kiertävän tien puhtaaksi. Isä ja naapuri seurasivat työskentelyä. Seija on ollut usein pienemmällä pakkasilla Heidiä ulkoiluttamassa vaunussa. Kolme viikkoa synnytyksestä ja nyt pitää antaa tytölle nimi.

20.2.1982 Jonna Marika Mäenpää

Tällä nimellä aletaan nyt tuntea pikku neiti. Pieni vauvamme kastettiin tänään, 20. helmikuuta 1982. Oli aurinkoinen päivä ja olisiko ilmassa hitunen kevään tuntua. Sylikummina Repan vaimo Anja ja toisina kummeina Raila ja Reima Arvola. Vieraita oli isovanhempien lisäksi Aili-täti, Repa ja Mattilan Pirjo. Kastajana oli pastori Tenho Korhonen.

Nimen ehdotti Ahmavuon Timon vaimo eilen työmaalla. Sanoi, että Jonna on tällä hetkellä hyvä nimi ja perään Marika. Meille sopi ja Jonna Marika siitä tuli, kuten otsikosta näkyy.

Talvi jatkuu

Ei se kevät siitä vielä otetta saanut. Lunta tuli lisää. 14.3.1982 oli taas keväinen päivä. Hyvä niin, sillä Hämeenkyrön UA järjesti Heinijärven jäällä "Riehan". En tiedä, mitä siellä tapahtui. Seija oli kyllä Heidän kanssa. Olin kotomiehenä.

Lehden tekoa

Hyrysysyn numero 2/1982 oli annettu minulle tehtäväksi. Sitä siinä sitten järkeilin kokoon. Kyllä sitä jälkeäkin syntyy, mutta on pidettävä järki selvänä - virheitä ei saanut lyödä. Laitankin

tähän lehteen pääkirjoitukseni kyseiseen lehteen:

Toimittajan tarinat

Töllinmäki 14.3-82

No niin, taas on uusi harrastevuosi hyvällä alulla ja aika saattaa HYRYSYSY-matkaan. Aurinko alkaa sulatella lumia ja aikaisemmin- ja vastavalmistuneita mobiileita aletaan lykkiä talleista ulos kirrkaaseen kevätaurinkoon..

Lehtiaineisto on tätä juttua vaille painovalmis. Tälläker-
taa lehden tekoon kului toimittajalta noin kuukauden vapaa-
hetket. Viimeksi - kolmevuotta sitten kun lehden toimitin,
se otti huomattavasti kovemmalta. Nyt meinasi sivumäärä pai-
sua liiankin suureksi, joten oli päätettävä osa myöhemmin
julkaistavaksi.

Niille joiden käteen lehti on ensikerran kulkeutunut, ker-
rottakoon että kysymyksessä on "wanhoja moottoriajoneuvoja"
harrastavien, järjestäytyneiden, Tampereen seudulla asuvien
oma kerholehti. Lehti kyhätään kokoon talkoovoimin ja puoli-
väkisin jostain jäsenestä tehdään aineistolle kokoaja - pää-
toimittaja! Lehti ilmestyy 4-5 kertaa vuodessa ja nyt 8:ttä
vuotta. Ensimmäisen lehden teki ja nimen antoi sille hämeen-
kyröläinen jäsen Matti Järvenpää. Siitä alkoi HYRYSYSY-MENO-
LAISEN tarinaa tulla jäsenille. Lehti ei millään tavalla ole
valtakunnallisesti ilmestyvän MOBILISTI-lehden vastike, vaan
täydentää sitä "käsintehdyn" ja "kotonaleivotun" makuisena
oman maakuntamme jäsentiedotteena. Kansallista tuoreutta ovat
aina edustaneet toimitukseen muualta Suomesta saadut harras-
tajain kirjeet. Nytkin toimitus pyysi tilannetiedotukset Kes-
ki-Suomesta ja tietysti "vuoden suurimman mobiilitapahtuman"
paikkakunnalta - Oulusta.

Meillä mobiili-harrastajilla on nyt meneillään tärkeä "haas-
tattelu-projekti". On tarkoitus kerätä talteen se tietous mitä
vielä elävät moottoriliikenteen alkuajoilta omakohtaisesti
muistavat. Kiirettä pitää, jotta 10-luvulta tietoa saadaan.
Haastattelijoina toimivat kaikki kerhon jäsenet jotka saavat
ko. henkilöihin yhteyden. Kerho avustaa mankoja ja nauhoja
lainaamalla.

Kokoon saatu materiaali on tarkoitus ilmisaattaa tämän leh-
den välityksellä tai muilla vastaavilla tavoilla.

Ei sitten muuta kuin suuret kiitokset niille, jotka auttoi-
vat tämän numeron syntymisessä.

Kauan pyöräköön mobiilien pyörät tämän (valitettavasti täl-
lähetkellä kovin eripuraisen) maapallukamme pinnalla- toivoo

Paul

Autoilijaa koeajattiin

Toïssä on tavara-autokauppa nyt pu-
heenaiheena. Tuttu sarka uudelle pom-
olle. Kalle tuntuu ottavan osaston
hoidon mitenkään tärkeilemättä. Tuntuu
sopeutuvan nopeasti meihin. Sovittiin
hänen kanssaan Hankkija-ajaja ajavan
autoilija Taisto Kulmalan tutustuttami-
nen Hankkijan myymään raskaampaan
Iveco-tuotteeseen. Saimme tietää Fiat
190 Turbon olevan perävaunuineen
Seinäjoella. Hoidimme yhdistelmään
täyden kuorman Tampereen Hankkijalle
tulevaa "rehua". Sovimme lähdön Kul-
malan kanssa ja 14.3.1982 sitten Kalle
heitti meidät Taiston kanssa Seinäjoelle.

Taisto on hoitanut yhdellä autolla,
Scania 111 LBS:llä, ajaja ja minusta on
nolaa liikaa uhkailla yritteliästä au-
toilijaa. Niin Kulmalan Taisto asettui
ajajan paikalle ja ajo kohti Tamperetta
alkoi. Kalle ajeli omia menojaan edellä.
Näki, että auto oli hiukan erilainen kuin
hänen omansa. Sanoi kuitenkin voimaa
olevan eri malliin ja että kyllä uusi on
muutenkin "jämpimpi" auto.

Matka meni hyvin. Taisto halusi mi-
nunkin kokeilevan. Arvasi, etten ennen
ole ollut näin ison Fiatin "sarvissa".
Ajoin Parkanoon ja siitä vielä Hämeen-
kyröön. Ennen Tamperetta vaihdoimme

taas Taiston rattiin. Veimme auton va-
rastolle kuorman purkuun ja kävelim-
me automyyntiin Kallen huoneeseen.
Aloimme miettiä, voisiko olla mitään
mahdollisuuksia kaupan tekoon. Taisto
myönsi, ettei havainnut Fiatissa mitään
huonaa, mutta hänellä ei ole taloudel-
lisiä mahdollisuuksia auton vaihtoon.

Kertoi vielä, miten tällaisessa uudes-
sa merkissä on huonona puolena sen
korjaus. Nykyisiin Volvo- ja Scania-au-
toihin on saatavana myös käytettyjä
osia. Huollot voi suorittaa edullisesti
korjaamoissa - autot tunnetaan jo vuo-
sien kokemuksella. Olin ollut koko ajan
samaa mieltä, ettei Taisto lähde ensim-
mäisenä Pirkanmaalla Iveco-Fiat-aja-
jaksi. Kallekin ymmärsi, ettei autoilijaa
voi painostaa.

Mosse oli "tienuulla"

Olin vaihtanut Autobianchi-farमारilla
Repalta isän uutena ostaman Mossen
402 vm. 1957. Nyt Olavi vei sen Hel-
singissä kuvattavaan elokuvaan. Sain
vuokraa 500 markkaa ja kuljetus ilmai-
seksi Olavin auton mukana.

Lunta satoi lisää. Vaihdoin ostamani
ja koneen korjauttamani Fiat 126-auton
hallin lattian pölynsidonta-aineisiin.
Sain siitä väliä 2 250 markkaa.



Mosse kävi "Henuulla"



Pojat perustivat kesämuseon

Autonäyttely Maisansaloon

Huhtikuun puolivälissä kävivät Rantalan Arto, Grönlundin Matti ja Pihlaja kyselemässä autoja lainaan. He avaavat Maisansalossa kesällä "autonäyttelyn", taisivat käyttää "museo"-nimitystä. Lupasin Weinsbergin, Moskva-pyörän ja "jonkun avonaisen" Fiatin.

Tonille kunnostuksessa oleva 125 cc:n Honda alkaa valmistua. Kunnostelen sitä pikkua tallissa valopetroli kamiinan lämmössä. Ajoon oikeuttava kortti vielä puuttuu. Heidän kanssa usein piirrellään: Hevonen on suurin piirtein tunnistettavissa. Ihmiset ovat kyllä vielä ufoja. Piirtelen tytölle malliksi.

Sitten tuli jo pääsiäinen

Maa on valkoinen, mutta pakkasta vain muutama aste. Ennen pääsiäistä ostin Nokialta Adler 250S vm.1956. Se on vähän tehokkaampi 18 hevosvoiman malli. Se on tullut Suomeen perintönä Ruotsista.

Perheessä on vähän masentava tunnelma. Seija on vähäpuheinen ja Heidi alkanut vähän kiukutella. On uuden vauvan tuoma huomio syynä. En tiedä miksi Toni ja Seija mököttävät minulle? Eivät ole puheväleissä kanssani. Se mopo juttuko on syynä edelleen? Joku aika sitten Seija sanoikin, että perheelä menee paremmin, kun minä pysyn poissa. Ei mukavaa puhetta vaimolta. Olenkin ollut tallilla eikä työstä ole ollut kiirettä kotiin.

Kevät etenee

Nyt kevättalvi on sitä autojen katsas-

tamisen aikaa. Alfa Spider ja Fiat 1500 Cabrio ovat jo katsastettu. Sitten Fiat 1800 A ja Oldsmobile ja Mersu 220 SE seuraavina. Arvolat ovat lomailemassa Marokossa. Tuli kortti. Repa kunnostelee kesäajokiksi nyt Puch 175 SV-pyörää. Heidissä on ilmennyt vähän "mustasukkaisuuden" oireita. Häneen meidän on nyt kohdistettava huomiomme. Minäkin yritän aina jotain hommailla hänen kanssaan.

11.4.1982 Maa on valkoinen lumesta ja kello 10 on mittari ulkona vielä hitusen pakkasen puolella. Asiat Töllinmäellä ovat hyvin. Jonna voi hyvin. Lapset ovat terveitä, mutta Seija tuntuu hiukan hermoilevan. On kai niitä imetysajan oireita - toivottavasti.

20.4.1982 Yritysten ilta

Kinnarin Kalle - uusi auto-osaston vetäjä - on miettinyt asioita annetuilla valtuuksilla. Tamperelaisille firmoille on lähetetty kutsuja. Autonovosta tuli asiantuntijoita kertomaan Fiat-tehtaasta ja tuotteista. Kalle kertoi meidän osalta palvelustamme ja monipuolisen valikoiman mahdollisuuksista. Vieraita tuli nelisenkymmentä ja tarjottiin heille heti cocktailit ja pikkupurtavaa. Tällaisia iltoja olisi pitänyt olla jo aikaisemmin, mutta ei ole ollut "organisoijaa". Parempi myöhään kuin ei ollenkaan.

Komennus

Ilmeisesti "korkeammalta taholta" tuli määräys käydä Kylmäkoskella "Takun kartanolla" esittelemässä uutta Fiat 200 Argenta. Tämä kalliimman luokan malliauto tuotiin maahantuojalta

varta vasten tätä esittelyä varten. Minä sain tehtävän. Olin määräysten mukaan Kylmäkoskella kello 8 aamulla.

Esittelin ja koeajatin "kartanon väen" ja kerroin autosta "faktoja" (mitä olin esitteistä lukenut). Kaikki meni hyvin. Kauppoihin ei vielä alettu ja eihän se siihen komennukseen kuulunutkaan.

Heti Tampereelle tultuani kävin ostamassa kevät keleihiin sopivan puseron ja housut. Siinä meni 330 markkaa. Syyntä vaate ostoihin oli taas saatu matka maahantuojalta.

Kaken kanssa Torinon

Autonovo on taas myöntänyt Willgrenin Kakelle ja minulle matkan Torinon. Lähdemme Hesaan 22.4.1982 palauttaen sen Takun esittelyyn saadun auton. Mukaan matkalle tulee myös toisen Fiat-myyjän, FI-auton nuorempi omistajaveli Paavo Laitinen. Autonovossa odottelivat matkalaisille voidellut leivät. Siten pikkuhiljaa Seutulaan. Torinon saavuttiin melko myöhään, joten melkein heti koko lähtöporukka jaettiin huoneisiin. Minulle tuli "punkka kaveriksi" Hankkija Kajaanin korjaamon työnjohtaja Kemppainen. Aamulla herätessä ehdin jutella hänen kanssaan ja selvisi, miten meidän lähikaupassa on myyjänä hänen vaimonsa sisko.

Seuraavana päivänä meille esiteltiin "Mirafiorin tehdas" ja kävimme Cinzano-viinitehtaalla. Viime mainituksa nautittiin taas mahtavat sapuskat pitkän aikaa ravintolassa viiptyen. Sitä ennen olimme tehneet tehtaalla kierroksen maistiaisten kera. Pikkupulloista ensin lasiin kaadettuna, mutta tiedäthän, miten väkevä suomalaiselle maistuu -



Torinon näyttelyssä Nivakin oli tämän näköinen



Näin näyttelyssä Ferrarininkin



Fiatin pääkonttorin edustalla Kake nojaa tehtaan käytössä olevaan "protoon"



Fiat 500 C. Valmistusaine sama kuin Finlandia-talossa – Garraran valkoinen marmori

lopulta tehtaan miehet eivät ehtineet lasiin kaataa - kaverit kaappasivat koko pikkupullon heidän käsistään ja pulloja tyhjensi. Jokukset olivat jo ruokailuun mennessä "puheliaita". Muuten ruoan ja juoman kulutus oli melkoinen - meitä oli noin 70 henkeä! Seuraava päivä, lauantai, oli varattu Torinon kansainväliseen autonäyttelyyn tutustumiseen. Ulkona satoi koko ajan.

23.4.1982 Torinon kansainvälinen autonäyttely

Porukalla menimme näyttelyyn tehtaan linja-autolla. Sovittiin, että määrätyn ajan kuluttua kokoonnutaan taas yhteen.

Kiersin näyttelyn oman tahtiin. Otin muutaman kuvan ja keräsin esitteitä joistain autoista.

Pidin vähän kiirettä, sillä olin saanut ohjeita, miten Torinossa oleillessa pitää käydä Torinon Vanhassa kaupungissa ja kuuluisassa Biscaretti di Ruffia-suvun perustamassa automuseossa. Se on kuulemma näyttelypaikan lähistöllä Torinon halki virtaavan joen rannalla. Kun sain näyttelyn kierrettyä, lähdin museoon. Kävelin joen rantaan ja museo "tulikin vastaan", mutta joen väärällä puolella. Ripeä paluu ja taas kohti museota. Olin viimein museossa ja maksoin itseni sisään. Paljon oli nähtävää. Italialaisista autoista monet olivat vuosisadan alusta ja jopa 1800-luvun puolelta. Fiatitkin olivat hyvin esillä. Entisöinti monessa oli varmaan tehty vuosikymmeniä sitten. Ei nyt ihan Svartvikin tasoa kaikissa... Lähtiessä ostin kirjan museon ajoneuvoista.

Autonäyttelystä löysin Suomen porukan. Linja-autoon ja nyt oli vuorossa käynti Fiatin "omassa paikassa". Sen nimi oli Fiat Storico. Siellä oli tehtaan arkistot ja tehtaan tallentamia autoja alkuajoilta. Paikka oli se, josta olin saanut apua autojeni rakentelussa.

Siinä oli myös Fiatin pääkonttori

vieressä. Sinne emme sisälle menneet. Muistoksi tallensin kuvan rakennuksen edessä valkoisesta marmorista tehdystä Fiat 500 C:stä.

Sitten olikin taas syytä ruokailla. Il-taruokailu tarjottiin Torinon reunus-tamilla rinteillä olevassa ravintolassa. Siellä totesimme ilman viilentyneen illaksi. Päälysvaatteet olivat tarpeen sinne mennessä. Ravintola olikin kau-punkia korkeammalla. Taas tuli vatsa täyteen, että jaksoi muistella päivän tapahtumia. Sitten takaisin hotelliin iltaa viettämään.

25.4. Paluulennolle

Sunnuntaina lähdimme Milanoon kello 10 takaisin lentoa odottamaan. Lento-kenttä on kaupungista erillään. Porukka halusi kuitenkin, että ajettaisi keskus-tan kautta. Sen pyynnön tehokseksi pyysivät minulta "Farmoil-lippiksen" ja kerättiin siihen kuljettajalle muka-va bonus Milanon kierrokseen. Kierros

ajettiin, kuljettaja oli mielissään ja minä lopun retken ilman päähinettä.

Kotimatkalle

Lento tehtiin Sveitsin Zürichin kautta Tukholmaan ja sieltä kotiin Suomeen. Seutulassa odotti meitä tamperelaisia uusi Ritmo 85 S, jolla sitten toin mat-kalaiset Manseen. Kake ja Fi-auton Laitisen Pate suunnistivat koteihinsa Ruotulaan ja minä Töllinmäelle. Taas tuli käytyä Italiassa pikavisiitillä. Pa-rin tunnin unet ja taas alkaa arkinen aherrus.

Kuorma-auto myynnistä

Minun tuleva automyyjän tuotevali-koima pieneni (onneksi), sillä tehdas neuvottelee edustuksen siirtoa. On kuulemma neuvotellut Suomen Auto-teollisuuden kanssa asiasta. Asia tuli julkiseksi "Sisun" toimitusjohtajan ker-rottua asiasta jo etukäteen. Lehdistöstä

me myyjätkin siitä luimme.

Lehdessä oli 23.4. ollut iso Autoteol-lisuuden mainos Iveco-autojen myyn-nistä. Minä huokasin helpotuksesta. Minullehan oli työnnetty tavara-autojen myynti. Nyt myyn vain Fiat-merkkisiä pakettiautoja ja tietysti perhettä elät-tääkseni Fiat-henkilöautoja.

26.4.1982 olin taas töissä. Aamupäi-vällä myin heti Lielahteen tai taitaa Siivikkala olla Ylöjärven kuntaa. Joka tapauksessa sieltä tuli tuttu asiakas, neiti Pöysti. Hän vaihtoi 127: nsa uu-teen Special-malliin. Meillä ei ollut niitä varastossa. Sovin luovutuksen seuraa-vaksi päiväksi ja käväisin hakemassa sellaisen Porin Hankkijalta. Hiukan Italian matka väsytti ja oli vaikeaa saa-da pysyttyä hereillä takaisin ajellessa. Seuraavana päivänä Pöystin neiti ajeli jo uudella "Seiskalla". Lopetetaan tällä kertaa tähän. Katsotaan silloin, miten autohommat kotona ja työssä etenee.

Rane



JÄSENETUSI

Mökki rannalla

Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

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

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

Vuokraajalta odotetaan, että he siivoavat omat jälkensä ja kuljettavat omat jätteet pois. Rakennuksessa ei ole mahdollista yöpyä. Järven vesi on vain rajallisesti uintikelpoinen.

Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

Pehtoori Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi

Vapaita aikoja on paljon. Vain maanantai-illat, alk. klo 16 ovat varattu kerhon yhteiseen käyttöön.

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.



Itsekantavan korin kunnostusta

Teksti ja kuvat Reijo Kankaanpää

Lattiat

Lattioissa olikin enempi miettimistä. Takalattiat ovat hivenen pallomaiset ja niissä on uria jäykisteinä. Ne jäykisteurat pystyin kopioimaan ehjemmästä sedanista, kun Coupeen oli tehty paikkoja, eikä kaikkia muotoja enää ollut. Lattia näytti tähtitaivaalta, kun sisäpuolelta poistin varovasti hiekkapuhaltamalla ehjän maalin.

Yleensä ruostepaikat pintapelteihin tehdään millisestä pellistä, mutta kun ”orkkis” on 0,7 peltiä, niin tein siitä. Ensin Englannin pyörällä pelti pallomaiseksi ja kutistelin sitten pellin reunoja. Pelti piti vähän pallomaisemmaksi tehdä, kun urien teko pienensi kaarevuutta. Sikkikoneeseen sorvasin sopivat pyörät. Urien päätteet olivat niin tiukat, että piti tehdä semmoinen vasaralla toimiva muotoprässi päätteiden tekemiseksi.

Sitten vaan reunojen sovitus helman ja kardaanitunnelin väliin. Se oli se lattian takaosa.

Ulkomailta saa kyllä Finniin lattiapeltejä, mutta niissä ei ole kaikkia kaarevuuksia ja muotoja.

Etuosa olikin helpompi. Tähtitaivasta näkyi sielläkin lattiasta puhdistuksen jälkeen. Ei tarvinnut kauan miettiä, teenkö paikkoja vai koko lattiaosuuden. Tein etulattioihinkin ne muodot mitä alkuperäisessä on ollut.

Lattian alla on sellaiset palkit, että niistä ei ole tarkoitettu Finniä nostettavan. 1,2 mm pelti ei ehjänäkään kestä lytistymättä. Uusiksi meni nekin.

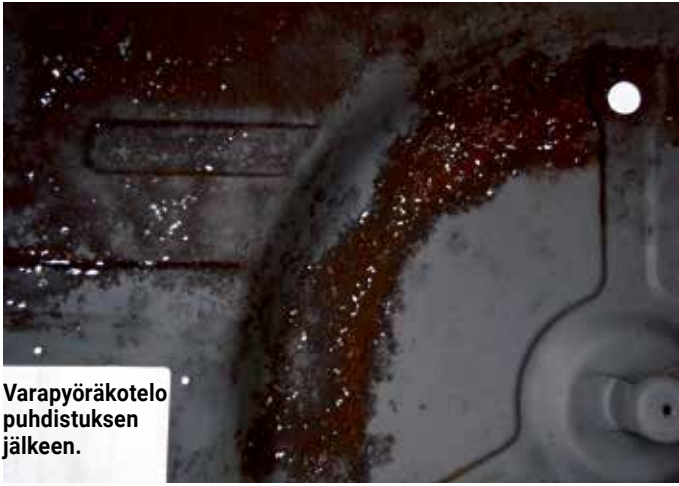
Uusi lattiapelti pokkauksineen. ↗

Lattiapellit paikoillaan. →



Tähtitaivaskuvio lattiapellissä hiekkapuhalluksen jälkeen.





Varapyöräkotelon puhdistuksen jälkeen.



Varapyöräkotelon asennusta.

Takatila

Siten takatilan pellit piti tehdä ja varapyöräkotelon. Niissä ei ollut kovin ihmeellistä, piti vain miettiä, kuinka isoina paloina kannatti tehdä. Aina ei kannata tehdä yhdestä pellistä, kun pellin hitsaaminen on aika helppoa. Sikki-koneeseen vaan uusia pyöriä sorvaillen. Kuppimaisia peltejä hiekkasäkin ja puu-

nuijan kanssa hakaten. Englanninpyörällä ne sai sileäksi. Reunat kutistellen, niin muodot alkoivat löytymään.

Englanninpyörässä voitiin alapyörää kalliistaa noin 30 astetta ja siirtää sivuttain sen leveyden verran. On ollut monesti tasoitellessa välttämätön säätömahdollisuus. Jos tavanomaisella englanninpyörällä työskentelette, niin varmaan tiedätte, mitä tarkoitan...

Mig-tulpan reikiä tehdessä se 6 mm reikä ei minulle riitä. Se tulee kyllä paineilmatyökaluilla helposti, mutta suurennan ne aina noin 8-10 mm kokoisiksi paksuuden mukaan, niin hitsautuu varmasti niihin alla oleviin ilman, että kupu kasvaa liikaa. Se hitsikupu pitäisi pysyä koko lailla pellin tasossa, niin ei tarvitse paljon hioa. No ei aina jaksaa niin keskittyä ja hiottavaakin tulee.



Lähtötilanne, ruostuneesta kohdasta on irrotettu pala.



Uusi pala sovituksessa.

Pienet paikat

Sitten nuo pienemät paikat etupäässä. Kyllä minä maalarinteippiä käytin takatilan peltien tekemisessäkin, mutta pienissä paikoissa se on ihan ehdoton systeemi. Laitan sopivan kerrosmäärän keltaista maalarinteippiä siihen kohtaan, joka pitää vaihtaa. Tussilla sitten merkkään taitoskohdat. Leikkaan sitten terävällä katkoterällä ne teipin reunat, joista sitten leikkaan pellinkin. Samalla mietin, kannattaako pala jakaa osiksi ja hitsata ne sitten yhteen. Monesti helpottaa sovitelua, parantaa ja nopeuttaa lopputulosta, kun tekee sopivasti työstettävistä paloista. Hyvällä valolla näkee sen katkoteräveitsen jäljen pellissä. Pystyy tekemään puskusauman ilman ilmarakoa. Pikkusen isompaa kannattaa pelteä tehdä, niin ei tule isoa rakoa hitsattavaksi. Aina muovattava pelteä elää eri lailla, kuin teippi.

Ilman ilmarakoa hitsatessa ei kutistu niin paljoa, kuin ilma-araon kanssa, vaikka aina se hitsi kutistaa. Riippuu paikasta, onko sillä vaikutusta muotoihin. Keraaminen 125 mm lamellilaikka on todella hyvä ja nopea viimeistellessä pellin reunoja ilman ilmarakoa. Vaatii ainakin minulta todella monta sovituskertaa. Jos putsaa hyvin, niin voi hitsata TIG:llä, jopa ilman lankaakin, mutta aina se minusta vähän lankaa tarvitsee, ettei hioessa jää koloja. Jos ei ole ihan puhdasta, niin sitten kaasulla. Silloin tulee yhtä joustava sauma ja vähemmän hiottavaa kuin TIG:llä. Mig-hitsaus on myös toimiva ja varteenotettava vaihtoehto. No Mig:illa aina "heppailen", niin pysyy pellit paremmin paikoillaan. Se on niin nopea, että pellit ei ehdi muuttaa paikkaa "heppiä" sulattaessa ja riittää yks käsi hitsaukseen. Hion ne "hepit" tasaisiksi ennen varsinaista hitsausta.

Uuden palan saa asemoitua paikoilleen magneetin avulla. Nuo magneetit vaativat aina talvihanskat käsiin, muuten saa sellaisia pieniä, miltei näkymättömiä piikkejä metsästä ja puukottaa sormistaan. Heti, kun tuntee piston, niin voi vielä pinseteillä saada pois, kun piikki ei ole ehtinyt mennä syväälle. Niitä piikkejä minulla on hitsauspaikalla ja paljon. Erilaisilla isoilla magneeteilla niitä silloin tällöin keräilen. Puolessa vuodessa kertyy noin sangollinen. Eli jotain tulee tehtyäkin tai onko se vaan, että joutuu hiomaan niin paljon, kun ei ole osunut kerralla kohdilleen?

Aika paljon oli vikaa takakyljissäkin. Uutta peltejä vaan vasaroiden, ja hitsaten. Monissa paikoissa, jossa tulee pellin limityksiä ja hitsauksia, niin monet käyttävät erilaisia siihen tarkoitettuja maaleja välissä ennen hitsausta. Minäkin kokeilin, mutta tahtoi siitä hitsin



Samainen pala kiinnitettynä "hefteillä".



Lopuksi saumat hitsattuna ja hiottuna.



Ruostekohta auton kyljessä.

vierestä se maali aina "korppuuntua". Sen huomasin, kun testikappaleiden hitsejä purin. Jatkossa hitsaan aina ilman maalia. Hitsauksen jälkeen ruiskutan saumaan maalia ja puhallan paineilmaa perään, että menee joka paikkaan ja ihan siihen hitsin viereenkin. Mutta aina on tapoja yhtä monia, kun on tekijöitäkin, ja niin saa ollakin.

Teipillä tehty vauriokohdan rajaus. Teippikuvion mukaan tehdään uusi pala ja vauriokohta irrotetaan teippirajauksen mukaisesti.

Uusi pala hitsauksessa. ↓





Tampereen Keskustorin näkymää vuodelta 1967. Kuva: Vapriikin kuva-arkisto, Reino Branthin

Liikenne- kuvia

Nostalgisia
liikennekuvia
Tampereelta



Molin talo Keskustorin laidalla
ja autojen pysäköintiä vuodelta
1967. Kuva: Vapriikin kuva-
arkisto, Reino Branthin

Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



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



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



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



Kalevi Nokkonen
050-596 9121
kalevijakari@gmail.
com



Tuukka Perkola
040-505 1799
tuukka@
sahkourakointia.fi



Markku Henttinen
050-047 8996
henttinenmarkku@
gmail.com



Juha Miettinen
040-5916 044
juhamiettinen301@
gmail.com

Fiat 124 – italialainen kansanauto Suomen teillä

Teksti Pasi Myllymäki,
kuvat Wikipediasta

Fiat 124 esiteltiin vuonna 1966 ja jo seuraavana vuonna se valittiin Euroopan Vuoden Autoksi. Tämä tunnustus avasi ovia myös Suomen markkinoille, joilla elettiin autoistumisen voimakasta kasvukautta. Suomalaiset perheet etsivät kohtuuhintaista, taloudellista ja helppohoitoista autoa. Fiat 124 vastasi näihin tarpeisiin erinomaisesti.

Suomessa Fiat 124 tuli myyntiin useina korimalleina. Neljäovinen sedan oli yleisin, mutta tarjolla oli myös farmarimalli Familiare sekä urheilullisemmat Sport Coupé- ja Spider-versiot. Erityisesti perusmalli nousi suosioon, sillä sen hankintahinta oli kilpailukykyinen ja tekniikka yksinkertaista. 1,2-litrainen moottori tarjosi riittävästi suorituskykyä arkiajoon, ja levyjarrut kaikissa pyörissä olivat aikanaan huomattava etu.

Suomen vaativissa oloissa Fiat 124 sai sekä kiitosta että kritiikkiä. Autoa pidettiin miellyttävänä ajaa ja kevyenä käsitellä, mutta ruostesuojaus ei vastannut pohjoisen ilmastoin haasteita. Tästä huolimatta moni omistaja arvosti auton helppoa huollettavuutta ja edullisia varaosia, mikä teki siitä suosittua myös maaseudulla.

Fiat 124:n merkitys Suomessa kasvoi



Fiat 124 Sedan

entisestään sen epäsuoran vaikutuksen kautta. Malli toimi perustana Neuvostoliitossa valmistetulle VAZ 2101:lle eli Lada 1200:lle, josta tuli 1970-luvulla yksi Suomen yleisimmistä autoista. Monelle suomalaiselle Fiat 124:n rakenne ja ajotuntuma tulivat tutuksi juuri Ladan kautta, vaikka alkuperäinen italialaismalli olikin jo poistumassa markkinoilta.

1980-luvulle tultaessa Fiat 124 oli vähitellen katoamassa Suomen teiltä,

mutta se ei unohtunut. Nykyisin malli on arvostettu harrasteauto, jota nähdään veteraaniajoneuvotapahtumissa ja klassikkoautonäyttelyissä. Fiat 124 edustaa aikaa, jolloin auto oli ennen kaikkea käytännöllinen työkalu, mutta samalla osa perheen arkea. Sen historia Suomessa kertoo paitsi italialaisesta autoteollisuudesta myös suomalaisen yhteiskunnan muutoksesta kohti liikuvampaa ja autoistuneempaa elämäntapaa.



Fiat 124 Familiare



Fiat 124 Sport Coupé



Fiat 124 Spider



ELOKUVANÄYTÖS

Tampereen Seudun Mobilisteilla ja Kulttuuritoimitus Suomella on ilo ja kunnia kutsua jäseniään ja heidän ystäviä, mobilisteja ja aiheesta kiinnostuneita maksuttomaan elokuvanäytökseen **tiistaina 26.toukokuuta klo 18.00.**

MR. Fiat elokuva kertoo Rainer Mäkipään ajoneuvoharrastamisesta ja ainutlaatuisesta FIAT-kokoelmasta.

Paikkana on Kangasala-talo Kangasalan keskustassa.



Kurvaa Kangasalle

la 13.6.2026 klo 11-15

***Kaikille harrasteajoneuvoille avoin,
letkeän rento kesäkokoontuminen Mobiliassa
ja Vehoniemen automuseolla.***

***Suomen linja-autohistoriallisen seuran
veteraanibussit ajavat yleisöä
museoiden välillä.***

Kurvaa Kangasalle



***Auton ja tien museo Mobilia
Vehoniemen Automuseo
Tampereen Seudun Mobilistit
Suomen linja-autohistoriallinen seura***



T-birdistä hyvä harrastus, osa 1

Auto Tampereelle

Teksti ja kuvat Juha Miettinen

Aikaa harrastuksille

Elettiin vuoden 2001 alkua. Olin silloin töissä Tampereen teknillisessä yliopistossa Koneensuunnittelun laitoksella. Nykyisin kyseinen opinahjo tunnetaan nimellä Tampereen yliopisto (TAU), Konetekniikan yksikkö, Tribologia ja koneenosien suunnittelu. Edellisen vuoden lopussa olin saanut jatko-opintoni päätökseen. Valmistuin konetekniikan tohtoriksi. Opinnot työtehtävien ohessa olivat vieneet hyvinkin täydellisesti vapaa-aikani ja energiani. Kun vapauduin niistä, jäljelle jäi vapaa-aikaa iltaisin.

Hyvä harrastus vaatii tilan

En ole luonteeltani selällä sohvalla makaavaa tyyppiä. Pitää olla jotakin mielekästä tekemistä, sellainen hyvä harrastus, josta saa vastapainoa työasioille. On myös erittäin mukava tunte, kun saa nähdä omien ajatustensa konkreettisen toteutumisen, eli omien käyttensä työn tulokset. Olen koko ikäni korjaillut ja rassannut erilaisia koneita ja laitteita mäkiautosta lähtien. Tuntui jotenkin luonnolliselta, että jonkinlainen autoihin liittyvä harrastus olisi mukava olla. Harrastuksen pitäisi olla todellakin harrastus, eli sitä tehtäisiin vain silloin kun ei ole muuta tärkeämpää tekemistä, ja ilman aikataulua.

Kun olin vähitellen päätökseni tehnyt, niin ei puuttunut enää kuin se auto ja paikka, jossa laitella sitä. Talomme tontilla oli vielä sen verran rakennusoikeutta jäljellä, että siinä riitti tilaa talon yhteyteen sijoitettavalle autotallille. Rakensin siihen 4 x 8 metriä suuruisen tallin. Rakennuksen korkeus ei sallinut



Tallin perustusten valu

autonosturin asentamista. Painavia nostotöitä varten rakensin sinne yksinkertaisen, pyörillä liikkuvan taljanostimen. Jälkeenpäin ajatellen talli olisi saanut olla vähän isompikin. Mutta toisaalta, mitä enemmän tilaa, niin sitä enemmän kertyy romuakin. Autoa sopivasti siirtelemällä talli on hyvin vastannut asetettuja tarpeita.

Reunaehdot

Minulla ei ollut aikaisempaa kokemusta auton restaurointityöstä tai edes laajamittaisesta, auto pura ja kokoa, kunnostustyöstä. Olin kyllä lueskellut onnistuneista, epäonnistuneista ja kesken jääneistä autoprojekteista

sen verran, että olin saanut jonkinasteisen käsityksen työn laajuudesta eli, että se on suuri. Myös yksi työkaverini oli purkanut Chevroletin osiin, kyllästynyt, ja myynyt sen pahvilaatikoissa pois. Silti mielessä pyöri ajatus; kannattaako aloittaa tällainen projekti ja riittääkö mielenkiinto viedä se loppuun asti palkkatyön ja muun perhe-elämän ohessa. Ennen auton hankkimista piti tietenkin keskustella harrastussuunnitelmasta vaimoni Hilkan kanssa, ja saada siihen tavalla tai toisella ainakin jonkin asteinen hyväksyntä yleensä sekä erityisemmin ajan- ja rahankäytön suhteen. Tässä hieman yllätyin. Vaimo suhtautui ajatukseen myönteisesti, ja jopa suositteli minulle kyseistä harrastusta! Hän todennäköisesti ajatteli, ja varmaankin myös tiesi, että yleisen kodinrauhan kannalta parasta ukolla on jotakin tekemistä olla.

Auton hankinta

Jenkkiautot olivat olleet mielessäni harrasteautoksi jo pitempään. Auton suuri koko ja varsinkin iso V8 moottori puhuttelivat. Yleisimpiin jenkkiautoihin löytyy myös hyvin varaosia, peruskunnostettuja ja uusvalmisteisiäkin. Toisaal-



Takapenkin alta löytyi VIN paperi sekä yksi hopeadollari kolikko

ta kiinnosti paljon myös esim. Triumph Tr6 avoauto. Hitaan puoleiseen auton etsimiseen kului jokunen vuosi, lähinnä webbi sivuja ja autolehtiä selaillen.

Autoa hankittaessa piti vielä mietiskellä, minkälaisia kunnostuksia minulla oli mahdollisuus tehdä omassa tallissa sekä mihinkä riittää osaaminen ja aika. Autoharrastajana kuulun rakentelijat-kategoriaan, joten auto ei saa olla valmiiksi tehty, vaan haluan kunnostusprojektin. Päädyin seuraaviin rajoituksiin, lähinnä osaamistaitoni ja kustannusten kannalta: hitsaustyötä pitää olla mahdollisimman vähän; auton ulkopinnan maalaaminen rajoittuu paikallisiin korjausmaalauksiin mistä seuraa, että pellit pitää olla kohtuullisessa kunnossa. Muuten auton kunnolla ei ole juurikaan väliä. Nämä ovat tietenkin aika lailla rajoittavia tekijöitä ajatellen sopivan kohteen löytämistä.

Eräänä päivänä sain sisareltani Eevalta puhelinsoiton. Hän ilmoitti, että hänen miehellään olisi myytävänä vuoden 1963 Ford Thunderbird. Lankomies toimii taidealalla, eikä ole varsinaisesti harrasteautoilija, vaikka autot häntä kyllä kiinnostavat. Erään kaupan yhteydessä hänelle oli tullut tämä kyseinen Ford. Autosta ei ollut kuvia saatavana, joten kuntotiedot olivat puheiden varassa. Näiden, siis puheiden, mukaan auto tuntui sopivan reunaehtoihini, eli oli ajokuntoinen, hyvässä maalissa ja suorapeltinen. Suurimman ajan auto kuulemma seiso parkissa omistajansa talon pihassa. Vaihdelaatikkokin oli vaihdettu ja auto oli maalattu punaiseksi. Vuosilukuja näistä toimenpiteistä ei ollut tietoa, mutta lienee useita vuosia sitten.

Kävin lankomiehen kanssa neuvottelevia hinnasta. Hän on kova tekemään kauppaa. Vastasin aseveli suuruisella tarjouksella. Tarjous meni läpi ja auto siirtyi minulle 2.5.2005. Kaupat tehtiin hotelli Aulangon ravintolassa. Auto haettiin Hämeenlinnan nuorisotyökeskuksesta, jossa se oli laitettu ajokuntoon ja katsastettu. Samana vuonna saavutin elämäni vaelluksessa 50 vuoden merkkipylvään. Hankin T-birdin itselleni syntymäpäivälahjaksi.

Lyhyt historia

Auton historiasta on hieman tietoa. VIN koodin mukaan se on valmistunut 23. elokuuta 1962 Ford Wixom, Michigan, USA kokoonpanotehtaalta, ja toimitettu San Josen alueelle Kaliforniaan. Vuosimalli on 1963. USA:sta auto siirtyi aikanaan Saksaan. Suomeen auto tuli ensimmäisen kerran vuonna 1995, Hämeenlinnaan K-Citymarketin johtajalle. Autoa pidettiin muutama vuosi esillä rekvisiittana johtajan omistamassa ra-



T-bird lopulta Tampereella



Pressun alla talvella 2005

vintolassa. Asiakkaat saivat istuskella autossa ja nauttia ravintolan antimista. Vuoden 1997 paikkeilla johtaja ajoi auton Espanjaan Fuengirolaan, jossa hänellä oli loma-asunto. Tarkoituksena oli, että hän olisi ajellut T-birdillä eläkepäivinänsä Espanjassa. Auto osoittautui kuitenkin liian isoksi ja hankalaksi ajella kaupunkien kapeilla kaduilla. Auto jäi seisomaan Los Pacosiin talon pihaan jonkinlaisen katoksen alle muutamiksi vuosiksi. Johtaja toi auton takaisin kuorma-auton kyydissä Suomeen, Hämeenlinnaan vuoden 2003 aikoihin. Auto oli hänen kartanossaan, kunnes hän myi sen muiden kauppojen yhteydessä lankomiehelleni vuonna 2005.

Matka Tampereelle

Ensinäkemällä auton kunto näytti ulkoa päin ihan kohtuulliselta. Vanhat

totuudet tuppaavat kuitenkin pitämään paikkansa; moni kakku päältä kaunis ja sisältä silkkaa sitä! Sisätilatkaan eivät olleet aivan kaoottisessa kunnossa, vaikka yli 40 vuoden ikä kyllä näkyi erinäisinä rikkoutuneina komponentteina ja kuluneina pintoina. Kattokangas oli murenemassa ja takapenkistä nousi esiin jousenpäitä. Kuitenkin Ford FE 390 V8 moottori lähti hyvin käyntiin suurehkon konepellin alla. Käynti oli tasaista, mutta ääni oli hieman erikoinen, sellainen sätkättävä. Ääni tuli selvästikin vuotavista pakosarjoista tai niiden tiivisteistä. Ajovalot ja vilkut toimivat eikä jarrupoljinkaan kolahtanut pohjaan, ainakaan vielä.

Lähdin ajelemaan Hämeenlinnasta Aulangon kautta Tampereelle. Poikani Joni oli mukana autonhakumatalla ja ajeli T-birdin perässä omalla Toyota Carinallaan. 3-portainen Cruice-O-Matic

automaattivaihdetun tuntui toimivan. Alkumatka meni niin mukavasti, että lievä hyväntuulisuus ja hymy nousivat päälle. Sitten tuli tiessä eteen hieman tiukempi mutka oikealle. Käänsin rattia, ja yhtäkkiä ohjaus veti oikealle niin, että ojaan meno oli lähellä. Jarrutin, käänsin ratin keskelle, ja pysäytin auton. Pyörät osoittivat ajosuuntaan ja rattia kääntelemällä ohjaus ja pyörät näyttivät toimivan normaalisti. Auton alla ei näkynyt mitään irtonaisia ohjaukseen liittyviä osia. Lähdin ajamaan varovasti eteenpäin ja kokeilin ohjauksen toimintaa. Sama ilmiö toistui aina käännettäessä rattia hieman enemmän oikealle. Vasemmalle käännettäessä ilmiötä ei esiintynyt. Ilmiö oli aika pelottava. Heräsi myös ajatus, kuinka auto on voinut mennä katsastuksesta läpi. Lähdin silti jatkamaan matkaa. Jonkin matkan jälkeen alkoi nykiminen ja lopulta auto sammui tien reunaan. Katselin konehuoneeseen, mutta siellä ei näkynyt mitään, joka olisi kiinnittänyt huomion. Starttasin, kone lähti käyntiin ja jatkoin matkaa. Moottorin sammuttaminen toistui matkan aikana useamman kerran. Ajattelin, että vian syy on varmaankin polttoaineen syötössä. En kuitenkaan halunnut al-



Upoudessa autotallissa 2006



kaa tekemään matkalla suurempia tutkimuksia. Lopulta pääsin vähitellen kotiin Tampereelle.

Sammahtelun syyksi selvisi likimäärin tukossa ollut polttoaineen suodatin. Autoon oli asennettu mekaanisen polttoainepumpun tilalle sähköinen pumppu ja letkuun suodatin. Ne löytyivät vasemman etulokasuojan sisältä edestä, eli läpinäkyvä suodatin oli aika hyvin piilossa. Vaihdoin uuden suodattimen, ja sammumisongelmat loppuivat siihen. Ennen auton kunnostuksen aloittamista ajelin sillä jonkin verran vuonna 2005. Seuraavan talven ja vuoden 2006 syksyyn asti se odotti kesämökkimme pihassa pressun alla sitä, että sain rakennettua tallin valmiiksi. Syksyllä 2006 ajoin auton mökiltä Tampereelle.

Kunnostuspäätös kypsä

Aikaisemmin mainitsin, että jarrupoljin ei kolahtanut pohjaan, ainakaan vielä. Olin eräänä päivänä T-birdillä käymässä kaupoilla Kangasalan Prismassa. Kun lähtiessäni peruutin pois parkkiruudusta, niin se jarrupoljin sitten kolahti pohjaan. Vastakkaisella puolella parkissa ollut Audi A6 lähestyi pikkuhiljaa. T-birdissä on jalkakäyttöinen seisontajarru. Polkaisin sen oikein kunnolla pohjaan. Vähitellen auto pysähtyi siten, että T-birdin ja Audin väliin mahtui juuri ja juuri maanantain ilmaisjakelulehti. Jonkinlainen helpotuksen huokaus pääsi. Jarrunestesäiliössä ei ollut nestettä enää kuin helmi pohjalla. Pääsin kotiin varovasti ajaen seisontajarrun avulla. Pihassa katselin jarruja. Takajarrujen jarrukilvet olivat aivan märät jarrunesteestä, ja toisen puolen kilvestä oli nestetippa juuri putoamassa. Totesin, että tällä autolla on nyt viisainta lopettaa ajelu. Tein auton käytöstä poiston Traficomien sivuilla. Ajoin auton uuteen talliin syksyllä 2006. Seuraavan kerran ajoin sillä 11 vuoden päästä 2.7.2017. Tällä välillä purin T-birdin koko lailla täysin ja kokosin sen uudelleen uusilla ja kunnostetuilla osilla.

Kerron tästä kunnostusprojektistani myöhemmin.

NOSTALGIA NÄSIJÄRVIAJO 2026

Ajo on yli 30 vuotta vanhoille harrasteajoneuvoille.

Lauantaina 12. syyskuuta 2026

Lähtö Mustastalahdesta maali Mobiliassa.

Tarkemmat tiedot Tammobin kotisivu tai martti.piltz@gmail.com

*Asu-ajoneuvokilpailunkiero palkintona on
Aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos*



LÄHDE SYYSKUUSSA FALUNIN MARKKINOILLE!

Perinteinen Falunin reissu on taas syksyllä.

Hinta on tingitty samaan kuin viime vuonna, vain 270 euroa per henkilö!

Lähtö Kangasalta "Sallisen Tebarilta" (=St1) torstaina 3.9.2026 klo 12.00 Tampereen ja Helsingin kautta Tukholmaan ja sieltä Avestan Puuhevoson kautta Faluniin. Matkalla Bil- och Teknikmuseet Köpingissä (omakustanteinen 100 kr = 10 eu). Paluu Turun ja Syys-Heikin kautta Kangasalle sunnuntaina 6.9.2026 noin klo 13.

Matkan hinta on vain 270 euroa per henkilö. Hintaan sisältyy:

- Laivamatkat Siljalla Hki-Tukholma ja Vikingillä Tukholma-Turku
- Bussikuljetukset Mäntylän bussilla Kangasala-Helsinki, Tukholma-Falun Lugnet ja Lugnet Tukholma ja Turku-Kangasala.
- Bussi on käytössä Falunissa kenttäkuljetuksiin.
- Yöpyminen 2-henkilön huoneissa aamiaisineen Scandic Falun Lugnetissa.

Ilmoittaudu heti: prusiantti1@gmail.com. Ilmoittautumisen yhteydessä anna myös syntymäaikasi ja paikka, mistä nouset bussiin sekä osoite, mihin lähetämme laskun. Lisätiedot: prusiantti1@gmail.com tai martti.piltz@gmail.com.

TERVETULOA MUKAAN!

VARAUSAIKA JUHANNUKSEEN (26.6.) ASTI!



Mercedes-Benz W123 50 vuotta

Teksti Timo Viita-aho, kuvat Reijo Pirinen ja Jarno Hiltunen

Mercedes-Benzin mallisarjan W115/W114 autot, jotka Suomessa tunnettiin yleisesti Pystylyhty- nimellä, olivat 1970-luvulla varsin haluttuja. ”Pystärit” kunnostautuivat etenkin takseina tilavien sisätilojen sekä luotettavien ja taloudellisten moottoreiden ansiosta. Mutta jo vuosikymmenen puolessa välissä ne olivat olemukseltaan vanhentuneita. Joten jotain uutta valmistajan (Daimler-Benz) piti kehittää. Valmistaja oli tunnetusti varsin konservatiivinen tuotantomallien kehittämisessä, joten uusi mallisarja ei tähän jatkumoon suuria muutoksia tuonut.

W123 -malliston ensiesittely tapahtui tammikuussa 1976 Bandolissa Ranskan Rivieralla. Samainen automalli oli esillä myös Geneven autonäyttelyssä keväällä 1976. Uusi malli oli edeltäjänsä suurempi ja vankkarakenteisempi, joka sisälsi useita teknisiä ratkaisuja aikaisimmista malleista, kuten eturipustukset isommasta S-sarjasta (W116) ja taka-akseliston rakenteet W115/114- malleista. Myös muotoilun osalta oli nähtävissä yksityiskohtia, jotka olivat siirtyneet uuteen mallistoon S-sarjasta (W116), joka oli julkaistu aiemmin (1972).

Mitat kasvoivat: akseliväli piteni 45 mm ja raideleveys edessä leveni 40 mm. Vaikka auto oli mitoiltaan suurempi, sisätilat eivät olleet erityisen avarat. Hallintalaitteet olivat uudenaikaisemmat. Laatu ja turvallisuus olivat kuitenkin nostettu uudelle tasolle, ja auto osoittautui erittäin kestäväksi – jotkut pitävät sitä viimeisenä ”oikeana” Mersuna, joka tehtiin lujaksi ja lähes ikuisiksi oikealla huollolla.



MB W123 sedan

Mallivalikoima ja kehitys

Mallisto oli laaja heti alusta alkaen. Alkuperäiset mallit ja moottorit olivat samoja kuin W115/114- malleilla:

Bensiinimallit: 200 (94 hv), 230 (109 hv), 250 (129 hv, uusi M123-moottori), 280 (156 hv), 280 E (177 hv).

Dieselmallit: 200 D (55 hv), 220 D (60 hv), 240 D (65 hv), 300 D (80 hv).

Halvimmissa 200–250-malleissa oli pyöreät ajovalot, kun taas kalliimmissa malleissa oli nelikulmaiset ajovalot. Puskurit olivat uuden tyylliset, mutta edelleen kromatut. Mallien 280 ja 280 E moottoreissa oli kaksi yläpuolista nokka-akselia (twincam). E-merkinä tarkoitti, että polttoaineen syöttö moottorille hoidettiin ruiskutusjär-

jestelmällä. Bensiinimoottoreista 250-280 olivat 6- sylinterisiä ja dieselistä 300 D 5- sylinterinen.

Mallisto laajeni nopeasti

Keväällä 1977 esiteltiin kaksioviset coupe-mallit (230 C, 280 C, 280 CE), joissa ei ollut B-pilaria ja joiden akseliväli oli lyhyempi kuin sedanissa.

Syksyllä 1977 tulivat markkinoille pitkät Lang-versiot ja pian myös ensimmäiset Daimler-Benzin itse valmistamat farmarimallit (T-malli) keväällä 1978. Farmari oli varustelultaan vähintään sedanien tasolla ja sen ulkonäköä pidettiin jopa sedania tyylikkäämpänä kokonaisuutena.



MB 230 CE



Sedanin sisustan näkymä

Merkittäviä teknisiä päivityksiä tehtiin vuosien varrella

Mallivuodeksi 1978 dieseleihin lisättiin virta-avaimeen yhdistetty hehkutus- ja sammutusjärjestelmä.

Keväällä 1979 200 D ja 240 D saivat hieman lisää tehoa (5-8 hv) ja 220 D pudotettiin valikoimasta.

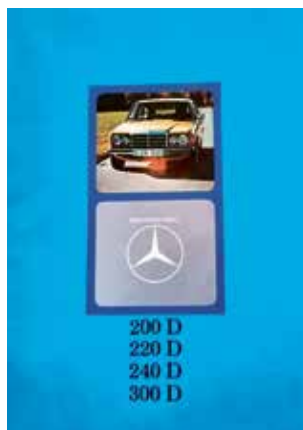
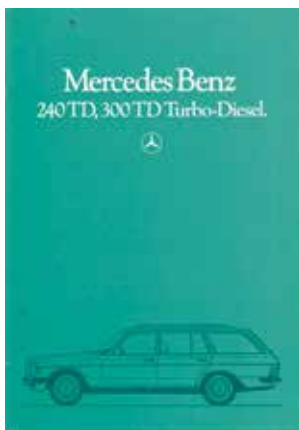
Syksyllä 1980 esiteltiin taloudellisemmat M102-sarjan bensiinimoottorit (200/109 hv ja 230 E/136 hv). Samalla 250:n teho nousi 140 hevosvoimaan ja 280 E:n 185 hevosvoimaan. Farmari-valikoima täydentyi tehokkaalla 300 TD Turbolla (125 hv).

Suosio ja perintö

W123 otettiin vastaan innostuneesti ja kysyntä ylitti aluksi tuotannon, jolloin toimitusajat venyivät 6-10 kuukauteen.

Vaikka vakiovarustelu oli niukkaa, autoon oli saatavilla mittava lisävarustelista, kuten ABS-jarrut ja kuljettajan turvavyyny. Ohjaustehostin oli kuitenkin useimmista kilpailijoista poiketen vakiovaruste ensimmäisiä vuosia lukuun ottamatta.

Suomessa 200D oli eniten myyty malli. Esimerkiksi vuonna 1977 Suomeen



myytiin yli 2000 Mercedestä, joista 85 % oli dieseleitä. Mallisarjan koeajoartikkeleita löytyy suomeksi seuraavasti: Tuulilasi 8/1976, Tekniikan Maailma 3/1977, Tuulilasi 5/1977 ja Tekniikan Maailma 14/1979. Arvosteluissa kiitettiin hyviä ajo-ominaisuuksia, jämpästä alustaa, hälyyänien poissaoloa sekä laadukasta yleisvaikutelmaa. Moitetta saivat hidas kiihtyvyys etenkin dieselmalleilla, tahmea ohjaus, ohjauspyörän suuri koko, ohjaustehostimen puute (halvemmat mallit) sekä niukka vakiovarustelu. Dieseleitä kehuttiin edullisesta, miellyttävästä sekä luotettavasta matkanteosta.

Valmistusmäärät 9 vuoden aikana olivat ennätyskelliset, yhteensä noin 2,7 miljoonaa kappaletta. Suuri osa myynnistä, erityisesti dieselmalleista, meni ammattikäyttöön ja malli olikin yleinen näky taksitolpilla myös Suomessa. Suosituin yksittäinen malli oli 240 D, jota valmistettiin yli 400 000 kappaletta.

Viimeiset W123:t valmistuivat vuonna 1985, jolloin malli sai väistyä seuraajansa, W124:n tieltä. Nykyään nuorimmatkin yksilöt ovat jo museoajoneuvoiässä ja niiden arvonnousu on melko varmaa hyvän varaosatilanteen tukemana.

KANTTIAUTOKRUIRING

la 8.8. - su 9.8.2026

5-VUOTIS "JUHLA-AJO"

Aikaisemmillä Kanttikruisingeilla on toivottu yhteistä illanviettoa. Viime vuonna sitä kokeiltiin kohtuullisella menestyksellä. Tänä vuonna tapahtuman keskuspaikkana on Orivesi ja siellä Hotelli Sointula ja Ravintola Wanha Opisto.

Ajoreitti on päällystettyä vanhaa maantietä. Mobiliaa Orivedelle on noin 40 kilometriä, paluumatka Vehoniemelle vähän pidempi. Reitti ajetaan tiekirjalla. Ajoon voi osallistua joko yhtenä päivänä tai kahtena. Keskeistä on yhteinen illanvietto Orivedellä.

Ajo on ennen vuotta 1933 valmistetuille autoille.

AIKATAULU

Lauantai 8.8. Kokoon-tuminen Mobiliaan klo 12. Lähtökahvit ja näyttely klo 12-13- Traileriparkki. Orivedellä noin klo 15, näyttely klo 15-17. Opiston pihalla. Traileriparkki. Omakustanteinen illallinen ja palkintojen jako klo 18 Ravintola Wanha Opistossa.

Sunnuntai 9.8. Lähtö kohti Mobiliaa ja Vehoniemeä klo 10. Mobiliassa näyttely klo 12-13. Klo 13 kohti Vehoniemeä. Vehoniemessä näyttely ja päätöskahvit.

ILMOITTAUTUMINEN JA LISÄTIEDOT

Ilmoittaudu heti tai viimeistään 24.7. martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111. Ilmoita lähtijöiden lukumäärä, ajopäivä (la, la-su, su), yöpyminen, osallistuminen illalliselle, auton merkki, malli ja vuosimalli. Vain 30 autoa voidaan ottaa ajoon.



Vanhojen autojen kanssa puuhailu on yhteisöllistä ja hauskaa, varsinkin kun aurinko (melkein) aina paistaa. Kuva mpz

OSALLISTUMISMAKSU

Auto ja kuski 35 €, lapsi 15 € yksi päivä. Kaksi päivää auto ja kuski 45 €, lapsi 20 €. Hinta sisältää alkukahvit Mobiliassa ja päätöskahvit Vehoniemessä, ajokyltin, tiekirjan, kunnikirjan ja tapahtuman luvituksen sekä palkinnot. Ruokailut ovat omakustanteisia.

Majoitus Hotelli Sointulassa yhden henkilön huone 70 €, kahden hh 105 €, hotellin aamiaisbuffet 14 €. Kanttikruisingin 5-v. juhlaillallinen on alku-, lämmin- ja jälkiruoan ateria Ravintola Wanhan Opiston terassilla. Hinta on 39 €. Majoitus on varattu Hotelli Sointulassa keskellä Oriveden taajamaa.

TULE VIETTÄMÄÄN AINUTLAATUISTA AJOVIKONLOPPUA MAALAISMAISEMIIN



asi kurvailee 17 M:llä Mustassalahdessa.

Pasi Myllymäki

Teksti Martti Piltz Pasiin haastattelun perusteella. Kuvat Pasiin omasta arkistosta, jos ei toisin ilmoiteta

Pasi Myllymäki on ollut jo pitkään hallituksen jäsen, viimeiset vuodet varapuheenjohtajana ja tämän vuoden alusta

lisäksi Hyrysysyn toimituskunnassa. Sarjassa "Hallituksen jäsenet" on aikaisemmin esitelty Kalevi Nokkonen Hyrysysy 372924, Ari-Pekka Lällä (Hyrysysy 4/2024), Pyry Raunio (Hyrysysy 1/2025), Tuukka Perkola (Hyrysysy 3/2025, puheenjohtajamme Petri Kata (Hyrysysy 4/2025 ja Markku Henttinen

(Hyrysysy 1/2026. He kaikki paitsi Pyry Raunio jatkavat hallituksessa.

Bensaa suonissa

Pasiin tarina alkaa jo monta vuotta ennen hänen syntymäänsä. Hänen isoisänsä osti vuonna 1966 Taunus 17M:n vuosi-



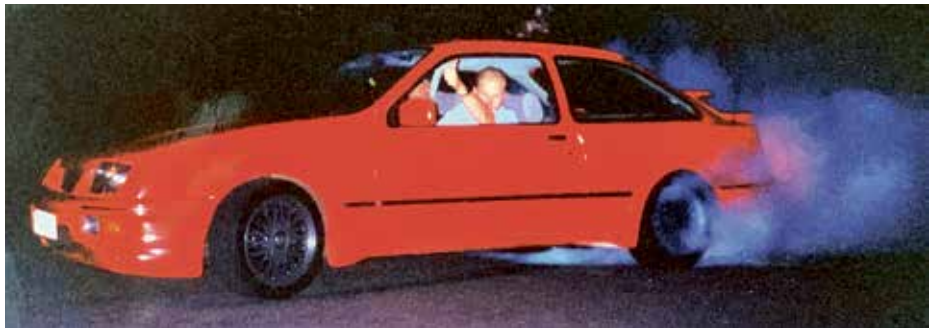
Ensimmäinen loma varusmiesaikana. Minikin on ensimmäinen auto ajokortti-ikäisenä.



Pasilla on muutamia harrasteautoja, mutta on kaksi bensamittariakin kotipihalla tallin seinustalla.



1970 ja -80 luvun vaihteessa Pasi sisarensa ja isänsä kanssa kesälomaretkellä Keski-Suomessa "Punaisella Taunuksella".



Pojat on poikia. Onneksi kuvan otosta on kulunut jokseenkin tasan 30 vuotta.



Granada on paremman näköinen kuin uutena. Kuva Kari Ketonen

mallia 1966. Autosta on ollut artikkeli ja kansikuva Hyrysissä 4/2022. Auto siirtyi isoisältä isälle. Hyvin pidetty ja hyvänä säilynyt auto museo katsastettiin vuonna 2007 isän ja Pasi yhteisten ponnistusten tuloksena. Pasi maalautti auton ja kromautti puskurit Ruotsissa, minkä jälkeen autoon suoritettiin museoajoneuvotarkastus. Ensimmäinen koeajo tehtiin isän 70-vuotispäivänä. Isä oli tyytyväinen- Hänen silmäteränsä kiilti kuin uusi auto. Auto on perintökalleutena Pasilla yhä edelleen.

Mutta kun isänisä oli Aamulehdessä autonkuljettajana/talonmiehenä/puuseppänä, niin ehkä autoharrastus oli saanut alkunsa jo sieltä ja jatkunut isän mukana harrastuksissa kotitallissa sekä kartingin parissa. Hyrysissä 4/2022 artikkelissa "Punaisesta Taunukselta" Pasi kirjoitti, että sillä ajettiin reissuja äidin vanhempien kesämökille Jyväskylän ja Kuopion välille ja muutenkin autoiltiin paljon, eikä Taunus jättänyt koskaan tielle.

Sykäys autoharrastukseen oli, kun Auto Turtoselta tuli kutsu perustaa Ford-klubi. Kokoon-tuminen oli Kesoil Jäähovissa. Siellä Pasi kävi isänsä kanssa. Muistona on vieläkin tarra 17 M:n ikkunassa. Siitä kerhosta ei sitten tainnut tulla sen kummempaa, mutta M-Fordien kokoontumisissa autolla käytiin.

Taunusta hoidettiin yhdessä isän kanssa. Isälle oli tärkeää, että auto oli hyvässä kunnossa. Takapenkki-läiset

eivät syöneet tai muuten sotkeneet sisustaa ja autossa oli aina istuinsuojat, Vanhan Liiton tyyliin. Ehkä tämä huolenpito on opettanut Pasille ajatuksen autojen huolellisesta ja taitavasta rakentelusta. Pasilla on siis vankka bensakuuri jo ennen syntymää ja taitaa siinä olla vähän fordismiakin mukana.

Mansen mies Lempäälästä

Pasi on syntynyt Tampereella vuonna 1973 ja muuttanut Lempäälään vuonna 1976. Vanhemmat ovat Tampereelta, samoin isän puolen isovanhemmat. Pasi asuu nykyään samassa talossa mihin hän muutti vanhempiensa kanssa vuonna 1976. Aikanaan hän lähti omille teilleen, mutta kun asiat muuttuvat maailmassa, niin teki paluumuuton sinne vuonna 2015.

Lempäälän omakotitalo, jossa oli autotalli, edisti Pasi autoharrastusta. Ensimmäinen auto oli Datsun 1000 vm. 1970, jolloin Pasi oli 14-vuotias. Sen hän myi aikanaan 200 markalla. Hitsaus-vehkeet kannettiin talliin, kun hän oli 15-vuotias. Siitä asti Pasi on opetellut autopelitetöitä ja ruostevauriokorjauksia. Lähes joka kerta oppii aina jotain uutta, hän sanoo nyt.

Oma autoilu

Ensimmäinen auto ajokortti-ikässä oli Mini 1000 vm. 1979, mikä on edelleen ajokuntoisena tallissa. En ole koskaan ostanut uutta autoa vaan aina toisten vanhoja ja aika usein ne on olleet viallisia, jotka olen korjannut käyttöautoiksi, sanoo hän ja jatkaa, harrasteautoja ja lähinnä Fordeja on ollut oikeastaan aina, ei oikein osaa olla ilmankaan niitä. Pikkumuksuna perheen kesäretket isän autolla, Taunus 17M 1966, minkä pappani osti uutena, ovat yhä mielessä. Granadan ostin 2003 hintaan 250 euroa. Entisöin sen vuonna 2007, auto on minulla edelleen.

Museoajoneuvotarkastajana olen ollut vuodesta 2018; hyvää hommaa, kun näkee hienoja autoja ja tapaa mukavia ihmisiä. Ajan myös omilla harrasteautoilla. Elämä vanhojen autojen ympärillä kiinnostaa, vaikka toiminkin museoajoneuvotarkastajana, niin silti pidän myös rakennelluista autoista, rodeista ja customeista. Paras kannustin omien projektien aikaansaamiseksi on ollut aikataulupaine. Autot ovat olleet useissa näyttelyissä esimerkiksi Lahden Classicissa Ford M-kerhon ja Tampereen Mobilistien osastolla.



Pasin autot ovat usein olleet näytteillä Tampereen Seudun osastoilla tai Fordin merkikerhojen osastoilla näyttelyissä. Tässä Pasi kiillottaa vuosimallin 1985 2.0 iS Sierraa vuoden 2025 Lahden Classicissa. Kuva Petri Kata



VR:n mies työtamineissa työpaikkansa vieressä.

Ammattimies

Armeijassa Pasi palveli Hämeenlinnassa 10.6.1993 - 4.2.1994. Ammattikoulun autosähkö puolelta hän lähti työharjoitteluun Ajokki/Carrus/Volvo-bussi tehtaalte Hervannan Ruskoon. Työharjoittelua riitti työsuhteen merkeissä autosähköasentajan työssä 16 vuoteen 2008, jolloin bussi tehdas lopetettiin.

Kun autoalalla ja julkisissa medioissa Ajokkia käsiteltiin niihin aikoihin aika kovakouraisesti, on Pasilta pakko kysyä hänen näkemystään työpaikastaan. Hän sanoo, että siellä oli erittäin mukava olla töissä, oli hyvä työympäristö, hienot työkaverit, yhteishenkeä, eikä pomotkaan olleet mahdottomia. Hän sanoo, että hän olisi siellä vieläkin, jos ei tehdas olisi muuttanut Puolaan. Eli hän ei lähtenyt, mutta työpaikka lähti alta.

Sen jälkeen muutama vuosi meni Volvo-huollossa, minkä jälkeen VR:n veturinkuljettajaksi, missä onkin tullut valvottua yöt jo useampia vuosia. Pakko on kysyä, kun veturinkuljettaja on tai ainakin oli kaikkien pikkupoikien unelma-ammatti, että oliko se Pasinkin unelma. Pasi sanoo, että ehdottomasti ei. Hän tutustui Volvo-huollossa muutama viin miehiin, joilla näytti olevan asiat kunnossa ja paljon vapaita hetkiä. He olivat töissä VR:llä. Aamulehdestä tarttui silmiin ilmoitus veturinkuljettaja kurssista. Sinne Pasi haki ja pääsi ja havaitsi sen hyväksi ammatiksi.

Tammobin hallitukseen

Pasi on Tammobin museojoneuvotarkastaja. Häku Sandbacka vihjaisi hänelle, että hallituksessa olisi hyvä olla museojoneuvotarkastajien edustaja. Vuosi on meille kummallekin epäselvä, eikä lähdetty etsimään ja kyselemään sitä. Joka tapauksessa se oli puheenjohtaja kautenani. Pasi osoittautui heti aktiiviseksi ja yhdistystoiminnasta kiinnostuneeksi, vaikka tosiasia on, että se haittaa harrastuksia. Yhdistystoiminta Pasin kohdalla laajeni huomattavasti, kun hänet valittiin varapuheenjohtajaksi ja nyt vuoden vaihteessa hän tarttui uuteen haasteeseen Hyrysystyn toimituskunnan jäsenenä. Tässä Pasi tavallaan hyppäsi ”syvään päätyyn”, koska kokemukset ovat aivan muista töistä. Mutta ilman nuorennusleikkauksia tai uusia tekijöitä ei yhdistys pysy ajassa mukana.

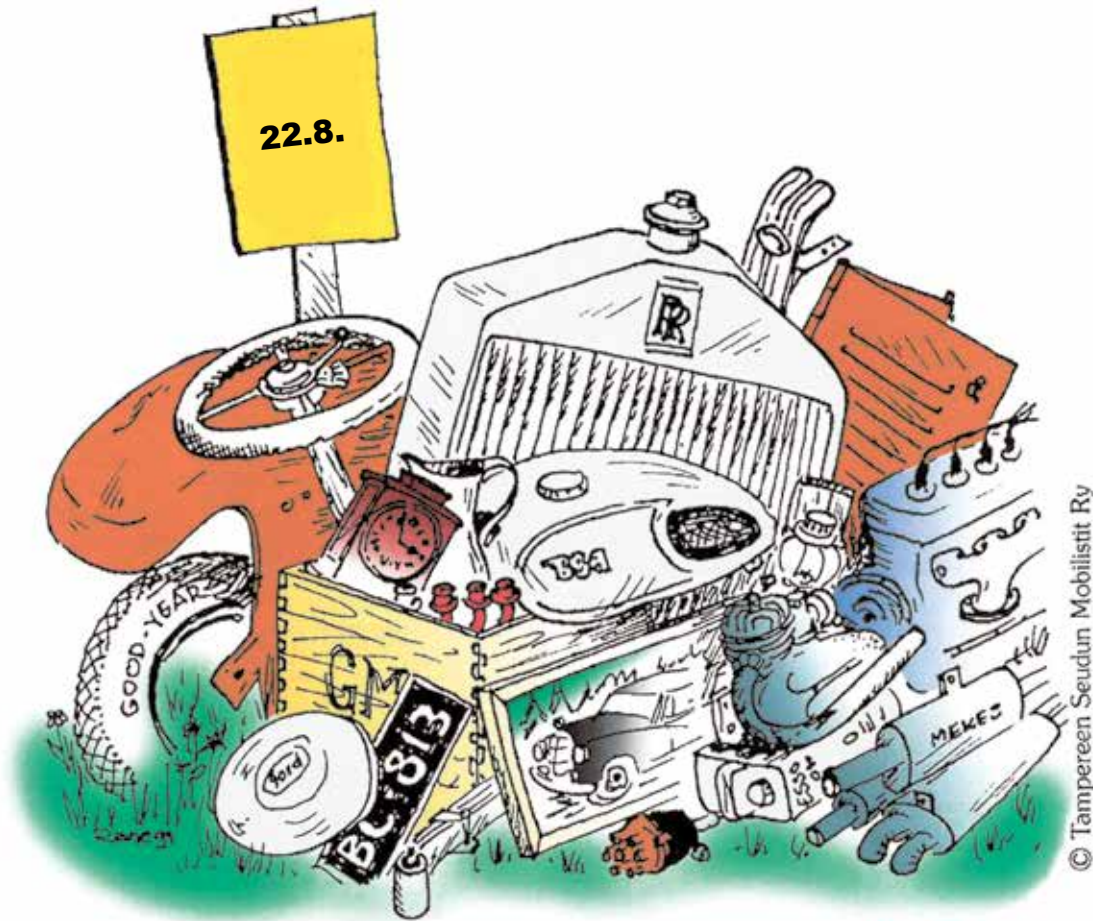
”Äitini on kertonut minun sanoneen pikku muksuna, että ”ei ole sekuntiakaan hukattavana”, kun olen juossut lippis vinossa paikasta toiseen. Ehkä sama on jatkunut myöhemmälläkin iällä?”



KANGASALAN RESTAURANTAPÄIVÄT

Lauantaina 22.8. klo 8-14

Mobilian yläpihalla, tiemestarin tukikohdassa.
Kustaa Kolmannen tie 75, Kangasala



© Tampereen Seudun Mobilistit Ry

**HARRASTEAJONEUVOILLE ERILLINEN PYSÄKÖINTIALUE
ALUEMAKSU 5 EUROA, ALLE 10-VUOTIAAT ILMAISEKSI**

Tampereen Seudun Mobilistit ry • www.tammob.com



Benz Gaggenau-paloauton 100-vuotisjuhlia vietettiin toukokuussa 2022 Lielahdessa. Taustalla on Lielahden tehtaiden entinen paloasema ja autokorjaamo. Lielahden Tehdaspalokunnan eläköitynyt palopäällikkö Veikko Oittinen lahjoitti yhdistyksellemme vanhan palokypärän, jonka hän oli saanut eläköityessään. Kauko Välimäki oli saanut väkästeltyä Kämpin Aarnon kanssa Gaggen käyntikuntoon ja periaatteessa liikuntakuntoonkin. Juhla on yhteisöllinen, kun kerhomme anoi Kakelle SAHK:n Puurtajapalkinnon. Hän on myös VPK:lainen. Kuva Martti Piltz

Benz Gaggenau

Tammobin Benz Gaggenau-paloauto on toisena juttusarjassa, joka alkoi Hyrysysy 1/2026 uusimmasta hankinnasta, joka on myös Benz Gaggenau, mutta kuorma-auton alusta.

Ensimmäiset paloautot Suomessa

Suomen ensimmäinen paloauto otettiin käyttöön Helsingissä vuonna 1913. Se oli akkukäyttöinen eikä se ilmeisesti ollut tehtävässään miehistön kuljettajana kovin hyödyllinen. Helsingin palolaitokselle hankittiin bensiinikäyttöinen Scania-Vabis-paloauto vuonna 1917.

Seuraavaksi saatiin paloautot Turkuun vuonna 1919 ja Poriin vuonna 1921. Ne ovat säilyneet. Turun Daimler on vanhin tiedossa oleva paloauto Suomessa. Hämeen läänin ensimmäinen paloauto oli nykyinen Tammobin eli J.

W. Enqvistin Lielahden tehdaspalokunnan Benz Gaggenau.

Paloautoja kutsuttiin automobiilliruiskuiksi (saks. Automobilspritze, Motorspritze). Iso messinkimötikkä Gaggenaun takaosassa epäilemättä antaa siihen oikeutuksen. Ehrhardt & Sehmer AG:n pumpun valmistekilpi kertoo, että vettä tulee 1000 litraa minuutissa jopa 80 metrin nostolla eli vettä ja painetta riitti, vaikka Pispalanharjulle Näsijärven pinnasta.

Painevesi oli harvinaista Suomessa tai sitä ei ollut lainkaan. Silloin moottoriruisku oli ainut tapa saada sammutus-

vettä nopeasti, riittävällä paineella ja riittäviä määriä. Vaihtoehtoina paloauton kiinteälle ruiskulle olivat erilaiset irtonaiset moottori- tai käsipumput, joita voitiin kuljettaa autolla, hevosvedolla tai ihmisten raahaamana.

Painava ja tehokas

Paloauto on rakennettu Benz Gaggenau 2-2½ tonnin kuorma-auton alustalle. Rekisterikirjasta ja valmistekilvestä näkyy, että hevosvoimia on 40, esitteen mukaan 40-45 hevosvoimaa. Valmistekilvessä on numero 11954. Se viittaa siihen, että alusta on valmistunut vuonna 1921. Auton toimitti Ab S. Nikolajeff j: or Oy. Kämpin Aarno on tutkinut Hämeen läänin rekisterikirjaa. Siihen on numerolla 115 rekisteröity 17.8.1922 Gaggenau. Rekisterikilpeen tuli H-115. Rekisterin kantakortistosta

se on poistettu 31.12.1957.

Moottori on nelisynterinen ja sen tilavuus on 6,269 litraa. Sylinterillä on kokoa kuin maitohinkillä, noin 1,5 litraa. Sylinterin halkaisija on 110 milliiä ja iskun pituus 165 milliiä. Omamassa on 4 075 kiloa palovarustuksella ja kantavuus 2 tonnia. Alustan omamassa on 2800 kiloa, joten palopumppu varusteineen ja palokori painavat noin 1 300 kiloa. Esite lupaa huippuvauhtia 30 kilometriä tunnissa.

Tärkeään tehtävään

Helmikuun 6. päivä 1920 J.W. Enqvistin johtajaomistaja sekä tohtori Neovius ja Lauri Salonen perustivat Lielahteen VPK:n. Lauri Salosesta tuli palopäällikkö. Lielahdesta oli aloitettu rakentaa kokonaista omavaraista tehdasyhteisöä, jossa työntekijät sekä johtajat asuivat. Gaggenau ei ollut vain tehtaan paloauto vaan myös koko yhteisön.

Gaggenau palontorjuntauransa jälkeen

Varhaismobilistit saivat 1950-luvulla lahjoituksena Gaggenaun. Se siirrettiin hinaamalla Helsinkiin. Harmillista kyllä mobilisteilla ei ollut silloin asianmukaisia säilytystiloja ja rappeutuminen alkoi. 1970-luvulla SA-HK palautti

hallitsemiaan ajoneuvoja takaisin kotipaikkakuntiansa mobilistikerhoille, siis Gaggenaun Tampereen seudun mobilisteille. Silloiset jäsenet kunnostivat sen. Sitten seurasi pitkä seisonta Hämeenlinnan Automuseossa vuodesta 1972. Lainassa harvoin kalusto paranee. Kun museo lopetettiin, Gaggenau palautui Kangasalle. Sitä alkoi kunnostaa 1990-luvulla ”Karhukoplaksi” kutsuttu, nykyisen ”Makkaraterapian” alkuperukka. Kake Välimäki on nimennyt itsensä lisäksi henkilöt, jotka siihen kuuluivat: Aippa Lahti, Eetu Vuolle, Antti Prusi, Matti Launis, Reijo Aaltonen, Jukka Toiva, Aarno Kämppi ja Matti Niemi. Gaggenau saatiin hyvään kuntoon.

Uudelleen kunnostukseen palattiin 2020-luvun alussa ja taas saatiin auto pelittämään. Gaggen 100-vuotisjuhlat vietettiin sen kotipaikalla Lielahdessa 14.5.2022, jolloin se juhlallisoin menoin käynnistettiin.

Gagge nykyisin

Gaggenau on rakennettu Saksassa aikana ensimmäisen maailmansodan jälkeen, jolloin siellä oli kaikesta pula ja auto- tehtaajat kamppailivat vaikeuksissa. Gaggenaun ura paloautona päättyi perän rattaiden rikkoutumiseen. Ne saatiin korjatuksi, mutta vaihdelaatikon kuoren

olivat ottaneet itseensä ja haljenneet. Nekin saatiin korjatuksi, mutta autolla ei ole haluttu ajaa rikkoutumisen pelossa. Auto käynnistyy aputankin avulla, alkuperäinen polttoaine järjestelmä ei toimi, mutta on elvytettävissä. Autosta puuttuvat tikkaat ja paloletkukela on erillisessä säilytyksessä tilan puutteen takia.

Gaggenau lepää tallissa. Se edustaa Suomen vanhinta paloauto kalustoa ja on ollut näytteillä Vehoniemessä, Mobiliasa ja Lahden Classicissa sekä Hot Rod & Rock Showssa. Se on ollut myös koekaniinina Museoviraston avustuserjestelmää kehitettäessä. Se on pala Suomen kulttuurihistoriaa monesta näkökulmasta ja osa Tammobin yhteisöllisyyttä.

Tässä artikkelissa on ollut ensisijaisena lähteenä kirjoitukseni Gaggenausta Hyrsysyssä 1 ja 2/2022. Niissä taas oli lähteenä kerhon arkistot, Arkistolaitoksen pienpainatearkisto, Aarno Kämppin selvitykset Hämeen läänin rekisterikantakirjasta, alan kirjallisuus, ”Tampere liekeissä”-näyttelyn käsikirjoitus, Kake Välimäen ja ”Karhukoplan” useiden jäsenten, palopäällikkö Veikko Oittisen, palokunnan hevosestamarin pojan tyttären sekä tunnistamattoman tiedottajan haastattelut.



Kuva on otettu ilmeisesti jo vuonna 1922 Lielahden tehtaan paloaseman pihassa. Gaggenaussa on vielä alkuperäiset kovakumipyörät ja vain yhdet ”hakastikkaat”, eikä rekisterikilpeä näyttäisi oleva. Vuonna 1928 autoon asennettiin ilmarenkaat. Palokunta ei ollut ilman autoakaan aivan kyvytön. Lyhyellä matkalla viisi hevosta liikuttavat palontorjunta materiaalia aika paljon. Ehkä tärkein auton ylivoimatekijä oli sen tehokas pumppu ja se, että se kuljetti miehistön, joka joutui juoksemaan hevosta perässä. Paloauto hankittiin osittain siitä syystä, että tehtaiden läheisyyteen oli aloitettu rakentaa kokonaista tehdasyhdyskuntaa, jossa tehtaan työväki ja johtajisto asuivat. Gaggenaun ruiskun teho olisi riittänyt myös Pispalanharjun talojen sammuttamiseen. Kuva Tammobin arkisto, Kalle Kurki

Media- kortti

Näin kirjoitat Hyrysysy-lehteen

Jäsenlehtemme syntyy jäsenten kirjoittamista jutuista. Siksi toivomme kaikenlaisia juttuja, jotka liittyvät Tampereen Seudun liikenteen historiaan, ”tallijuttuja” ajoneuvojen rakentelusta, yhdistyksen toiminnasta tai yhdistyksen jäsenten ”seikkailuista”

Vinkki:

Keksi joku repäisevä otsikko, kirjoita juttu ja ota useampia kuvia.

Mainitse oma nimesi kirjoittajana.

Kuvissa pitää olla kuvaajan nimi.

Jos kuva ei ole omasi, sen käyttämiseen pitää olla lupa.

Lähetä aineisto: toimitus.hyrysysy@gmail.com

Kuvat muotoa .jpg tai tif, koko mahdollisimman suuri, ei omia rajauksia, rajausohjeet tarvittaessa mukaan. Kuvien päälle ei tekstiä tai kuvioita.

Kuvien määrä sopusoinnussa jutun pituuden kanssa, esim. 2-sivun juttu 3-4 kuvaa, 4-sivun juttu 5-7 kuvaa.

Jutun pääkuva merkitään mielellään jutun kirjoittajan toimesta.

ILMOITUKSET:

Osto- ja myyntipalstalla julkaistaan vain harrasteajoneuvoihin ja niiden tallentamiseen liittyviä ilmoituksia. Jäsenten ilmoitukset julkaistaan veloitusetta, muiden ilmoitukset hinnaston mukaan.

ILMOITUSKOOT:

1/1-sivu	210 x 265 takasivu	+ leikkuuvara 3mm	500€
1/1-sivu	210 x 297	+ leikkuuvara 3mm	400€
1/1 -sivu	185 x 265		400€
1/2 -sivu	vaaka 185 x 130	• pysty 90 x 265	250€
1/4 -sivu	vaaka 185 x 63	• pysty 90 x 130	150€
1/8-sivu	90 x 63		80€

Julkaisija on yleishyödyllinen yhdistys, hintoihin ei lisätä arvonlisäveroa.

HYRYSYSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

2025

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry

Toimituskunta: Petri Kata, Pasi Myllymäki,
Timo Viita-aho

Lehden osoite: toimitus.hyrysysy@gmail.com

Ulkoasu:

Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com

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

Vuoden 2026 HYRYSYSY:t ilmestyvät:

1/2026	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2026
2/2026	juhannukseksi	aineistopäivä 24.05.2026
3/2026	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2026
4/2026	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2026

ARTIKKELIT

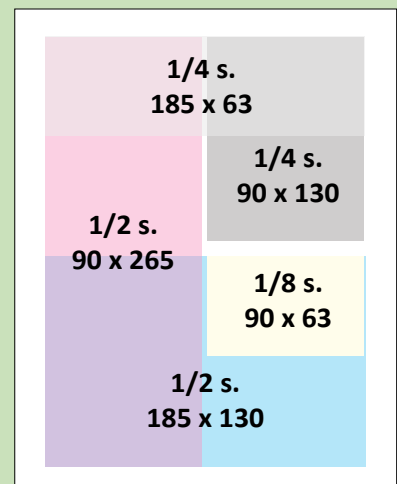
Lehden toimituksellista sisältöä tuotetaan talkoohengessä. Toimituskunta ottaa mielellään vastaan teksti- ja kuva-aineistoa julkaistavaksi sekä vinkkejä sisällön kehittämiseksi.

Painos: 750 kpl

Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere

ISSN 0789-094X (painettu)

ISSN 2736-8866 (verkkójulkaisu)



TAMMOBIN TAPAHTUMAT 2026

KESÄKUU

La 13.6. Kurvaa Kangasalle

Pe-su 26.-27.6. SAHK:n 66. Retkeilyajo Naantali

HEINÄKUU

Ke 8.7. Hämeenkyrön retki, Rane ja Kukkokahvila.
Kokoontuminen Oskarin Olohuoneella,
Mestarintie 2 Hämeenkyrö.

Ma-to 27.-30.7. FIVA Two Lakes Rally Tampere

ELOKUU

La-su 8.-9.8. Kanttikruising. Kokoontuminen ja
näyttely Mobiliassa klo 10, lähtö klo 12.

La 22.8. Restaurantpäivä Mobiliassa

SYYSKUU

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

La 12.9. Näsijärviajo. Lähtö Mustastalahdesta ja
maali Mobiliassa

LOKAKUU

MARRASKUU

Syyskokous

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

JOULUKUU

MUUTOKSET MAHDOLLISIA! SEURAA NETTISIVUA!

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

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

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

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



TERVETULOA TAMPEREELLE!

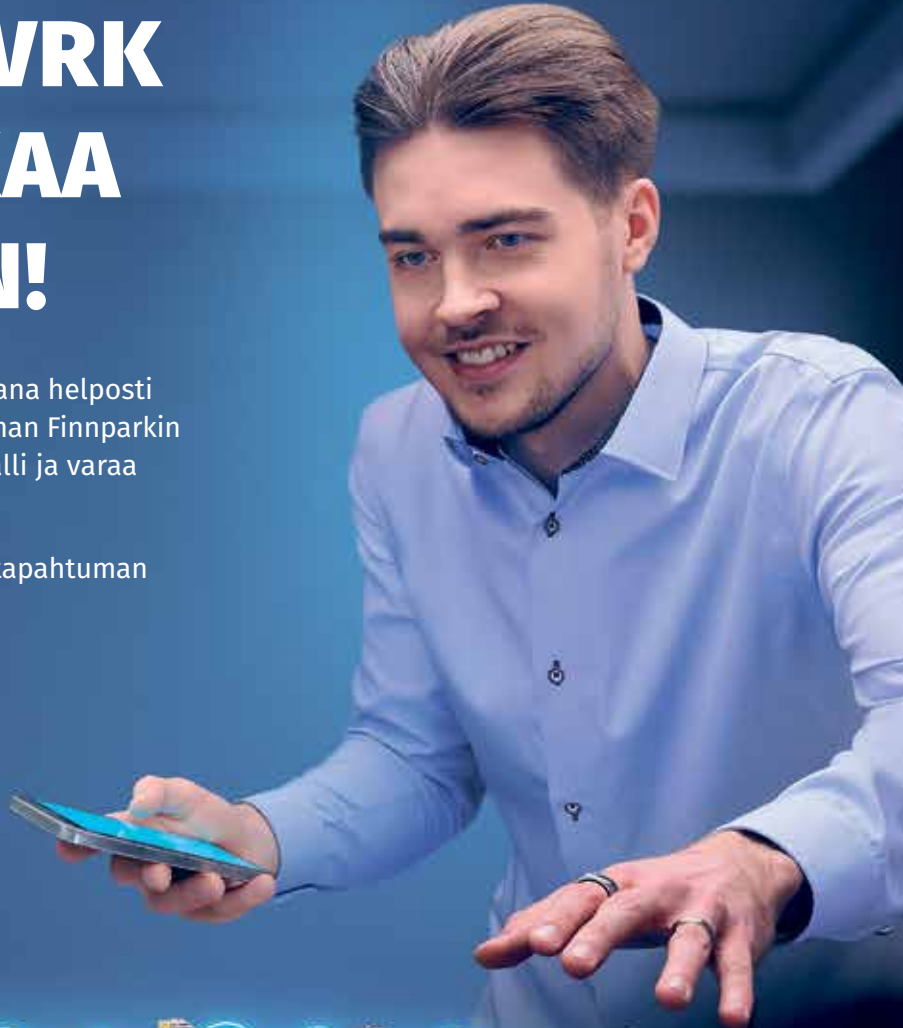
OSTA 1-30 VRK PARKKIAIKAA ETUKÄTEEN!

Pysäköi autosi Tampere-vierailusi aikana helposti Finnparkin halliin. Löydät hallivalikoiman Finnparkin verkkokaupasta: valitse haluamasi halli ja varaa 1-30 vuorokautta pysäköintioikeutta.

Finnpark on Two Lakes -harrasteautotapahtuman 27.-30.7.2026 yhteistyökumppani.



Osta verkosta:
kauppa.finnpark.fi



Verkkokauppa