

HYRYSYSSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 3 / 2022





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
In memoriam Matti Järvenpää.....	4
In memoriam Eetu Vuolle.....	6
Keskusliiton kuulumisia	7
Merkkinurkka.....	8
Antin autot, osa 7.....	10
Rane muistelee, osa 74.....	12
Liikkuvaa kulttuuriperintöä.....	20
"Meitä viisaammat kertovat".....	22
Saksan ja Sveitsin ajoneuvomuseoita.....	24
Hieno löytö – Renault Frégate.....	28
Miksi auto pitää syyskemikaloida?.....	32
Pala kauneinta Suomea?.....	36
Tammobin 2022 tapahtumat.....	38

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



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

Vuoden 2022 HYRYSYSYT ilmestyvät:

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

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: www.tammob.com/hyrysSYS/mediakortti2021.pdf

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 3/2022 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Antti Prusi, Hannu Aalto, Asko Nieminen, Markku Uotila, Kauko Välimäki, Meelis Niin, Aki Kaipila, Kaisa Ojakangas, Pauli Haukkala

Kannen kuva: Renault Frégate kuvattuna kesällä 2022 Mäkipään Ranen pihalla. Kuva mpz



Puheenjohtajalta

Iloa ja surua

Sukupolven vaihdos

Tosiasia on, että kerhossamme on paljon iältään vanhoja jäseniä. Se on merkki siitä, että tämä harrastus pitää otteessaan. Vaikka hyvä harrastus pidentää ikää ja parantaa elämän laatua, niin joskus vääjäämättä mittari tulee täyteen. Kunniajäsenemme ja yhdistyksemme perustaja Matti Järvenpää menehtyi elokuussa ja nyt aivan tätä lehteä kyhätessä tuli viesti, että innokas talkoilija Eetu Vuolle on menehtynyt.

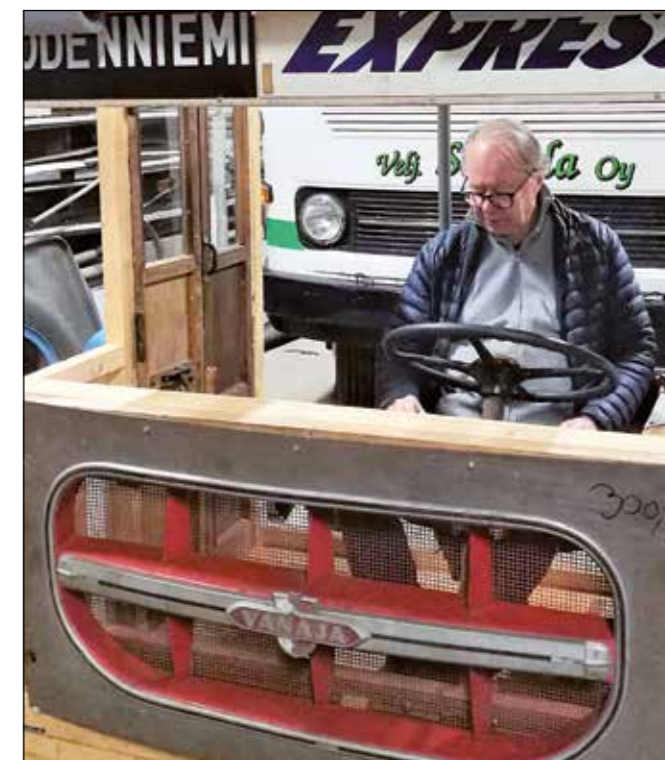
Me pidämme heidän työtään arvokkaana, ylisukupolvisena urotyönä. Ilman heitä ja heidän työtään kerhomme ei voisi näin hyvin. Koska läheisten ihmisten poismeno tuntuu kurjalta, suremme ja yritämme ottaa osaa heidän läheistensä suruun. Useissa uskonnoissa kuolema on myönteinen, jopa iloinen asia. Karjalaisen perinteen edustajana tiedän, että karjalaiset hautajaiset ovat iloisempi tapahtuma kuin hämäläiset häät.

Kerhoon liittyy paljon väkeä, jotka ovat vielä työikäisiä, osa jopa nuoria. Se, mitä vanhemmat ovat luoneet, siirtyy nuorempien hoitoon. Se kai on sukupolven vaihdosta.

Ilo antaa voimaa

Ilo voi tuottaa vaikka se, että olemme esimerkiksi onnistuneet Varaosapäivien kanssa niin hyvin, että Turun Syys-Heikissä käydessämme, turkkuulaiset sanoivat, että he kävivät katsomassa Kangasalla, ja tekevät kaikki ihan samoin me eli siis grillissä hyvälaatuinen makkara maksaa kolme euroa ja vitosella saa kaksi! Ja makkaraa riittää kaikille!

Ilo tuotti myös retki Falunin romutorille useamman vuoden jälkeen. Jäin siihen käsitykseen, että koko bussillinen tammobilaisia oli samaa mieltä. Siinäkin me olemme aika sitkeitä sissejä. Olemme olleet siellä yhtenä



ensimmäisistä suomalaisista ja nyt näköjään olemme viimeisten joukossa. Sinne kannattaa lähteä aivan puhtaasti elämyksen takia, toki voi sieltä ostaa Volvon osia ja polkupyöriä. Kun olen asunut Ruotsissa, tiedän, että nämä hannuhanhet onnistuvat aina tuottamaan hyvää mieltä ja ovat ystävällisiä. Harmillista on kyllä, että heillä on yleensä kaikki asiat paremmin kuin meillä, mutta se pitää kestää!

Koskaan aikaisemmin kerhollamme ei ole ollut yhtä paljon tapahtumia tarjolla kuin menneenä kesänä. Koe-tetaan pärjätä syksy ja talvi vähän kevyemmin.

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

O. MÄNTYLÄ OY
LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon
Aarre

ProMart

FIXUS
KANGASALA

Presco
House of Quality

Mesi M Auto oy

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

TAMMER
Lattiat

In memoriam

Matti Järvenpää muistoissamme

Matti Järvenpää 26.03.1936-19.07.2022

Tampereen Seudun Mobilistien toinen perustajista menehtyi 19.07.2022, Joten pieni muistaminen on paikallaan!

Matti kerhomme perustajana

Matti oli innostunut jo nuoruudesta asti vanhoista esineistä ja varsinkin konevoimalla liikkuvista. Matti oli johtotehtävissä (sähkömiehenä) paperitehtaassa Kyröskoskella. Sinne tuli työharjoitteluun insinööriopiskelija Reni Hildeen. Reni oli SAHK:n jäsen ja näiden kahden henkilön tapaaminen tehtaalla johti pohdintaan, miten Tampereen seudulle voitaisiin perustaa mobilisti-järjestö. Monta iltaa herrat asiaa miettivät ja panivat sitten toimeksi. He laativat kutsukirjeen ja jakoivat sitä mahdollisille asiasta innostuneille.

Ensimmäinen kokous pidettiin Härmälän leirintä-alueella, mihin saapui tarpeellinen määrä halukkaita jäseniä. Näin saatiin silloin alulle meidän kerhomme, joka oli SAHK:n ensimmäinen aluekerho. Alkuperäinen nimmemehän oli SAHK:n Tampereen Kerho.

Matti toimi monta vuotta kerhomme hallitustehtävissä ja puheenjohtajana. Matin aikaansaannosta on myös kerholehtemme Hyrys-sy-Menolainen. Matti kyllästyi kerhokirjeisiin, jotka siihen aikaan olivat aika tuhraisia kopioita ja päätti perustaa kerholehden. Lehden nimikin juontaa alkuaikojen autojen nimestä. Suomessa mietittiin pitkään antaa autoille nimeksi Hyrys-sy!

Matti oli myös innokkaasti hankkimassa kerhollemme omaa toimintapaikkaa. Ensimmäinen löytyi Ponsasta ja nimeksi tontille annettiin Kanttiranta. Se oli niemenkärkitontti, jolle ei saanut rakentaa ja siksi se laitettiin myyntiin. Eräs silloinen kerhon jäsen huusi sen itselleen.

Kangasalta löytyi uusi paikka Aakkulan mailta. Siitä tuli meidän RestauRanta. Nimikin on Matin keksintöä. Hän ajatteli erästä vanhempaa automerkkiä, jonka nimessä oli myös kirjaimet: RR. Matti oli mukana myös kerhomme ajoneuvojen hankinnassa. Ensimmäisenä hankittiin ja kunnostettiin linja-automme Diamond, seuraavaksi hommattiin Chevrolet-kuorma-automme.

Ensimmäiset tavaravaihtopäivät järjestettiin Saarikylissä nimellä Tiitolan suvipäivät. Matti oli innokkaasti mukana niitä suunnittelemassa ja toteuttamassa. Saarikylissä oltiin parina vuotena, kunnes niitä alettiin järjestää omalla tontilla Restaurannassa. Silloin tapahtuma sai myös nimekseen RestauRanta-päivät.

Matti ja muutama muikin vanhempi harrastaja oli sitä mieltä, ettei tavaroita voida hinnoitella, vaan niistä käydään kauppaa vaihtamalla. Tämä jäi kyllä aika pian pois käytöstä ja tavaroita alettiin hinnoittelemaan ja myymään rahalla.

Matti oli innokas kiertämään rompemarkkinoita. Hän oli ensimmäisiä suomalaisia mobilisteja, joita nähtiin Ruotsin Södertäljen markkinoilla. Myös



kirpputorit Matti kiersi ahkerasti. Jopa ensimmäisillä Ruotsin matkoilla tuli poikettua Lopp-markkinoilla. Eräällä tammöisillä markkinoilla Matin edellä käveli reilunkokoinen rouvasihminen. Matti totesi, että tuo on suunniteltu milleillä, mutta toteutettu tuumilla!

Matti taitelijana

Matilla oli myös taiteellista silmää. Hän rakensi vanhoista käytöstä poistuneista esineistä upean Rautapuiston. Lisäksi hänellä oli useita kokoelmia rakennettuna ja sijoitettuna ympäri tilaansa ja sen rakennuksia. Matti myös keräili monenmoista, lähinnä metallituotteita, mutta oli hänellä paljon muutakin keräilytavaraa. Muun muassa erilaisia pinssejä ja polkupyörän merkkejä muistan hänellä nähneeni. Ja olihan siellä ompelukoneita, kahvipannuja ja radioita, joista monilla oli oma tarinansa.

Matti museoautoilijana

Kun museotarkastustoiminta alkoi Suomessa, Matti toimi jonkin aikaa myös MR-tarkastajana. Hänen oma autonsa oli Citroen Torpedo vuodelta 1925. Tämä auto tuli hänelle jo 1960-luvun alussa. Se palveli häntä kaikissa ajoissa, mihin hän osallistui. Talviajoihin Matti osallistui joka vuosi, kun ajoja alettiin järjestää. Myös tänä vuonna, jo hieman sairaana, näin hänet ajoissa mukana. Myös valtakunnallisten Retkeilyajojen alkutaipaleella Matti osallistui niihin. Samoin hän osallistui myös Ruotsin vastaavaan ajotapahtumaan jo 1960-luvun lopulla.

Lopuksi haluamme kiittää Sinua, Matti, harrasteemme eteen tehdystä valtavasta työstä. Mahtaisiko ilman Sinua olla Tampereella näin voimakasta mobilismia? Muistellen Antti Prusi ja Kauko Välimäki

Matin muistolle



Matin hautajaiset 19.8.2022 olivat hieno tapahtuma. Hautajaiset ovat aina surulliset, mutta Matin ystävä, eläköitynyt Hämeenkyrön kirkkoherra Sakari Virtanen, osasi asettaa sanansa lämmöllä ja tunteella. Hänestä Matti kuulemma on sanonut, että kyllähän tuo pappi on ihan ihminen.

Hämeenkyrön vanhan hautausmaan kappeli on huikean komealla paikalla, maisemat ovat Kirkkojärvelle ja sääkin oli aurinkoinen ja lämmin. Seurakunta on pitänyt pientä kappelia hyvässä kunnossa. Meitä saattajia mahtui sinne parisensikymmentä henkilöä.

Kuka mihinkin uskoo, on tietysti henkilökohtainen asia. Kirkkoherra saattoi Matin matkalle.

Matti ja Sitikka ovat yhdessä kiertäneet maita vuosikymmeniä. Talviajot ovat olleet Matille tärkeitä. Hän on ollut alusta asti mukana ja Prusin Antin kanssa näimme vielä viime talvena Matin ja Sitikan Talviajoissa.

Kuvassa oikealla on esimerkki Matin uskomattomasta keräily- ja kierrätysinnostasta. ITE-taiteilijana hänellä on ollut silmää, sähkömiehenä tietoa ja taitoa käsitellä metallia ja metallisia esineitä, mutta ehkä hämmästyttävintä on se esineiden, kuten kuvassa lettupannujen määrä, mitä taiteellisen idean toteuttaminen on vaatinut. Hän on kertonut, että joidenkin valmistaminen on kestänyt vuosia pelkästään sen takia, ettei sopivia esineitä ole löytynyt.



Kuva: mpz



Matin pojat Veli-Matti, Ville-Veikko ja Olli-Pekka ovat asettuneet kuvaan hautajaiskahvien jälkeen Rautapuistoon. Taustalla on Matin työ, Konfliktti, jota hän sanoi eniten arvostavansa omista töistään. Auto on Matin tunnusmerkki Citroen Torpedo vm. 1925. Sillä hän osallistui Keski-Suomen Talviajoon joka kerran, kun se on järjestetty, joskus tosin vara-autolla. Kuvat seppeleet ja kukkalaitteet ovat Tampereen kerhon, SAHK:n ja Keski-Suomen mobilistien. Kuvassa on Veli-Matin vieressä lähes hänen pituinen Keski-Suomen Talviajon vuosimerkkien ketju. Se on ainutlaatuinen. Elämä jatkuu, pojat ovat kertoneet jatkavansa Rautapuiston ylläpitoa.

Kuva: Leila S.

Eetu (Erkki) Vuolle



Eetun opin tuntemaan 1980-luvun lopulla. Hän oli Lahden Aimon ystävä ja osallistui kerhomme tilaisuksiin ja tapahtumiin innokkaasti. Erityisesti aktiivisena talkoolaisena hänet tavattiin kerhomme tapahtumissa.

Eetu otti innokkaasti RestauRantapäivien makkaragrillin hoitoonsa. Siksi nimesimme grillin hänen nimensä mukaisesti Eetun grilliksi. Eetu oli innokkaasti mukana myös Pikkolan RR-päivien aidanrakennus- ja purkutalkoissa sekä tavaroiden siirtelyssä ja järjestelyssä päivien edellä ja myös niiden jälkeen.

Eetulla ei ollut omaa harrasteajoneuvoa. Hän keräsi pienoismalleja valikoiden, oman mielensä mukaisesti. Muistan tehneeni Eetun kanssa monta matkaa kotimaan ja myös Eestin ja Ruotsin rompetoreille. Usein menimme pienemmällä porukalla yhdellä henkilöautolla, mutta myös isommalla porukalla linja-autolla.

Eetulta jäi kaksi lasta. Ruotsissa asuvan Karin opin tuntemaan yhteisillä Ruotsin matkoillamme. Kari oli muutaman kerran mukana meidän linja-automatkoillakin. Eetu kävi takavuosina aika aktiivisesti Karin luona Ruotsin maalla.

Eetu toimi hiekkapuhaltajan ammatissa. Aikoinaan suojauslaitteet eivät olleet kovin tehokkaita. Hän sai hiekkaa ja muita myrkkijä keuhkoihinsa ja sairastui näiden takia keuhkosairauteen. Siihen päättyi myös hänen tiensä talkoolaisena.

Sunnuntaina kun tulimme Falunin matkalta, Eetu soitti minulle maanantaina ja kysyi matkan sujumisesta. Tiistaina hän poistui omalle lopulliselle matkalleen!

KIITOS EETU YSTÄVYYDESTÄMME!

Antti Prusi



Kuva Meelis Niin

Ajoneuvoharrastajat osana liikkuvaa kulttuuriperintöä

SAHK on aktiivisesti parin viime vuoden aikana ottanut kantaa vastuullisen harrasteajoneuvojen käytön ja vastuullisten harrasteajoneuvotapahtumien järjestämisen puolesta. Itse olen ollut mukana laatimassa SAHK Road Book 2050 – nimistä julkaisua, joka tullaan esittelemään jäsenille vielä tämän vuoden aikana SAHK:n syyskokouksen yhteydessä eli kuten työryhmämme väsymätön, ulkopuolinen sparraaja Matti T. Salonen totesi ”strategia tullaan jalkauttamaan”. RoadBookin myötä haluamme kertoa, että olemme vakavasti otettava valtakunnallinen järjestö, ketä olemme, miten me tulevaisuuden näemme ja miten tulemme toimimaan tulevaisuudessa. SAHK:n strategian pääpainoluuet tulevat olemaan edunvalvonnassa, ulkoisissa

sidosryhmissä, jäsenistössä, ympäristövastuullisuudessa, viestinnässä ja brändin luomisessa, historiallisessa ajoneuvokulttuurissa ja ajoneuvoissa, organisaatiossamme sekä sen resursseissa ja taloudessa, Edellä mainitut osa-alueet eivät olleet tärkeysjärjestyksessä, sillä ne ovat kaikki tärkeitä. Yksittäinen jäsenjärjestöjemme jäsenkin – mobilisti – voi omalla käytäytymisellään liikenteessä ja tapahtumissa luoda suurelle yleisölle myönteistä mielikuvaa harrastuksestamme osana liikkuvaa kulttuuriperintöä. Vastuullinen harrasteajoneuvon käyttö vaatii maalaisjärkeä ja sitähan meillä jokaisella on omasta takaa. Me kaikki haluamme, että voimme liikkua museoajoneuvoilla ja muillakin historiallisilla ajoneuvoillamme yleisessä liikenteessä tu-

levaisuudessaakin. Kestävässä kehityksessä ja kierrätyksessä me tamperelaiset olemme vanhoja konkareita. Kierrätimme ajoneuvojen osia Restauraantapäivillä jo ennen kuin kierrätys-sanaa oli keksittykään.

Opetusministeriössä valmistellaan parhaillaan Suomen kulttuuriperintöstrategiaa. SAHK jätti lausunnon asiasta. Pidämme tärkeänä, että ajoneuvot tullaan noteeraamaan kulttuurihistoriallisina esineinä ja niiden merkitys parin viime vuosikymmenen kehityksessä ymmärretään. SAHK:n tarkoituksenakin on säilyttää ja edistää tieliikenteen ja historiallisten ajoneuvojen kulttuuria Suomessa. Seuraavassa Automobiili-lehdessä on SAHK:n lausunto luettavissa kokonaisuudessaan.

Viime vuosina harrastustam-

me ovat vaikeuttaneet koronavuodet sekä tänä vuonna vielä Ukrainan sota. Näistä ulkoisista häiriötekijöistä huolimatta elämän ja harrastuksemme tulee jatkua ja meidän tulee turvata sille tulevaisuus liikkuvana kulttuuriperintönä. Keskusjärjestönä SAHK tekee töitä tämän hyväksi ja me kaikki voimme omilla toimillamme edesauttaa yhteistä asiaamme.

Kiitos myös kaikille nimeltä mainitsemattomille – mutta tärkeille harrastajakollegoille, joiden kanssa lausunnot ja Road Bookista on keskusteltu ja mietitty. Tämä on ollut ja on jatkossakin iso asia, joka kuuluu ”think BIG”-sarjaan.

Leila

Leila Suutarinen
leila@automuseo.fi
puh 050 365 70 23

FT



Useissa Etelä-Amerikan maissa korkea tuontiautojen verotus sai aikaan monenlaisia yrityksiä vähentää tai päästä kokonaan eroon tuonti- ja tullimaksuista. Uruguay ei ollut poikkeus ja niinpä maassa nähtiin monenlaisia kotikutoista, tuontiosin perustuvaa autovalmistusta 1960- ja 1970-luvulla.

Eräs näistä yrityksistä oli FT, jonka autot olivat Ford Taunus 12M -pohjaisia. FT 1500 oli käytännössä Taunus 12M P4; autoon tehtiin lähinnä vain ulkoisia muutoksia mekaniikan säilyessä ennallaan V4 -moottoria myöten. Uudet kylkilistat, pölykapselit ja puskurit olivat paikallista valmistetta muiden pienosien ohella. Ford ei antanut lupaa Taunus -nimen käytölle lähinnä siitä syystä, että Ford ei itse koonnut autoja eikä näin ollen kyennyt valvomaan valmistuksen laatua. Niinpä nimeksi kehitettiin FT ja kuten merkistä nähdään, yhtäläisyys Ford Köln



FT 1500.



FT 1700.

-merkkiin on silmäänpiستävä. Myöhemmin valmistettiin myös FT 1700 -mallia, joka oli Taunus 15MP6 -pohjainen. FT autoja valmistui vain pieni määrä 1965–1966 ja ne ovat tänä päivänä harvinaisia.

Dellepiane



Argentiinassa ja Uruguayssa on pitkät perinteet autourheilussa ja kilpa-autojen rakentamisessa. Nykypäivänä monet näistä pajoista ovat siirtyneet rakentamaan kopioita klassisista kilpureista; tilaajan lompakon paksuudesta riippuen kopion autenttisuus vaihtelee.

1980 Michael Dellepiane

päätty Buenos Airesissa rakentaa viisi kopiota omistamastaan Maserati kilpa-autosta. 1982 Ito Dellepiane päätti parantaa tätä alkuperäistä versiota; autoon tuli erillisjousitus eteen ja taakse sekä levyjarrut joka pyörään – myös ohjauspyörä siirrettiin oikealle. Tätä avonaista Monofaroa valmistettiin



vuosien varrella muutamia aina käsiyönä.

2010 Ito Dellepiane alkoi suunnitella Monofaro Coupea; inspiraation lähteenä oli hänen 1947 Gigi Villorille rakentamansa Maserati. Kotona Punta del Estessä, Uruguayssa Nicolas Dellepiane päätti rakentaa Iton Monofaro Coupén. Hän oli aiemmin työskennellyt Pur Sangilla (tunnettu Bugatti kopioistaan) Paranassa, joten ammattitaitoa ja kokemusta riitti. Hän valmisti lähes kaiken itse omilla työkaluillaan; putkirunko, erillisjousitus, levyjarrut, targakattoinen alumiinikori ja 16" pinnapyörät. Auto valmistui pikkuhiljaa, kunnes sattuman kautta löytyi rahoittaja projektille. Auto alkoi nyt valmistua vauhdilla; moottoriksi valittiin kaksilitrainen suora kuutoskone. Moottoria ruokki kolme kaksiurkkua Weberia. Auto esiteltiin 2013; se jäänee yksittäiskappaleeksi.

Dellepiane Monofaro Coupe.

Antti Prusi
Kuvat Antti Prusin kotiarkisto

Antin autot-tarinan edelliset vaiheet on julkaistu Hyrysystyössä 4/2020, 1/2021, 3/2021, 4/2021, 1/2022 ja 2/2022. Vuodet vierivät ja autot vaihtuvat tiheästi!

Entisöintitöitä

Edellisessä jutussani kerroin elokuvien autojen järjestelyhommistani. Kun olin saanut Sallisen ajoneuvot kunnostettua ja huollettua, minulle alettiin tarjota lisää autojen entisöintitöitä. Ensimmäisenä tein eräälle tamperelaisen kuljetusliikkeen perustajalle syntymäpäivälahjaksi semmoisen Sisu kuorma-auton, millaisella hän oli kuljetuselämänsä omiin nimiin aloittanut. Seuraavana kunnostin tämän kuljetusliikkeen silloisen toimitusjohtajan Amerikan auton. Näiden jälkeen tein eräälle asiakkaalle Tempo pakettiauton kunnostustyöt loppuun. Sitten tein eräälle kuljetusliikkeelle Volvo kuorma-auton liikkeen 50-vuotisajoksi. Hämeenlinnaan tein eräälle kuljetusliikkeelle 1937- mallin Fordin. Heidän toimintansa oli alkanut tämmöisellä ajoneuvolla. Nämä työt olivat aika mukavia. Oli sovittu ainoastaan päivä, jolloin näiden piti olla kunnossa. Sain tehdä myös ohessa näitä elokuvaynnä muita hommia. Sitten 2000- luvun alussa minut pyydettiin Mobiliaan entisöijäksi. Ensimmäisen entisöijän kaveriksi ja hänen jäädessä eläkkeelle, sitten hänen paikalleen.

Ajoautot

Ajokkina minulla oli edellisessä jutussa kertamani Citroen C25 pakettiauto. Harrasteautoina oli edelleen Thunderbird -62 ja Studebaker -46- kuorppi sekä projektina Studebaker Commander -53. Citikan myin tosiaan maalarille ja tilalle tuli Subaruja. Oli farkkuja, sedaneita ja coupeja. Sitten sairastuin ja jäin Mobiliasta pois. Aloitin jälleen hie-man entistämään kotitallissa, mutta sitten kutsui sydänleikkauksen ja työt jäi sivuun. Jouduin myymään Thunderbirdin. On-



Olen aina tykännyt Plymouth Belvedere vm.1963 ulkonäöstä. Onneksi muutkin tykkäsivät.

neksi se meni hyvään kotiin. Leikkaus onnistui hyvin, syksy meni toipuessa ja keskeneräisten töiden ja asioiden hoitamisessa.

Belvedere Keski-Suomeen

Keväällä alkoi jälleen autokuumme. Valkeakoskella tuli myyntiin Plymouth Belvedere vm. 1963. Tämä oli punainen valkoisella katolla, 145 heppaisella moottorilla ja manuaalivaihteilla. Se oli sopivan hintainen, pitkään yhdellä Nokian rengasosaston kaverilla ollut auto. Olen aina tykännyt tästä mallista ja väristä. Ja niin tästä tuli meidän uusi harrasteauto.

Olin tykännyt automaattista. Tämän ikäisen Plymouthin vaihteenvalinta tapahtuu kojetaulusta napein ja käsijarru on vaihteiston takana. Oikeata vaihteistoa/näppäimistöä ei ole joka päivä eikä joka paikassa tarjolla. Onneksi luin himokkaasti ja tarkasti Keltaista Pörssiä ja kerran sinne tuli myyntiin tämmöinen yhdistelmä. Se oli Kiteellä. Soitto sinne ja sopiminen noudosta seuraavana päivänä. Lähdimme sunnuntai aamuna ajamaan kohti Kiteettä. Takaisin tulimme saman päivän iltana,

vaihteisto tavaratilassa. Muuttaman päivän päästä vaihteisto oli Plymouthissa paikallaan. Saatoin aloittaa näppäimistön kautta vaijereiden asennuksen. Aika mielenkiintoinen systeemi. Kuitenkin kun sen tajusi, niin suhteellisen yksinkertainen ja helppo huoltoinen.

Autoon oli vaihdettu 15 tuuman vanhemman mallin vanteet, toden-näköisesti siksi, että Nokkia ei valmistanut 14 tuumaisia renkaita, millaiset tähän kuuluu. Oikeat vanteet löytyivät Vilppulan läheltä, oikeat pölykapselit RestauRanta-päiviltämme ja penkkien verhoilut teetin Teuvalla. Nyt auto saatiin museokisteriin. Hommasin tähän taksivarusteet. Näitähän oli aikanaan paljon taksiautoina. Mobilian kaverit näkivät tämän myös taksina ja pyysivät sen ammattiautona näyttelyyn. Sieltä sen rehvasi autoilija Keski-Suomeen. Hänen isänsä oli aloittanut taksiajot tämmöisellä Plymouthilla. Plymouth lähti Keski-Suomeen.

Terveyshuolia

Polvisärät iskivät seuraavaksi. Tutkimuksissa huomattiin mo-

lempien polvien nivelten kunto huonoksi, joten molemmat pitäisi vaihtaa. Onneksi sydämeni takia ne vaihdettiin vuorotellen vuoden välein. Tämä onneksi sen takia, että minulla oli kyllä kuusi viikkoa molemmissa polvissa leikkauksen jälkeen kovat säröt ja kulkukin oli tosi vaikeata. Jos olisi samalla kertaa pitänyt kes-tää molempien säröt, olisin kyllä rikkonut tuhmien puhumisen maailman ennätykset!

Sairaana ollessa taas tuli tavattua Keltaista Pörssiä. Helsingissä oli myynnissä Pontiac Parisienne vm. 1965. Ei muuta kuin eräänä päivänä nautin hie-man enemmän särkyä, pyysin kaverin kaveriksi ja lähdimme katsomaan autoa. Mielestäni tämän ikäinen Pontiac on yksi kauneimpia GM:n autoja. Tämä oli neliovinen, tumma metallinhoito sininen kuutosella ja manuaalilla. Parisienne on Kanadassa kasattu ja poikkeaa Amerikassa tehdyistä. Näissä on kapeampi Chevroletin tekniikka. Niinpä sain hinnan tingattua sopivaksi, joten tulin sitten kotiin Pontiacilla. Tähän teki mieli myös automaattia.

Semmoisen löysin ja myös

automaatin ohjausakselin ja jarrupolkimen. Ne jäivät minulta vaihtamatta. Kun Mobiliassa vietettiin auton päivää, olin Pontiacilla siellä ja eräs kaveri näki sen. Hän halusi ostaa sen itselleen, kun hänellä ensimmäinen auto oli ollut edelleen automaattiksi muutettuna. Syys-Rompemarkkinoilla Mobiliassa ollessani Studebaker-kuorppurilla, Pontiacin ostanut kaveri ihastui Studeen ja osti senkin minulta.

Taas olin hetken ilman harrasteautoa, Stude -53:-seen kalastelin puuttuvia osia ympäri maailmaa. Onneksi tuli FAX, sen avulla pääsi kielitaidotonkin tiedustelemaan osia ja tekemään tilauksia. Onneksi myös perään tuli tietokone, jossa näki tarjontaa ja pystyi tekemään vielä helpommin ostoksia. Tietokoneelta ostin myös seuraavan harrasteautoni.

Tämä auto oli DeSoto Fireflite vm. 1955, neliovinen pienellä Hemi V-8:lla ja kaksivaihteisella Powerflite-vaihteistolla. Tämä oli kaksivärinen violetti/musta. Onneksi meitä suomalaisia on joka puolella. Pari kaveria muutti aikanaan Lempäälästä Texasiin ja perustivat sinne firman kuljettaakseen sieltä autoja ja tavaraa Suomeen. Otin yhteyttä sinne ja niin he toimittivat DeSoton Las Vegasista Suomeen ja Hämeenlinnaan. Kävin sen noutamassa ja vein suoraan Teuvalle verhoiltavaksi.

Stude Pick Up

Joskus olin kuullut, että Kaustisille olisi tuotu Studebaker Pick Up vm. -58. Ajellessamme Pohjanmaalla, kävin autoa katsomassa. Soitin sitten hänelle, kun



Stude-kuorppi lähti Syys-Restaurannassa Mobiliassa.



Pontiac Belvedere vm. 1963 on yksi kauneimmista GM:n autoista.



Ensimmäinen tietokoneautoni oli DeSoto Fireflite vm. 1955.

olin ilman kuorppuria. Kysyin olisiko Stude vielä myynnissä. Sain myöntävän vastauksen ja positiivisen tiedotuksen hinnan alentumisesta. No niin, eräänä päivänä lähdimme sitten kaverin kanssa Kaustisille. Koeajoin Studen ja ajoin sen sitten Kangasalle.

Eräs kaveri tuli Kangasalla

vastaan. Hän pyöryhti ympäri ja seurasi meitä, meidän pihaan. Ja kehui, ettei ole noin tyylikästä Pick Upia ennen nähnyt, sanoin nähneeni samoin, siksi se on nyt meidän pihassa.

Tämän Studebakerin mallinimi oli Transtar, Studen V-8 ja kolmevaihteinen manuaali ylivaihteella. Tämä kulki aika mu-

kavasti ja suhteellisen pienellä kulutuksella. Amerikkalaisista kuvista näin tämmöisten Pick Upien lavan reunoissa puusta tehdyt korokelaidat. Mobilistikaveri, joka harrastaa puukässiä, pienestä pyynnöstäni, taikoi tähän hienot puiset korokelaidat. Kiitos Jorma!



Studebaker Transtar Pick Up vm. 1958 oli tyylikäs monien mielestä.



RANE MUISTELEE osa 74

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

Houkutuksille "jarrua", muuten hallin rakentaminen keskeytyy rahojen loppuessa

Lauantaina, 28.8.1976 oli perheen kanssa sovittu retki Helsinkiin. Kohde olisi Korkeasaari. Niin me sitten tankkasimme auton ja koko perhe lähti yli 200 kilometrin matkalle. Lämpimästä otimme mukaan vielä Aili-tädin.

Perille satamaan tultuamme laiva oli juuri lähtenyt ja jäimme odotteleen. Huomasin lähistöllä autoliikkeen. Muut suunnistivat jäätelökioskille. Autoliike oli käytettyjä myyvä. Aloin ajankulukuksi katsella valikoimaa. Silmään osui heti hopeanväriäinen Porsche 356-malli. Näitä ei ollut paljon tarjolla käytettynä. Tämä auto oli cabriolet-mallinen. Tiesin sellaisen olleen viime vuosina Urjalassa Honkolan kartanossa. Yleensä sieltä poistuvat autot osti paikallinen maanviljelijä Jokelan Simo.

En kysellyt myyjältä auton omistajista. Kerroin olevani vain odottelemassa ja aikaani kulluttamassa ennen lautan tuloa. Pian lautta tulikin ja jätimme Mersumme satamaan parkkiin. Korkeasaari tuntui olevan odotuksen arvoinen kokemus. Nyt he näkisivät kuvista tuttuja eläimiä luonnonssa.

Muutaman tunnin saarta oli kierrelty ja taas oltiin autossa matkalla kotiinpäin. Tiesin, että Keimolassa oli Autonovon



Lapset näkivät nyt karhunkin ensi kerran.



Siellä ne olivat Joulupukinkin porot kesälomalla.

järjestämä, koko perheelle tarkoitettu tapahtuma. Siellä järjestettiin samalla Fiat-autoille "taloudellisuusajo" kulutusten vertailemiseksi. Hauskaa olisi ollut myös lapsille. Oli järjestetty "ongintaa" pikku palkintoineen. Hauskuuttajiksi oli mainostettu: "Nokipoika & Poika" taiteilevat yksipyöräisillä. Eemelikin oli lupautunut "suutaan soittamaan". Tilaisuus taisi olla jo lopuillaan ja ajoimme Keimolan ohi.

Olimme päättäneet samalla käydä Svartvikin Automuseossa. Lapsetkin näkisivät, mihin se isän "rakentelema" Mersu oli myyty. Katselimme museon autot pikaisesti ja irrotin näytteillä olevasta 1927-mallin Fiat 503-umpiautostani akun mukaamme. Kotimatka jatkui.

Vieläkään ei suunnistettu kotiin, vaan poikettiin Kuurilan asemalta kohti Lahisten kartanoa. Sen lähistöllä on sukulaisilla mökki. Siellä on minun mummoni nuorena äitinsä kanssa asunut joitain vuosia. Tätinikin on viettänyt heinätoissa nuorena monia kesäsiä. Kahvittelun jälkeen matka jatkui taas kotiin kuttua ruokkimaan. Iltahämärissä saavuimme Töllinmäelle. Lapset riensivät ruokkimaan nälkäistä "Torino-kuttuamme".

Uusi Fiat 128 CL myyntiin syksyllä

30.8.1976 Autonovo tiedotti, miten jo lehdissäkin oli kerrottu. Fiatin uusi "128"-malli tulee Suomeenkin syksyn aikana. Lehdistömainonnan Autonovo aloittaa myöhemmin syksyllä, kun varastossa olevat 128-autot on myyty.

Uusi malli käsittää useita muutoksia korissa. Sitä valmistetaan 1100- ja 1300-kuution moottorilla ja Comfort "C", Comfort De Luxe "CL", sekä kolmiovisena "Panorama"-farmarina. Hintakin varmaan nousee, joten nyt "vanhan malliset" on helppo myydä alta pois.

Susanna kävi elämänsä ensimmäisen kerran kampaajalla. Hiuksia kuulemma "pehmentettiin" ja nyt tyttönen näyttää "pikku neidiltä".

Hallin teko jatkuu

Isä on ajellut paljon Tampereelta autteleen ja kavereita sekä naapureita on ollut apuna. 31.8. olin kuitenkin yksin ja asentelin sokkelin päälle 2x4 "parruja" pystyyn. Nyt olisi apu ollut tarpeen. Laudoilla tukien sain puut "vatupassia" käyttäen oikeaan asentoon.

Runsaan viikon päästä alkaa loma olla loppu. Pian alkavat syksyn pimeät illat ja sateet haitata. Apuakin tuli ja seinän kehikko alkoi valmistua. Kattotuolitkin olivat tulossa Alavudelta.

Lomalta taas automyyntiin

Olihan se vaihtelua taas ajella Tampereelle leipätöihin. 9.9.1976 Autonovo lähetti tuloksia siitä Keimolan "Taloudellisuus-ajosta". Sitä oli seuraamassa lähes 5 000 henkilöä. Näin bensaa kului:
Fiat 133 luokka:
I p. 3,97 l/100 km
II p. 4,10 l/100 km
III p. 4,30 l/100 km
Keskiarvo luokassa oli 4,63 l/100 km.

Fiat 127 luokka
I p. 4,06 l/100 km
II p. 4,14 l/100 km
III p. 4,14 l/100 km
Keskiarvo luokassa oli 4,82 l/100 km.



Lepistön Seppo ja "lokomolainen" valmiina talkoisiin.



Seppo kävi aina irrottamassa koukun, kun minä sain kattotuolin kiinnitettyä.

10.9.1976 olen ollut jo viikon työssä. Autokauppaa on taas tehty. Luovutusta odottaa vielä Raimo J. Niemelle myymäni Fiat 128/3 p. Häneltä tulee vaihdossa oikea "namupala" – punainen X 1/9 1500 kuution moottorilla.

Viime keskiviikkona tuotiin kattotuolit. Kehikko alkaakin olla valmis niiden nostoon sen päälle.

Kattotuolien nosto olisi kuitenkin "tekemätön paikka" ilman kunnan nostinta. Kaiken lisäksi tuoja oli purkanut ne "väärälle"

puolelle suurta koivua. Ne on nyt nostettava puun yli hallin katolle! Onneksi taas löytyi talkoopaia: Lepistön Seppo Hankkijan "sisarliikkeestä", joka myy Lokomo-autonostureita. Työ sovittiin tehtäväksi lauantaina 11.9.

Näin kävikin. Lauantai oli poutainen. Isä oli talkoopaikalla jo hyvissä ajoin. Pian Seppokin tuli Tampereelta ajellen nosturilla "työmaalle". Talkoot onnistuivat – kiitos Sepon järjestämän avun.

Minä seikkailin ylhääl-

lä laudoittamassa kattotuolia pystyyn, "vatupassi" apuna. Isä kiinnitti ne kulmarautoilla tukevasti alapäästä kiinni. Kiinnityspaikat oli ennakolta selvästi merkitty. Se "koivun ylinostokin" onnistui. Nosturissa oli puomia tarpeeksi, vaikka korkeammallekin. Näkyi, ettei työ ollut Sepolle outoa – niin rutiinilla hän homman hoiti. Kymmenen tunnin talkoot päättyivät "voileipäkahveisiin". Siellä ne nyt ovat kattotuolit 120 sentin etäisyydellä odotamassa laudoitusta. Kiitosten saattamana talkoopaia antanut Seppo lähti viemään punaista lokomolaista takaisin "Raskon" koneriiviin.

Sallisen Olavi oli viikonvaihteessa käynyt Ruotsissa. Göteborgissa oli ollut "rompemarkkinat". Oli ostanut T-Fordiinsa uudet renkaat "suoralla kuvioinnilla".

14.9.1976 jatkoin kattotuolien kiinnityksen parantelua ruuvailemalla kulmatukia lisää. Pimeä alkoi haitata jo klo 19.30 ja lopetin. Eilen kiinnitin sisäpuolelle tulevia lattarautatukia lisää. Rakennustarkastaja Suomi oli niitä määrännyt estämään "hallin huojumista".

Kake piti viikolla vapaapäivän, kun pyysin häntä tulemaan lauantaina. Lupasi tulla, mutta silloin oli vaimolla menoa ja joutuu ottamaan pienen poikansa mukaan työhön. Kertoi sen onnistuvan.

Minun olisi kyllä pitänyt olla lauantaina auttelemassa Mäntän myynnissä järjestettävässä näyttelyssä. Autokauppa käy ja rakenteluni verottaa tienestejä. Lauantaiksi 18.9.1976 on sovittu taas talkoot isän kanssa. Alamme tehdä halliin päätyihin "kolmioita" tulevan katon alle.

Tulin eilen työstä Raimolta tulleelta vaihtoautolla. Samalla sain tuntumaa 1500-kuutioisen X 1/9:n 85 hevosvoiman tehoista (1300-kuutioinen 65 hevosvoimaa) ja miten viisivaihteinen vaihteisto pudottaa melutasoa isommilla nopeuksilla. Auto alkaa muistuttaa "oikeaa urheiluautoa", joista minulla on kokemuksia. Seija kävi autolla kaupassa ja ihan ihmettelin, miten hän ihastui autoon.

Veljeni Reijo on ollut sairaalassa polvielikkauksessa. Leikkaus on mennyt hyvin ja hän pääsee pois 23.9. Sitten on

Työpaikalle oli Autonovosta tullut sähkösanoma, joka kertoi ”8 000:s Fiat lähtenyt piirimyjälle - Hyvää Joulua!”

Viikolla yritän ajaa ulkona olevia autoja katon alle. Oven eteen on saatava lisää soraa sen toteuttamiseksi. 14.10.1976 kävin Uosukaisen Ollin kanssa Lahdessa katsomassa kuulemma Suomen ainoa ”O.S.C.A” 1500 Twin cam-moottorista autoa. Se on hyvin samannäköinen kuin minulla Fiat 1200 Cabriolet aikoinaan. Ei paljon eroa 1500 o.h.c.-koneissakaan. Kone on Maserati-veljesten ”OSCA”-tehtaan tuote. Tämä auto on varmaan tuotu Suomeen muuttoautona. Kuulin, että tämän Lahden auton moottorissa on vikaa. Veinkin sinne uuden sylinterinkannen tiivisteen. Minulle on ”Novolta” tullut osia myös tähän moottoriin, vaikka Finla Oy toi 1960-luvun taiteessa maahan vain yhden auton - tämän Lahden auton? Auto oli myytävänä. Joko tässä kunnossa 8 000 markkaa tai kunnostettuna ? markkaa. Tapasimme Lahdessa oppaaksi Tampereelle asentajaksi muutaneen Pyöräjän Tapsan. Hänen kotinsa oli Lahdessa ja oli nyt siellä käymässä.

En ollut kiinnostunut moottorivikaisesta Oscasta, vaikka kertoivat sen olleen ”kuuluisalla laulajattarella”. Ajettiin takaisin kotiin Tampereelle, kun oli haettu Tapsan ”kotivarastosta” joitain 1950-luvun Fiatin osia minulle. 16.10.1976 Aksu väänssi ikkunoiden aluspellit hallin noin 35:een ikkunaan.

Autoja katon alle

17.10. ajoin autoja katon alle. Sinne pääsivät 1500 Cabriolet, Volkari -52 ja toinen 300-Mersu. Nämä ajettiin, mutta Topolino työnnettiin.

Tätä operaatiota varten tehtiin väliaikaiset ajosillat 4x4 parruista. Kuten aikaisemmin kerroin, soraa on saatava lisää. Halliin oli suunniteltu ovi myös toiseen pätyyn. Se ”rakennettiin umpeen”. Halliin pääsi nyt tuuli enää kymmenistä ikkuna-reijistä ja oviaukosta.

Kerho myi ylijääneitä ”Marlboro-Retkeilyajo”-ajoneuvo-luetteloita seitsemän markkaa kappale. Puhuttiin nyt Restaurannan alkaessa valmistua, että



Onkin jo aika saada autot suojaan.



On korkea kynnyks ajaa autoja halliin.

voisimme myydä Kanttirannan tontin pois. Saisimme rahaa uuden tuvan sisustamiseen, eikä Kanttirannalle ole ollut paljoa käyttöä. Hämeenkyrössä me Seijan kanssa käytiin sitten kunnan kansalaisten tavoin äänestämässä ehdokastamme kunnallisvaaleissa.

Autonovosta soitti huoltopäällikkö insinööri Rurik Lönnroth. Kertoi johtaja Esko Metsäkonkolan 50-vuotispäivän lähestyvän ja pitäisi keksiä joku

Fiat-aiheinen lahja. Sen pitäisi olla mieluummin vuodelta 1925, eli Eskon syntymävuodelta. Minulla ”sytytti” heti. Ehdotin presidentti Relanderin autossa ollutta kiertokankea mäntineen. Sen ikä täsmäisi hyvin. Voisin lähettää yhden minulla irtonaisena olevista. Pitkä, laadukkaasti ”jyrity” kiertokanki pitkällä männällä renkaineen oli ”jalopuisella alustalla” hopealaattoineen sopiva ja vielä historialtaan arvokaskin lahja.

”Rukki” oli heti ehdotukseeni innostunut ja pyysi lähettämään ”männän varsineen” hänelle. Lähetin osan Autonovolle ja aloin valmistella itseltäni piirrettyä onnittelukorttia. Lähetin sen saatuaani päivämäärä selville.

Perille oli mennyt. 20.10.1976 tuli kiitoskortti Eskolta postissa. 25.10.1976 ”seismografitt” piirsivät väriäviä merkkejä. Siitä tiedemiehet tiesivät, että tänään oli Suomessa suurin maanjäristys sitten 1930-luvun.

Autonovo taas tiesi kertoa, että Fiat Rally Abarthilla kilpailivat Alén/Kivimäki-pari voitti 30.-10.1976 ajatun Helsinki Rallin. Marraskuussa kävivät vielä voittamassa ”Elba Rallyn”.

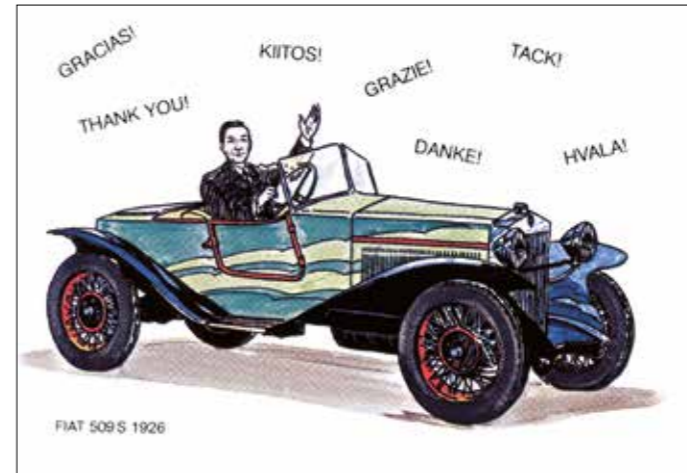
Työn ohella mietittyä

Tässä työn ohella tulee mietittyä, miten me Tampereen mobilistit olemme automobiiliharrastuksessa olleet esimerkkejä monille meidän jälkeemme perustetuille kerhoille. Olimme ensimmäinen maaseutukerho (1964). Tuolloin Tampereen lähialueilta oli jo muutama jäsenenä SA-HK:ssa. Hesalaisten yllytyksestä he alkoivat miettiä asiaa tosissaan. Järvenpään Matti heistä toteutti ystävänsä kanssa ajatuksen kutsuen Tampereen seudun automobilistit perustavan kokoukseen Härmälän leirintäalueelle. Eikä asian annettu siihen jäädä, vaan lähdettiin näyttämään harrasteautoja sieltä Tampereen keskustaan ja Kangasalle ajellen.

Matti keräsi osallistujien nimet ja osoitteet ylös ja kutsui myöhemmin syksyllä perustaviin kokouksiin. Alkuun oli lähdetty, kerho syntyi ja jäseniä tuli lisää. Kutsu tuli perustamaan Tampereen kerhoa. Järjestäydettiin viralliseksi kerhoksi. Järjestimme näyttelyitä, ajeluita ja olimme erilaisissa mainosajoissa heti alussa.

Matti keksi perustaa kerholle oman Hyrysyste-Menolainen-lehden. Teki sen ensimmäisen painoksen. Talkoilla pidettiinkin lehteä yllä sen jälkeen vuosia. Saatiin muiden kaupunkien harrastajat esimerkillämme perustamaan omia kerhoja ja omia lehtiäkin kerhoilla alkoi olla. Hankittiin läänin ”roskiin menossa olevat” rekisterikantakortit kerholle talteen viime hetkellä. Hankittiin kerholle Diamond-bussi, joka talkoilla kunnostettiin. Ostettiin kerholle oma kokoontumispaikka. Ensin Kanttiranta ja myöhemmin ”Restaurant”. Alettiin yhteydenpito vastaaviin kerhoihin Suomen naapurimaissa. Alettiin pitää ”Restaurant”-markkinointa. Miltei kaikissa näissä olemme olleet tiennäyttäjinä Suomen monille jälkeemme perustetuille ”aluekerhoille”.

Näitä kaikkia siinä mietin hallia rakentaessani. Alkoi tulla



Esko Metsäkonkola kiitti muistamisesta



Toisilla noita karvoja on!

jo syksyn liukkaita kelejä. 27.10. laitoin Seijan Neckariin talvi-pyörät alle. Puolet hallin ikkunoista on lasitettu. Ne ovat monta eri kokoa ja olenkin työmaalle päästyäni soittanut Alajärven sivulla lasiliikettä pitävälle tulleni muutaman ruudun mitat. Työstä päästyäni haen ja maksan lasit. Kotiin päästyäni listoitan ne tiivisteiden kanssa paikoilleen. Myöhemmin sitten laitan niihin ”tuplalasit”. Nyt on tärkeää saada halli umpinaiseksi sateita ja tuulia varten. Sitten voikin syksyn tuiskut ja sateet tulla.

30.10.1976 oli työssä ”kaupallinen” päivä. Myimme Kaken kanssa kumpikin kaksi uutta autoa. Sunnuntaina ajelisin äidin kanssa taas autteleen. Teimme ikkunakehyksiä. Nyt puuttuu vielä 15 reistä lasit. Tänään tuiskutti jo lunta ja talven merkit alkavat lisääntyä.

Syksyllä Ahveniston museolta tuotu Fiat 514 Spiderini on ollut Sallisella. Haimme sen nyt kotiin Hankkijan kuorma-autolla näytteille automyymälään. Tuon kotiin, kun hallin reiät on ummussa.

Työssä on puhuttu, miten vaihtotraktorit siirretään varastalteen toisessa päässä olevaan halliin korjaamon alakerrasta. Tiloihin alettaisiin remontoida meille uutta ja tilavampaa automyymälää. Olemme nyt ahtaisa tiloissa Kaken kanssa yltäneet liki samoihin myynteihin kuin Hämeenkadun ”loistotiloissa”.

Alkuvuodesta on määrä alkaa uuden automyymälän suunnittelu. Avajaisia voitaisiin järjestää jo ennen kevätsezonkia helmikuussa. Hankkijalla on länsi-Suomessa yhteinen kiinteistöistä vastaava rakennusmestari. Hän on käynyt jo tiloja tarkastamassa. Samalla on

suunnitelmissa myös tehdä tilat korjaamon alle vaihtoautoille. Näin saataisiin uudet ja käytetyt autot saman katon alle.

Halli rakentuu kiireellä

1.11.1976 sain viimeisiinkin ikkunareikiin lasit. Tein niitä ”roikan valossa” klo 21.30 asti. Sitten menin laittamaan lapsia ”pesulle, pisulle ja maata”. Seijakin sitten kotiutui englannin tunnilta kirkolta.

Lunta on maassa aika paljon. Lapsset hiihtelivät koulusta tulon jälkeen ja nauttivat ”Lylyn” päivästä. Pakkasta miinus viisi astetta. Lumen tultua maahan on kissakin pysynyt sisällä. Otan joskus sen syliini, mutta se katselee minua tuimasti, tietää kai olevansa ”auton vaihdettu”.

Kävin vaihtamassa turhaan ostamani tiivistyspaperit (muovitetta paperia, joka on reijitetty) seinälevyihin Tuotannon ”RM”-keskuksesta Kyröskoskelta. Olen ostanut suurimman osan rakennustarvikkeista sieltä Nuutiselta. Hyvä palvelu on ollut. Tuli tieto – saan veronpalautusta 611 markkaa. Maksetaan keväällä. Pyhäinmiesten päivänä siivossin hallin toisen pään moottoripyörille. Tuuppasin sinne jo kuusi pyörää. Autoista osaa siellä jo on. Tarkoitus on purkaa se ”luonnonpuista, muoviviiralla katettu” hökötyks keväällä. Vien sieltä nyt autot halliin ja pidän sen talven polttopuuvarastona ja Neckarin tallina.

Vettä satoi koko päivän. Autot ovat sentään kattojen alla. Kauppilan Jorma lähtee 9.11. käymään Torinossa Fiatin tehtaalla. Menen siksi viikoksi myymään vaihtoautoja.

9.11.1976 oli SA-HK:n Tampereen kerhon kokous. Päätettiin Siitamassa olevan Kanttirannan myynnistä. Siellä näytettiin myös filmi Retkeilyajoista, jotka kesällä järjestimme.

Kaikki autoni eivät ole vielä siirretty halliin. Myös liiterirakennuksessa on pari kevyen luokan autoa; NSU Prinz 30 ja Fiat 500 Nuova. Sen 1939 vuodelta olevan Fiat 508 C:n vein entiseen ”Mersu-talliin”, kun 220 Coupé on nyt ”hallissa”.

Viime tiistaina, kun odotetun mobilistien kokoukseen menoa, vahasin vaihtoautohallilla



Lähtötunnelmia lauantaiamuna Hämeenpuistossa. Meitä odotettiin siellä jo kello 10 ja väkeä kertyi lähtöön mennessä runsaasti. Omalla laillaan lähti oli myös "näyttely".

Liikkuvaa kulttuuriperintöä

Uusimmat museoajoneuvot ovat valmistusvuodeltaan 1991. Tavallaan ei ole mikään ihme, että Suomen liikenteen autoistumisen alkuajan ajoneuvot ovat kadonneet museoajoneuvotaipahdumista. Normaalisti niitä ei kukaan näe missään, Retkeilyajoissa ja Talviajossa niitä saattaa olla kymmenkunta. Nykyajan ihmisille nämä kanttiautot ovat täysin häkellyttäviä ja herrtaisia ihmeitä. Niitä tuskin kukaan ajattelee pahimmissa painajaisunissaankaan ympäristölle vaarallisina tai muina yhteiskunnan vihollisina. Mitä ne tietenkään eivät olekaan, mutta ne ovat kiistatta suomalaista kulttuuriperintöä.

Siksi järjestimme Kanttiautokruisingin. Osallistujia oli 13, mitä sekä osallistujat että me järjestäjät pidimme suurena määränä. Vanhin oli Rolls Royce vuodelta 1921 ja nuorin auto oli A-Ford vuodelta 1931. Eli siis vanhin oli yli 100-vuotias ja nuorinkin yli 90 vuotta. Kattaus oli hieno: Fordeja



Mobilian rannassa oli näyttely ruokailutauon ajan. Mobilia oli viritelty 20-lukunäyttelystään Ford-A-toriauton liikkeelle. Auto on aikoinaan tullut Sinebrykoffilta lahjoituksena ja on edelleenkin Koffin väreissä. Olin kerran Porin panimon jossain tuotelanseerauksessa sillä, Mutta muistaako kukaan Sinebrykoffin Car-autoilijan juomaa?

oli T, TT, että A. Chevrolet Capitoleja henkilö- ja kuorma-auto, Yksi Buicki ja kerhon Diamond T., Marmon ja yksi eurooppalainen auto, Mäkipään Ranen Fiat. Jakauma vastaa aika hyvin aikakautensa 1920-luvun todellista markkinatilannetta. Hämeenpuistossa meillä oli

hieno starttipaikka ja iso joukko saattajia. Matkan varrelle oli kertynyt monin paikoin yleisöä. Tapahdumasta oli suuri juttu sunnuntain Aamulehdessä ja paljon kuvia sähköisessä Aamulehdessä. Meitä kuvattiin ja filmattiin paljon. Eli me toimme esille liikkuvaa kult-

tuuriperintöä tamperelaisille ja kangasalalaisille. Ensi vuonna sitten uudestaan, toivottavasti olennaisesti suuremmissa puitteissa todennäköisesti yhdessä muiden harrastajakerhojen kanssa.

Teksti ja kuvat Martti Piltz

Merkillisen reilu.



Löydät meidät myös Facebookista ja Instagramista!

KANGASALA



Merkillisen hyvää palvelua

AUTOTARVIKE

P. 03 377 1140

Palvelemme arkisin klo 8-17, lauantaisin klo 9-14

Merkillisen hyvää rengaspalvelua

RENGASMYYNТИ

P. 03 377 3177

Palvelemme arkisin klo 8-17, lauantaisin klo 9-14

Merkillisen hyvää huolto- ja korjaamopalvelua

AUTOHUOLTO

P. 03 379 0333

Palvelemme arkisin klo 8-16, lauantaisin suljettu

Huom! Autokorjaamo Sevi

(Karkaisijankuja 7, Suorama, p. 03 379 0319)

on nyt osa toimintaamme.

Sevi palvelee ma-to 8-17, pe 8-16, la suljettu.

Kangasalantie 921, Kangasala | fixuskangasala.fi

Luentosarjamme:

”Meitä viisaammat kertovat”

Tässä lyhyesti kommentoin Marko Nenosen seminaarin sisältöä:

LIIKENNEVERKKO, FOSSIILITON LIIKENNE ja POLKURIIPPUVUUS

Marko on tohtori ja yliopiston opettaja, joka on perehtynyt noin 30 viimeisen vuoden aikana Suomen liikenteen historiaan varsin perusteellisesti. Hän oli Tielaitoksen 200-vuotis kirjasarjan päätoimittaja 1990-luvulla. Tämä luento perustuu ensisijaisesti hänen toimittamaansa kirjaan, Liikenne-Talous-Ihminen, jossa hän tarkastelee Suomen liikenteen muutosta vuosina 1946–2030.

Vaikka kirja on uusi, se ei sisällä nykyistä sekavaa maailman ja Euroopan sähellystä, joka on ”ennustamaton kriisi”. Luennon aikaan Venäjän hyökkäys Ukrainaan oli alkanut, mutta sen vaikutuksista oli vain vähän hajua. Mikään ei ole muuttumatonta, mutta muutokset vaikuttavat eri asioihin eri tavalla ja eri nopeuksilla. Liikennejärjestelmän muutokset ovat hitaita.

Liikenne-Talous-Ihminen-kirjan taustasta voi sen verran sanoa, että vuosien varrella olin havainnut, että Suomesta puuttuu kokonaiskäsite siitä, miten liikenne toimii. Kukaan ei ollut sitä tutkinut kuin pieniltä osa-alueilta. Tilanne ei poikennut muista Euroopan maista; Englannissa ja Ruotsissakin oli asiaa kuitenkin pohdittu. Sitten löytyi muutama henkilö, jotka älyivät asian merkityksen ja lähtivät rahoittamaan kolmiosaista julkaisua, joista viimeinen on nyt tulossa.

Suomen tavoitteet liikenteen fossiilivapaaseen liikenteeseen

Suomessa on julistettu, että tavoite on puolittaa kasvihuonepäästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja poistaa liikenteen kasvihuonepäästöt kokonaan vuoteen 2045 mennessä. Keinot tähän ovat:

1. valtion tuet fossiilittomalle liikenteelle
2. tiukemmat rajoitukset autojen päästöille EU-tasolla
3. uusiutuvien polttoaineiden tiukemman jakeluvuolteen luominen

Tämä on poliittinen päätös, jota me jokainen olemme välillisesti olleet tekemässä eli tämä on yhteinen tahtomme. Poliittiset puolueet pitävät tiukasti kiinni tästä keinovalikoimasta, vaikka paineet energian riittävyyden ja hinnoittelun puolella ovat kovat. On helpompi ottaa lainaa ja antaa tukia, kuin hidastaa tai luopua kokonaan

kasvihuonepäästöjen vähentämisestä. Jakeluvuolteen keventäminen on ”väliaikainen” päätös.

Ensimmäisessä seminaarissamme Hanna Kalenoja selvitti, että nämä keinot ovat aika vähävaikutteisia, koska ne käytännössä vaikuttavat vain pienen osaan päästöjä, jos ylipäänsä vaikuttavat niihinkään. Esimerkiksi autojen päästöt mitataan ”pakoputkesta”, eikä sen linkaaresta tai että sähköauto ja kiskoliikenne lasketaan 0-päästöiseksi tai että lentoliikenteen päästöt ovat tarkastelun ulkopuolella. Tavoitteet ovat hienoja ja hyväksyttäviä, mutta käytössä olevilla keinoilla niitä tuskin edes lähestytään.

Jos näitä tavoitteita ja keinoja arvioi mobilismin mahdollisuuksina ja uhkina, niin ne epäilemättä uhkaavat yksityisautoilua ja sen osana mobilismia, jos harrastusta ja sen positiivisia vaikutuksia (esim. kulttuuriperinnön hoitaminen, yhteisöllisyys, vastuullisuus, taloudelliset vaikutukset) ei pystytä päättäjille osoittamaan. Mahdollisuudet taas piilevät siinä, että harrastus pystyy irtautumaan polttomoottoriajoneuvojen tulevista rajoituksista.

Mitä tarkoittaa ”liikennejärjestelmä”?

Liikennejärjestelmä koostuu:

1. liikenneinfrastruktuurista (esim. tiet, sillat, radat, lentokentät, vesiväylät, viestimet)
2. Liikennevälineistä (kaksi- ja kolmi- pyörät, autot, junat, laivat, lentokoneet, jne.)
3. ihmisistä
4. kuljetettavista tavaroista
5. säädöksistä ja organisaatioista

Jos ajattelee Suomea maana, niin liikenteellisesti se on saari. Lähes kaikki tavara tuodaan ja viedään merikuljetuksina. Sattumat ja niiden maakuljetusmahdollisuudet ovat avaintekijöitä. Toisaalta taas, vaikka Suomessa on paljon sisävesiä, niillä ei nykyisessä tai tulevaisuuden liikenteessä ole juuri mitään roolia, paitsi virkistyskäytössä. Saimaan kanavan historia on mahtava, mutta toisen maailmansodan jälkeen se on ollut ensisijaisesti valtiosopimus. Kulkuväylän vuokraaminen naapurivaltiolta on erittäin harvinaista. Jyrki Paaskoski kirjassaan Saimaan kanavan historia pystyi osoittamaan jo 20 vuotta sitten, että tämänkaltaisen sopimus on vaarallinen. Tämäkin asia on nyt tullut todistetuksi.

Kuljetusten määrään Saimaan kanavan sulkeutuminen ei juurikaan vaikuta, koska ne ovat olleet niin pieniä, että tavaroille löytyy heti vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja. Toki Saimaan kanavalla on ollut vaikutusta kuljetustaksoihin, koska valtio on maksanut kaikki sen kustannukset.

Suomessa on ollut poikkeuksellisen tiheä lentokenttäverkosto sodan seurauksena. Nykyisin lentoliikenne on käytännössä Helsinki Airportin varassa, jonka tuotoilla ylläpidetään muutamia muita lentokenttiä. Lentoliikenteen määrä vuonna 2019 oli 22 miljoonaa matkustajaa. Tästä se on romahtanut koronavuosina yhteen neljäsosaan tästä. Muualla lentoliikenteen matkustajamäärä on vuoden 2000 tasolla. Itsekannattava lentoliikenne muun Suomen matkustusvolyymeilla näyttää olevan vaikeaa tai mahdotonta.

Ihmiset ja tavarat kulkevat Suomessa ensisijaisesti tietä pitkin pyörillä tai harvalla rataverkolla.

Polkuriippuvuus?

Polkuriippuvuus sanana ja terminä on melko uusi. Se on ehkä lähinnä liikkeenjohdon termi. Liikennejärjestelmään se sopii hyvin. Kun Suomessa on 1700-luvun lopusta noin 200 vuotta järjestelmällisesti rakennettu ja ylläpidetty liikenneväyliä (satamat, tiet, kanavat, rautatiet, lentokentät jne.), niin on aika helppo ymmärtää, että polkuriippuvuus kuvaa hyvin liikennejärjestelmän muutosta ja kehitystä.

Vaikka yhteiskunnassa näyttää olevan rahaa ja taloudellisia resursseja rajattomasti (mikä ei voi teoriassakaan pitää paikkaansa), niin silti joudutaan ja on aina jouduttu valitsemaan, kehitetäänkö rautatie- vai maantieliikennettä. Ja tiepuolella joudutaan aina valitsemaan joko valtavyylät tai pikkutiet. Polkuriippuvuus tarkoittaa tässä sitä, että olemme riippuvaisia, jos ei suorastaan vankeja sille, mitä aikaisemmin on tehty. Aikaisemmat päätökset liikenneväylien suunnista, laadusta ja käytöstä sitovat meitä tulevaisuudessa. Polkuriippuvuus rajoittaa liikennejärjestelmän kehitystä ja sen aktiivista kehittämistä erittäin paljon.

Minkälaiset väylät?

Suomessa on rautateitä noin 6 000 kilometriä, joista sähköistettyä rataa on huu-



Kuva: Finna

kan yli puolet. Kaksi- tai useampiraiteista rataa on alle 700 kilometriä. Rataverkko jättää palvelupiirinsä ulkopuolelle valtaosan maata. Toki suhteessa väestön määrään ja liikkumistarpeeseen rautatiet sijaitsevat suotuisammin. Rataverkon uudistamista eurooppalaiselle nopeus- tai kantavuustasolle ei kai kukaan haaveilekaan, joitakin lyhyitä ratajaksoja lukuun ottamatta.

Maanteitä, ”valtion teitä”, Suomessa on 78 000 kilometriä, joista 13 000 kilometriä on valta- ja kantateitä. Sen lisäksi on noin 350 000 kilometriä yksityis- tai metsäautotietä. Teiden ja rautateiden pituusero tarkoittaa sitä, että kumipyöräliikenne kuljettaa sekä henkilö- että tavaraliikenteestä ylivoimaisen valtaosan.

Mutta jottei juttu olisi niin yksinkertainen, tieliikenteen määrä vaihtelee tieverkolla lähes käsittämättömän paljon. Metsäautoteitä tarvitaan ehkä kerran viidessä tai kymmenessä vuodessa, silti ne täytyy pitää kunnossa. Valta- ja kantateillä liikenne voi olla kymmeniä tuhansia ajoneuvoja vuorokaudessa, mutta moottoriteilläkin monin paikoin keskiliikennemäärä ei ylitä muutamaa tuhatta ajoneuvoa. Suomessa on yksi tiejakso, jossa keskimääräinen vuorokausiliikenne

on yli satatuhatta ajoneuvoa. Tampereella sellaista ei ole nähty edes pahoissa unissa. Monilla alemman tason ”valtion teillä” keskivuorokausiliikenne voi olla 10 ajoneuvoa, eli auto kerran kahdessa tunnissa.

Metsäautotiet ovat mielenkiintoisia siksi, että valtaosa niistä on syntynyt 1980-luvulla. Suomen talouskasvu oli maailman huipputasoa ja silloin rakennettiin nykyisestä metsäautotieverkosta noin puolet eli 70 000 kilometriä. Sen jälkeenkin metsäautoteitä on rakennettu 40 000 kilometriä ja uutta tietä syntyy jatkuvasti! Voiko Suomi olla huipputeknologian maa? Toki metsäautotiet ovat yhteiskunnan varoin rakennettu ja siksi kaikkien, kuten marjan- ja sienenpoimijoiden, käytössä.

Hyvä yleisökysymys seminaarissa oli, että miksi nykyistä tieverkkoa ei pystytä pitämään kunnossa, vaikka sen rakentamiseen on ollut varaa köyhinä takavuosina. Osittain vastaus on juuri ylläesitetty teiden kuormituksen epätasaisuus ja toisaalta polkuriippuvuuden aiheuttamassa hitaudessa. Luennoitsijan vastaus oli kyllä paljon viisaampi: Sodan ja sen jälkeisen nousun köyhyydestä rikkauteen kokeneet ihmiset ehkä ajattelivat ja tunsivat, että

teiden palvelukyky merkitsi heille elämän laadun parantumista. Nyt kun rahaa otetaan seinästä, se halutaan suunnata kohteisiin, jotka lupailevat nopeammin parempaa elämää, kuten esimerkiksi peliala, tietokonejärjestelmät, tekoäly, lentävä matto ja muu levitaatio.

Entäs sitten?

Lopputulmana on, että siirtymä fossiilittomaa liikenteeseen voi tapahtua tai olla tapahtumatta nykyisellä liikenneverkolla. Suomen perustuslaissa ilmaistusta näkemyksestä, että koko maa pidetään asuttuna ja suunnilleen tasa-arvoisten palveluiden piirissä, tulee vaatimaan liikennettä, joka vain vaivoin ja suunnattomilla kustannuksilla voidaan hoitaa nykyajan sähköautojen tekniikalla. Meidän elinaikamme maanteillä jyräävät dieselrekat suurin piirtein nykyisellä tieverkolla ja rautatieliikennekin pysyy samoilla kiskoilla. Mutta varmasti medialla riittää kommentoitavaa poliitikkojen mielipiteistä.

Teksti ja kuvat
Martti Piltz, ellei toisin mainita

Saksan ja Sveitsin ajoneuvomuseoita

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Matkustusrajoitusten poistuttua lähdim vaimoni kanssa elokuussa 2022 omalla autolla kolmen ja puolen viikon pikku retkelle Saksaan ja Sveitsiin. Päätaivoite oli Sveitsissä oleva ystäväpariskunta ja heidän kanssa kiertää Sveitsin ilmailumuseot. Menimme Helsingistä laivalla Saksan Trawemündeen ja siitä autotkatka vasta alkoi. Laivala meno-paluuna säästää 2 000 km ajoa ja myös polttoainetta. Keski-Euroopassa oli helteet ja erinomainen paikka viettää hellettä paossa keskipäivällä muun näkemisen ohessa, oli automuseot. Niissä on viilenys ja ne ovat isoja rakennuksia. Käyntiin menee helposti 2–3 tuntia. Niinpä matkan aikana kertyi 10 automuseon kokoelma. Ensimmäiseen museon Saksan Einbeckiin mennessämme olettimme tämän olevan joku pieni

yksityiskokoelma jossakin lahdossa. Osoitteen saimme netistä. Ei ihan ollut ja seuraavalla sivulla on tämän ja Nürnbergin Merks museoiden esittely. Muut museot esitellään seuraavissa numeroissa. Yleistietona muutamia huomioita. Tällä reissulla oli paljon tietöitä ja sen takia useita ruuhkia moottoriteillä. Myös lomaa-aika toi paljon ylimääräisiä autoja teille. Pikkuteille poikkeaminen kannatti aika usein. Mittariin tuli 3816 kilometriä. Majoituimme hotelleihin ja yllätyksenä oli Saksan hotellien halpa hinta. Booking.com kautta varatessa löytyi helposti 3–4 tähden hotelli kaupunkien laidalta alle 100 € ilman aamiaista. Aamiaisen kanssa keskimäärin 120 €. Sveitsissä hinnat kerrotaan kahdella.



Kävimme tarkastamassa, onko Ulmin kaupungin Tuomiokirkon profiili MAGIRUS-kuorma-auton merkki. Kyllä näin on, vaikka rakennustelineet kuvassa hieman hämäävät. MAGIRUS-tehtaat sijaitsivat Ulmissa. Kyseessä on kristillisen maailman korkein kirkko, sillä sen torni kohoaa 161,53 metrin korkeuteen. Tornin huipulle johtaa 768 porraskaskelmaa.



Moottoripyörät ovat hyvin esillä omissa pilttuissaan. Niiden edessä on esitetaulut.

PS.SPEICHER ajoneuvokokoelma Einbeck Saksa

Tämä oli ensimmäinen kohdeemme osoitteessa Tiedexer Tor 3, 37574 Einbeck. Menimme museoon ilman mitään ennakkotutustumista, vain osoite oli tiedossa. Tämä oli vain taukopaikka ja auringolta suojaan meno. Paikanpäällä aloimme ihmettelemään alueen siisteyttä ja

rakennuksen suuruutta. Kaikki vaikutti uudelta ja kuin eilen avatulta. Kysyimme infosta, mikä tämä on. Selvisi, että tämä on neljä kerroksinen suojeltu museon päärakennus, jossa on nyt esillä moottoripyörät. Kyllä niitä siellä olikin. Yläkertaan pääsee maimetsemällä ja sieltä on helppo

aloittaa kierros. Museo on esteetön kävelyvammaisille ja osittain esteetön pyörätuolin käyttäjille. Kiersimme vain tämän vuoden päänäyttelyn. Myöhemmin selvitimme, että tämä on Euroopan suurin Classisten ajoneuvojen kokoelma, joka on viidessä eri pisteessä. Niissä voi tutustua 2

500 historialliseen ajoneuvoon yhteensä yli 22 000 neliömetrin näyttelytiloissa. Netissä on hyviä kuvia näistä varastoista ja ohjeita, kuinka niihin pääsee tutustumaan. Katso tarkemmat tiedot: <https://www.ps-speicher.de/die-groesste-oldtimersammlung-europas.php>



HANSA 1700 Cabriolimousine. Valmistettu 1934–1938.



TORNAX 125 kilpapyörä 1 syl/4 tahtia. Vm 1950.



Pyörivä esittelyalusta. Esitetaulut ovat rivissä reunassa.



RIEDEL R 175. 2 syl/2 tahtia. vm 1951.



Museossa on iso kokoelma
HERCULES-moottoripyöriä ja mopoja.

MERKS MOTOR MUSEUM Nürnberg Saksa

Tähän museoon menimme myös vain osoitteen perusteella. Osoite on Klingenhofstraße 51, 90411 Nürnberg, Saksa. Lisätiedot <https://www.merks-motor-museum.de/> Vaimoni saksankielen taitoisena meni juttelemaan paikalla olevan rouvan kanssa. Hän kertoi, että museon on perustanut hänen keräilyhullu isä. Rouva itse sanoi olevansa vain työntekijä. Rakennus on entinen ikkunatehtaan tuotantohalli, johon Merks'in perhe kunnosti vuonna 2010 museon, jossa on

tilaa 2000 m2. Vuodesta 2011 lähtien se on toiminut uutena kotina yli 90 autolle ja noin 100 moottoripyörälle. Siellä on myös nostalgisia kokoelmia puhelimia, kirjoituskoneita, radioita, 2000 pienoismallia ja paljon muuta. Kerroin Christinelle tekevänä mahdollisesti artikkelin Hyrys-sy-lehteen. Niinpä sitten otin hänestä valokuvan, jonka lupasin laittaa lehteen.



Perustajan
Christine-tytär



BRISTOL 400 v m 1948 perustuu yhteistyöhön BMW:n kanssa



BMW 501 "BAROCKENGEL"



Autot ovat hyvin esillä valoisassa hallissa. Jokaisen edessä on esitetaulu



Hieno löytö

Nettimaailman ihmeitä

Renault Frégate vuosimallia 1956 löytyi nettiä tutkimalla porilaiselta yksityishenkilöltä. Löytö oli aika hämmästyttävä; Frégateja on tiedossa Suomessa kolme. Tämä yksilö on alkuperäisessä, räpeltämättömässä kunnossa. Kerhomme jäsenet isä ja poika, Risto ja Aki Kaipila lähtivät Poriin ja auto lähti käyntiin ja oli ajokuntoinen. Tulomatkaa kevennettiin jättämällä auto mökille, kun jarruputki katkesi. Pelkän käsijarrun varassa ajettiin 90 kilometriä. Moottorissa männänrenkaat ilmeisesti olivat pitkäaikaisen seisonnan takia jumiutuneet.

Nykyisin kuulee aika monista ”ihmelöydöistä”, joita autotallien tai riihiin pimeydestä pulhahtaa esiin, vaikka pitkään on ollut käsitys, että ”kaikki aihiot ovat jo löytyneet”. Totuus on tarua ihmeellisempää.

Kaipilat osallistuivat Frégatella Turun Retkeilyajoon. Matka meni hyvin, mutta öljynkulutus oli mittavaa. Kone söi kaiken mukana olleen öljyn.



Isä, poika ja Frégate kotipihalla Hämeenkyrössä.

Autoa tutkittiin museotarkastajien avustuksella ja päädyttiin siihen, että moottoriremonttia lukuun ottamatta auto läpäisisi museoajoneuvotarkastuksen siinä kunnossaan. Koneremontti on edessä talven aikana.

Renault Frégate?

Kaikki varmasti tietävät mikä on Renault, Renu tai Rellu, mut-

ta mikä on Frégate? Renault-suvun vuonna 1899 perustama autotehdas takavarikoitiin toisen maailmansodan jälkeen Ranskan valtion omistukseen. Frégate istuu Renaultin sodan jälkeiseen tuotantoon siten, että pikkuauto 4CV eli ”Rypypemppu” tuli markkinoille vuonna 1947. Sille suunniteltiin pariaksi ylemmän keskiluokan autoa, myös takamoottorise-

na. Peräpään rehevät muodot olisivat imaisseet koneenkin. Onneksi tehdas kuitenkin istutti koneen nokkaan. Voi vain muistella vaikkapa Folkarin tai Minin kookkaampia kehitelmiä: Valokuva ei parane suurennettaessa!

Frégate tuli markkinoille vuonna 1951. Sen valmistuskausi kesti vuoteen 1960. Elinkaari aikalaisekseen oli suhteellisen lyhyt. Esimerkiksi Rypypempun valmistuskausi oli vuodet 1947–1961, Peugeot 203:n vuodet 1947–1960 tai Citroën Traction Avantin (7CV) vuodet 1934–1957. Valmistusmäärä tämän luokan autolle Euroopassa oli kohtalainen, 163 383 autoa. Folkkareita tehtiin noin miljoona vuodessa.

Muistan Frègaten Helsingin liikenteestä, koska isäni ystävällä ja työtoverilla oli sellainen, mutta kyllähän Pauligin kahvin autokortit kultaavat muistot. Harvinainen auto Frégate Helsingissäkin oli.

Tekniikan Maailma Frégatesta

Tekniikan Maailma koeajoi Frègaten 1/1957 numerossaan. Sen ajan ”koeajot” olivat ”oikeiden



Frégate on tähdätty 1950-luvun Euroopassa paremman keskiluokan autoksi. Renault on tulkinut sen tarkoittavan kuuden hengen autoa, joten autossa on sohvapenkki edessäkin. Ranskalaiseen tapaan rattiakselissa oli viikset molempiin suuntiin eli vasen valoille ja oikea vilkuille sekä vaihteen valitsin. Auto on sisältäkin vaalean tyylikäs, kuten ulkomuotokin.

automiesten” tekemiä. Moottori-lehdessä oli Jyväskylän moninkertainen voittaja Osmo Kalpala, Teknarissa Erkki Paasikangas ja Matti Korjula.

Koeajoissa tai oikeammin esittelyissä painottuivat suorituskyky ja ajo-ominaisuudet erityisesti suurella nopeudella. Lukijat tuskin ymmärsivät ylitai aliohjautumisesta erilaisilla pinnoilla kovinkaan paljon, mutta kokeneet rattimiehet nauttivat, kun sora lensi.

Teknisesti Frégate oli vielä ajanmukainen kuusi vuotta valmistuksen aloittamisesta. Autossa oli omana aikanaan kaksi erikoisuutta: erillisjousitus joka pyörässä ja tasainen lattia ilman kardaanitunnelia. Tekniikan Maailma koeajajat päättelivät, että auto oli suunniteltu tavoitteena mukavuus; kuinka se toisinkaan voisi olla edustusluokan autossa! Koeajajat perustelivat asiaa sillä, että Frègategassa yhdistyy tilavuus, pieni ilmanvastus, hauska ulkonäkö sekä pehmeän tärinätön ja äänetön kulku huonoillakin teillä.

Ranskalaiseen tapaan autossa oli neljä ovea, kuusi istumapaikkaa, valoja ja suuntavilkkuja käytettiin rattiakselin vivuista, ”viiksistä”. Rattilukko oli jo silloin yhdistetty virtalukkoon. Isossa autossa neliovisuus oli tietysti selvä asia, mutta Ranskassa pienissäkin autoissa oli neljä ovea, Saksassa ei koskaan. Mallisarjan Amiral, joka tämä

Kaipiloiden yksilö ja Teknarin koeajoauto on, oli hyvin varustettu. Sarjaan kuului myös aitoon ranskalaiseen tapaan riisuttu ja pienimoottorisempi Caravelle-malli lähinnä kotimaan myyntiin ja farmarimalli Domaine.

Auton aikakauden tyyppilisyys oli rattivaihdetta, jota koeajossa kiitettiin, vaikka vaihdelaatikon toimintaa arvosteltiin aika kitkerästi. Frègategassa on yhtenäiset penkit sekä edessä että takana. Nykyisin arvostelu murhaisi yhtenäisen sohvan etupenkkinä, mutta vuonna 1957 se oli yksinkertaisesti mukava ja pakollinen, jotta kuudes ihminen mahtui kyytiin. Mittaristo sai ankarat keuhut sekä määrältään, sijoittelultaan että havaittavuudeltaan. Radiosta mainitaan, että sille on varattu paikka kojetaulussa ja että siihen saa lisämaksusta parikin vaihtoehtoista radiota.

Amiralin moottori on kaksilitrainen työntötankoinen kansiventtiili kone. Tehoa on 77 hevosvoimaa. Nykypäivänä se tuntuu lähes naurettavalta, mutta oli aikanaan normaali. Toisaalta, jos ottaa huomioon Frègaten painon, 1300 kiloa, niin kyllä peli niilläkin hevosvoimilla liikkuu. Vertailuksi, kun Citroën 19 DS (ja vähän myöhemmin ID) tuli markkinoille vuonna 1955, siinä oli 75 hevosvoimaa. Peugeot 403, jonka nokassa on selvää yhdennäköisyyttä Frègaten kanssa, lähti



Isossa nokassa on vanhan liiton tekniikkaa. Ehkä sinne oli suunniteltu tilaa isommallekin moottorille. Auton ikä huomioiden, konetila on uskomattoman hienossa kunnossa.



Frégate kuvattuna entisen kotitalonsa kulmalla Makasiininkatu 14. Kuva Aki Kaipila

58 hevosvoimalla markkinoille vuonna 1955.

Frégate sai suojelemaan arvioinnin. Mallina auto oli jo elinkaarensa loppupuolella, mutta ulkonäkö, tyylikäs asiallisuus sekä ulko- että sisäpuolelta, ja erityisesti mukavuus saivat kehuja. Erillisjousitus mainittiin erityisesti.

Moottori todettiin talou-

delliseksi. Ajo-ominaisuuksia pidettiin kohtalaisina, mitä rasitti raskas ja hidas ohjaus sekä pehmeä jousitus. Tiivistelmä oli, että Frégate on enemmän matkustajan kuin kuskin auto. Perustelu oli, että tilavuus, mukavuus, tasainen kulku (=erillisjousitus ja hyvä iskunvaimennus) ja suuri matkanopeus ovat pelkkää plussaa, ➤



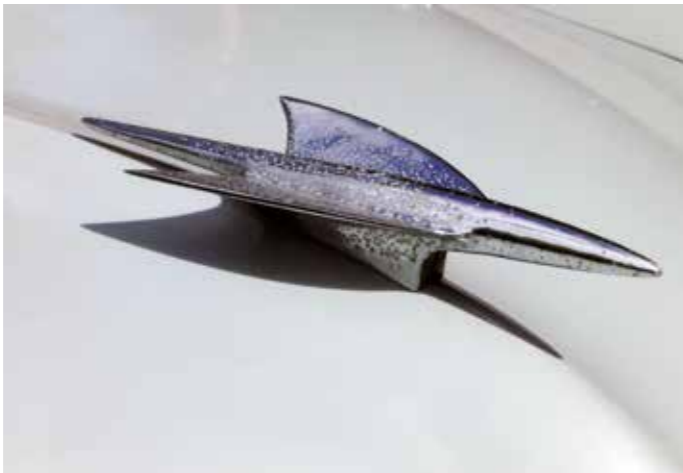
Auton perässä on selvä muotoilullinen periytyminen CV4-mallista ja samalla siityminen Renaultin seuraavaan pikkuautoon Dauphineen eli Töhviiniin.

mutta kuski saa kärsiä ohjauksen ja vaihdelaatikon heikkouksista.

Kallis vai halpa?

Frégaten hinta uutena oli 76500 markkaa vuonna 1956. Mitä muuta sillä rahalla olisi saanut? Aivan täsmällistä vastausta ei helposti löytynyt, mutta aika hauska erikoisuus. 17.10.1958 annettiin laki, joka alensi, kyllä luit oikein, alensi, autoveroa 30 prosentista 20 prosenttiin. Vero laskettiin auton ns, cif-hinnasta, mikä käytännössä tarkoittaa sitä, että mitä auto Suomeen tuotuna kuljetuksineen ja vakuutusineen maksoi. alennuksen vaikutus esimerkiksi Folkkariin olisi ollut noin 100 000 markkaa. Laki annettiin, koska automyynti oli hidastanut olennaisesti. Suomen markan nopea devalvoituminen länsivaluuttoihin nostivat autojen hintaa automaatin tavoin jatkuvasti.

Ennen tämän muutoksen voimaantuloa vuonna 1958 Frégate olisi maksanut 980 000 markkaa, Folkkari 615 000 markkaa. Frégateen verrattavia malleja oli Citroën 19 ID 1 040 000 markkaa, Borgward Isabella 977 000 markkaa, Ford Zephyr 1 017 000 markkaa, Taunus 17M 844 000 markkaa, Peugeot 404 888 000 markkaa ja Volga 990 000 markkaa. Myyntilistan kärki Folkkari, Mosse, Warpu-



Auton muotoilu on ranskalaisen tyylikäs ilman aikansa jenkkiautoille tyypillistä kromikoristelua, mutta nokkakoriste on kyllä mahtava. Siinä näkyy ajan hampaan jälkiä, mutta miten voisi 65 vuoden ikäinen auto olla aivan virheetön. Nehän kuuluvat hyvin säilyneeseen autoon. Jos ne oista auto ei ole enää aidosti alkuperäinen.

nen, Skoda 440 olivat kaikki melko samanhintaisia, hieman yli 600 000 markkaa.

Ajoneuvokulttuurin helmi

Autosta oli juttu Aamulehdessä. Jutussa esitettiin kysymys lukijoille, jos joku tuntisi auton vaiheita. Ja tunsihan sen! Auton oli omistanut uudesta lähtien tamperelainen johtaja Kalle Isotalo (1896-1976). Hänen puolisonsa suvun vanhin jäsen tiesi ja tunsikin johtajan että auton tarinan.

Kalle Isotalo oli vuosina 1918-1937 Osuuskauppa Voi-

man palveluksessa myymälänhoitaja. Muutamien traagisten elämänvaiheiden jälkeen hän lähti Amerikkaan ja palasi sieltä vuonna 1932 Tampereelle. Ilmeisesti hän oli Amerikan vuosinaan opiskellut ravintola-alaa tai ainakin löytänyt Suomessa ainutlaatuisen liikeidean, kansanravintolat. Hän perusti veljensä Yrjön ja Harry Lönnrothin kanssa yhtiön, joka omisti viisi ravintolaa Tampereella: Ravintola-kahvila Lounas, ”Billiardikahvila” Pyörivä Pallo, Ruokala Hallitus, Ravintola Malli, Kahvila Ranta ja myöhemmin vielä Ravintola

Salli. Ravintolat olivat halveman hintaluokan ruokapaikkoja, joissa sen ajan tavalliset tamperelaiset opettelivat kodin ulkopuolella ruokailua. Ehkä niitä voisi kutsua pikaravintoloiksi. Billiardikahvila saattoi olla Tampereen ensimmäinen biljardisali. Kansanravintoloiden kulta-aika oli sodan jälkeen 1950-luvulle saakka. Viimeinen Isotalon paikoista, Pyynikintorin Kauppakeittiö, sulkeutui 1960-luvulla.

Liiketoiminta oli ilmeisen tuottavaa, koska yrittäjäkolkko rakensi itselleen talon vuonna 1939 osoitteeseen Makkasiininkatu 14.

Kalle Isotalo oli oman alansa uranuurtaja. Toinenkin uutuus hänellä oli. Ravintola Malliin hän teetätti amerikkalaismaiset pyörivät baarituolit, nekin ilmeisesti Tampereen ensimmäiset.

Vuonna 1956 hän hankki Renault Frégaten. Sitä käytettiin vähän, lähinnä mökkimatkoilla Ylöjärvelle. Vuonna 1967 auto siirtyi Isotalon veljelle Yrjölle Tuusulan Jokelaan, jossa hänellä oli silkkipaino. Isotalo kuoli vuonna 1976. Tiedot autosta päättyvät tähän. Nyt Aki Kaipila yrittää selvittää, mitä autolle sen jälkeen on tapahtunut. Ja miten se voi olla niin hyvässä kunnossa kuin se on?

Ajatuksia merkityksistä

Jos autolle ja Kalle Isotalolle alkaa mieltä merkityksiä, niin vaihtoehtoisia suuntia paljon. Frégate edustaa automaailman nykyistä peruslinjaa: perustekniikkaa, joka toimii ja vie kyytiläiset varmasti ja mukavasti sinne, minne he haluavat. Hinnaltaan se aikoinaan on ollut harvojen ostettavissa, mutta silloin valuuttarajoitukset rajoittivat rahaa enemmän auton ostoa. Ei nykypäivänäkään halvimmat autot menesty markkinoilla, vaan ne, joissa on ostajan tarpeisiin sopivat ominaisuudet sopivaan hintaan. Aikoinaan

johtaja Isotalo sai kyllä mahdollisuuden erottautua Frégatella normaalista autonkäyttäjistä tyylikkään huomaamattomasti ”parempaan luokkaan”, niin kuin hän varmasti halusikin.

Toinen suunta ajatella merkityksiä on Kalle Isotalon amerikkalainen ravintolakonseptinsa ja biljardi. Hän saattoi olla Tampereella näissä asioissa vuosia tai jopa vuosikymmeniä edellä muita. Hän oli uranuurtaja, jota muiden oli helppo seurata.

Renault Frégate on säilynyt siinä kun-

nossa, millaisena Kalle Isotalo ja hänen veljensä sitä käyttivät, varmaankin ainutlaatuisena todisteena oman aikansa hienosta autosta.

Jos asiaa mieltä autoteollisuuden historian merkityksien kannalta, niin autotehtaiden menestystarinat vaihtelevat. Jotenkin hämmästyttävältä tuntuu, ettei Renault jatkanut hienon Frégaten menestystä. Vasta vuonna 1965 tehdas sai markkinoille keskiluokan auton R16, joka oli epäilemättä erikoinen, muttei se enää ollut paremman keskiluokan auto.

JÄRJESTYKSENVALVOJAKORTIN UUDISTAMINEN

Kerho on aikoinaan kouluttanut pampumiesten ja -naisten ryhmän. Nyt kortit ovat menossa vanhaksi. Järjestämme kortin uudempien koulutuksen Mobiliassa **lauantaina 10. joulukuuta 2022 klo 10 (-16)**.

Jos jäsenkunnassamme on muita järjestyksenvalvojakortin haltioita ja kortti on vanhentumassa, niin tässä on hyvä mahdollisuus uusiksi kortti.

Koulutuksen hoitaa Turvallisuusplaneetta, Jori-Pekka Wiklund.

Koulutus on tietysti osallistujille ilmainen ja sisältää alkukahvin ja päiväröökailun. Koska ikä alkaa painaa enemmistöä järjestyksenvalvojista, toivoisin,

JÄRJESTYKSENVALVOJAKURSSI

Kerholla saattaa olla tai tulla tarvetta kouluttaa uusia järjestyksenvalvoja. Jos Sinua kiinnostaa kurssi, niin järjestetään sellainen joskus tulevan vuoden alkupuolella. Järjestyksenvalvojakurssi on monipuolinen, monia tietoja ja taitoja ja yleissivistystä antava koulutus. Järjestysmiehille tulee laajempaan tilausta, kun viranomaiset

TIETURVA

Monet kerhon tapahtumat tapahtuvat maanteiden tai muiden yleisten kulkuväylien varrella. Ilman tieturvakoulutuksia emme voi toimia liikenteenohjaajina. Yhdessä Turvallisuusplaneetan kanssa järjestämme

FALUNIIN 2023

Ensi vuoden DAK-Marknaden on Falunissa lauantaina 2. syyskuuta eli perinteisenä syyskuun ensimmäisenä lauantaina.

Järjestämme sinne bussimatkan torstai, 30.8. – sunnuntai 3.9. 2023. Paikkoja on tarjolla 40. Toistaiseksi DAK ei ole virallisesti ilmoittanut mitään tapahtumasta. Hintoja ei tiedetä hotellista eikä laivalta, mutta hinnat ovat nousussa. Reitti ja ohjelma on sama kuin tänä vuonna. Tämän vuoden reissun kuvat ja tekstit tulevat Hyrsyn joulukuun numeroon.

Merkkaa tämä kalenteriisi!



että jokainen listallamme oleva järjestyksenvalvoja ilmoittaisi osallistumisestaan koulutukseen, tai irtautumisestaan pampuporukastamme minulle, martti. piltz@gmail.com viimeistään 21.10.2022 mennessä.

tiukentavat tapahtumanjärjestäjien vastuita. Koulutuksella on määrätty pakollinen muoto, mutta osaamme puristaa sen aikataulullisesti tehokkaasti muutama viikonloppuun. Koulutuspaikkana on joko Mobilia tai Restauraanta. Kouluttajana toimii Turvallisuusplaneetta Jori-Pekka Wiklund. Ota yhteyttä martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111

riittävän tieturvakoulutuksen omia tapahtumiamme varten. Aika ja paikka ovat vielä avoimia, mutta ensi vuoden alussa kuitenkin. Kiinnostuneet voivat ottaa yhteyttä: martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111





Useiden pesujen jälkeen: Vasemmalla tavallista vahaa ja oikealla uutta teknologiaa. Hyvin näkee, miten helmeily oikealla puolella pyöreämpää.

Miksi auto pitää syyskemikalisoida?

Syksy saa... aikaan monen moista, kuten harrasteautojen paketoitua ja käyttöautojen käsittelyä talven varalle. Näistä perusaiheista on vuosikymmenien aikana kirjoitettu lukematon määrä artikkeleja eri alan lehtiin. Löytyisikö vielä jotain uutta ammennettavaa tästä kuluneesta ajankohtaisasiasta?

Tosiasia on, että korroosion riemu-aikaa on syksy, talvi ja alkukevät. Näiden vuodenaikavekkuleiden sadosta olemme nähneet monia kuvia alan lehdissä, joissa esitellään monen moista tuhoutunutta metsäautoa, joita sitten voitellaan kovasti, kun kukaan ei niistä ole huolehtinut aikanaan.

Nyt on aika toimia

Kemiallisen suojauksen merkitys on jokaiselle automiehelle tuttu, sillä monet vielä muistavat aidon amerikkalaisen Simonitzin työmäärän ja jäljen. Koko päivähän siihen hinnoitukseen meni, mutta jälki oli upeaa. Näin ainakin kerrotaan.

Miten tänä päivänä, onko tämä edelleen oikea ja paras vaihtoehto? Ei tätä vääräksikään voi sanoa, mutta helpomalla nykyään pääsee, kun on olemassa nanoteknologia eli teknologia, joka on pudottanut kemikaalin molekyyli-rakenteen millistä millin miljoonasosaan.

Huolellinen pesu on kaiken a ja o

Ajoneuvon huolellinen pesu on hyvä tehdä, jotta suojaus olisi hyödyllistä.



Pinnoille kertynyt maantielika, piki, hyönteisjäämät ja rautapöly ym. pitää poistaa ennen suojausta. Ikävä kyllä, ei ole olemassa yhtä pesuainetta, joka nämä kaikki poistaisi yhdellä pesulla, vaan pitää tehdä seuraavien ohjeiden mukaan, jos haluaa, että käsitellyt pinnat tulevat oikeasti puhtaiksi:

1. Espesu laadukkaalla emäksisellä pesuaineella esim. Taxi XL Cleanerille, joko ämpäriin laitettuna, sumutettuna tai vaahdotuslaitetta käyttäen. Tällä menetelmällä poistetaan normaali maantielika pinnoilta.

2. Piki ja rautajäämät sekä itikat voi poistaa ns. savella tai saviekolla tai saviliinoilla/hanskoilla, mutta aina pitää käyttää

Teksti ja kuvat: Markku Uotila

tässä yhteydessä laadukasta liukastetta esim. DD Ghost Free Detaileria, jotta vältytään turhista naarmuilta.

3. Vaihtoehtoisesti voi käyttää sumutettavaa raudanpoistoa rautajäämien poistoon ja samalla voi pestä vanteista piintyneen jarrupölyn pois. Raudanpoistohan muuttuu sumutuksen jälkeen violetiksi, kun se kohtaa rautajäämiä pinnoilla. Ma-Fra Labocosmetica Sidero on tähän oiva tuote, koska se on sumutettaessa nestettä, mutta muuttuu hitaasti kuivuvaksi geeliksi, kun sumu osuu pinnoille eli antaa huomattavasti enemmän vaikutusta, kun nopeasti kuivuvat sumutettavat vannepesuaineet.

4. Hyönteistenpoistoon on olemassa omat proteiiniliuotteet esim. Ma-Fra Killer on todettu hyvin toimivaksi tuotteeksi.



5. Pien/suolajäämien liuotukseen tarvitaan myös oma kemikaali, jonka pitää olla turvallinen auton ulkopinnoille ja siihen suosittelemme Ma-Fra Deca-Flash aerosolia, joka liuottaa tehokkaasti myös teipeistä jääneet liimajäämät.

Näiden käsittelyjen lopuksi suositellaan kevyttä pesu shampooa tai edellä mainittua Taxi XL Cleanerilla, jotta saadaan huuhdeltua varmasti kaikki kemikaalijäämät pinnoilta pois.

Elämässä on vaihtoehtoja – ensin kiinteä vaha

Nykyaikaiset, ammattilaisille suunnitellut kiinteät vahat tarjoavat hyvän ratkaisun, mutta todella pienellä työmäärällä, jos lue ohjeet oikein. Kuluttajillekin tarkoitettuihin kiinteän vahan metalli/muovipurkit täyttävät monet nykykaupan hyllyt ja nettikauppojen sivut, mistä on vaikea valita. On hyvä

tieto, jos tavallinen, kuluttajille suunnattu kiinteä vahapurkki maksaa yli 50,00 € (Ammattipuolen purkit isompia, joten ne voivat maksaa hitusen enemmän), niin kaikki tämän summan ylimentävät eurot eivät ole millään perusteltuja, sillä ei ole olemassa mitään kemikaalia tai yhdistettä, jolla voisi perustella yli 50,00 € hinnan. Silti kaupoissa näkee 100,00 €-2000,00 € arvoisia purkkeja, jotka kuorutettu upeilla teksteillä. Eräskin toimittaja lupaa, että tämä kiinteä vaha sopii juuri tälle automallille ja maksaa "vain" 300,00 € ja tämä toinen purkki toiselle automallille ja maksaa 450,00 €. Mutta kas kummaa, sama maalintuottaja toimittaa kummallekin autotehtaalalle samat maalit ja lakat. On tummanvärin vahaa ja valkean värin vahaa, mutta kummassakin värissä on usein sama lakka päällä. Näistä voi jokainen päätellä, mistä tässä on kysymys.

Otamme tähän artikkeliin myös kiinteän vahan esiteltäväksi, mitä ammattilaisen paljon käyttävät Suomessa eli DD Ghost Hider Carnauba Paste Wax. Ohjeissa kerrotaan, että froteinen vahasiesta pitää kastella ja sitten puristaa siitä liika vesi pois. Miksi näin? Koska näin työskentely on helpompaa, koska vaha ei imeydy kostean pinnan läpi froteeseen, vaan levittyy helpommin ohueksi kerrokseksi pinnalle. Valuva vesi ei ole haitaksi ja lisäksi koko ajoneuvon voi vahata

kerralla eli ei ole jämähtämisen vaaraa, eikä tule pölyäkään. Loppupyyhintä pitää suorittaa mikrolinalla, jota käännetään usein. Näin työaika saadaan usein jäämään puoleen tuntiin ja tunnissa jo hitainkin henkilö voi tämän tehdä.

Nanopohjaiset suojaukset

Markkinoille on tullut viime vuosina suoja-aineita, mitä voi sumuttaa myös märkään pintaan, mikä tuo haluttua helpotusta, koska työmäärä tällöin enemmän kuin puolittuu.

Palatkaamme takaisin kohtaan HUOLELLINEN PESU eli kun lopuksi on tehty loppupesuu shampooa, ja huuhdeltu pesuainejäämät pois, niin tälle puhtaalle, mutta märälle pinnalle voidaan sumuttaa tai

levittää suoraan uudenaikaisia märänpinnan suoja-aineita. Ne ovat usein tänä päivänä SiO2 teknologiaan perustuvia. Tämän Piidioksidin kovuusaste Mohsin kovuusasteikossa on 7 eli mitään huippukulutusta-kestävää suojaa näillä ei saada, mutta hyvä suoja kumminkin.

On kaksi tapaa...

Ensimmäinen tapa suojata auto tällä uudella teknologialla on sumuttaa esim. Labocosmetica Beneficia märälle, mutta puhtaalle pinnalle ohueksi, mutta tasaiseksi sumuksi ja sen jälkeen huuhdella pinnat huolellisesti puhtaiksi kaikista jäämistä. Hyvä ja toimiva tapa on aloittaa huuhtelu ajoneuvon alaosista. Lopuksi kuivaus aidolla säämiskällä... mutta eipäs tehdä



Drying Cloth

kään nyt näin, vaan nykytavan mukaan esim. Labocosmetica Panno Super Dryer – Kuivausmikroliinalla. Tästä liinasta eräskin tamperelaismobilitisti sanoi: ”Ei ole koskaan kuivaus ollut näin helppoa, vaikka pari liinaa tarvitaankin.” Nämä uuden ajan kuivausmikroliinat ovat toden totta tuoneet helpotusta auton kuivaamiseen eli liukuvat pinnoilla paremmin, sekä ovat todella imukykyisiä. Paras kuivausmikroliinatyyppe on sellainen, missä on kaksi eri puolta; Toinen maalipinnan kuivaamiseen ja toinen puoli lasien kuivaamiseen.



te pääsee kuivumaan ennen loppuhuuhdetta, pinnalle tulee hyvin taiteellisesti pinnoitettu alue, vaikka raitamuotoisena, joka ei lähde pois tavallisin menetelmin, vaan vaatii usein kevyen kiillotuksen käsin tai koneella.

Lopputulokset

Mitä eroa sitten on tällä uudella ja vanhalla teknologialla kuin erilainen työmenetelmä? Lopputuloksen voi helposti havaita. Tämä uusi nanoteknologia muuttaa vesipisaran muodon paljon pyöreämmäksi eli vesi liukuu helpommin pois pinnoilta tai voisi sanoa pyörä pois pinnoilta. Olen joskus lähtenyt heti tienpäälle märkäpinnoituksen jälkeen eli jättänyt väliin viimeistelykuivauksen ja saanut ihailla miten nätisti nämä vesipisarat pyörivät ”tanssien” pois konepelliltä ja laseilta.

Hyvin on auto kuivunut, mutta peräosaan tahtoo jäädä kuivumisläikkä. En voi suositella tätä loppukuivausmenetelmää ”pilkunviilaajille”, mutta käyttöautolle se usein riittää.

Make yli 30-vuotta autonhoitoa/Presco Oy

Tämä artikkeli ei tietenkään ollut mikään testi siitä, kumpi teknologia on parempi; uudempi vai vanhempi, sillä kummassakin teknologiassa on sellaisia ominaisuuksia, mitä toisessa ei ole, joten parhaan lopputuloksen saa, jos käyttää molempia eli ensin kiinteä vaha ja sen jälkeen alkaa autonpesujen yhteydessä käyttää uuden teknologian märkäpinnoitteita, niin yllätys on melkoinen eli auton pinnat ovat aina kuin uusia kuukausi – kuukauden jälkeen ympäri vuoden... mutta tietenkin vain, jos osamme pestä auton oikein.

Toinen tapa

Jos halutaan pidempiaikainen suojaus tämän uuden teknologian avulla, käytämme ämpäriin laitettavaa paksumpi koostumuksellista märäpinnan nanosuoja-ainetta esim. Labocosmetica Revitax. Käyttö on hieman vaativampaa, mutta

tulos huomattavasti parempi. Märkäpinnoite levitetään nimensä mukaisesti märälle, mutta puhtaalle pinnalle alue kerrallaan. Alue huuhdotaan heti levityksen jälkeen puhtaalla vedellä vesiletkun avulla, sillä tämä pinnoite ei saa kuivua ennen loppuhuuhdetta. Jos pinnoi-

PUUROJUHLA

Perinteiset Puurojuhlat pidetään SASIN TOUKOLAN juhlatalossa

Sunnuntaina 4. joulukuuta 2022 klo 15

Osoite on Sasintie 20.

<http://www.sasi.fi/juhlatalo-toukola/>

Puuroa • Yhdessäoloa • Arpajaiset

TERVETULOA!



KOKOUSKUTSU

Tampereen Seudun Mobilistit ry:n

SYYSKOKOUS

Torstaina 24.11.2022 klo 18.00

Restauranta

Kylä-Aakkulantie, Kangasala

Tilaisuus alkaa klo 17 kahvilla.



13 § YHDISTYKSEN SYYSKOKOUS

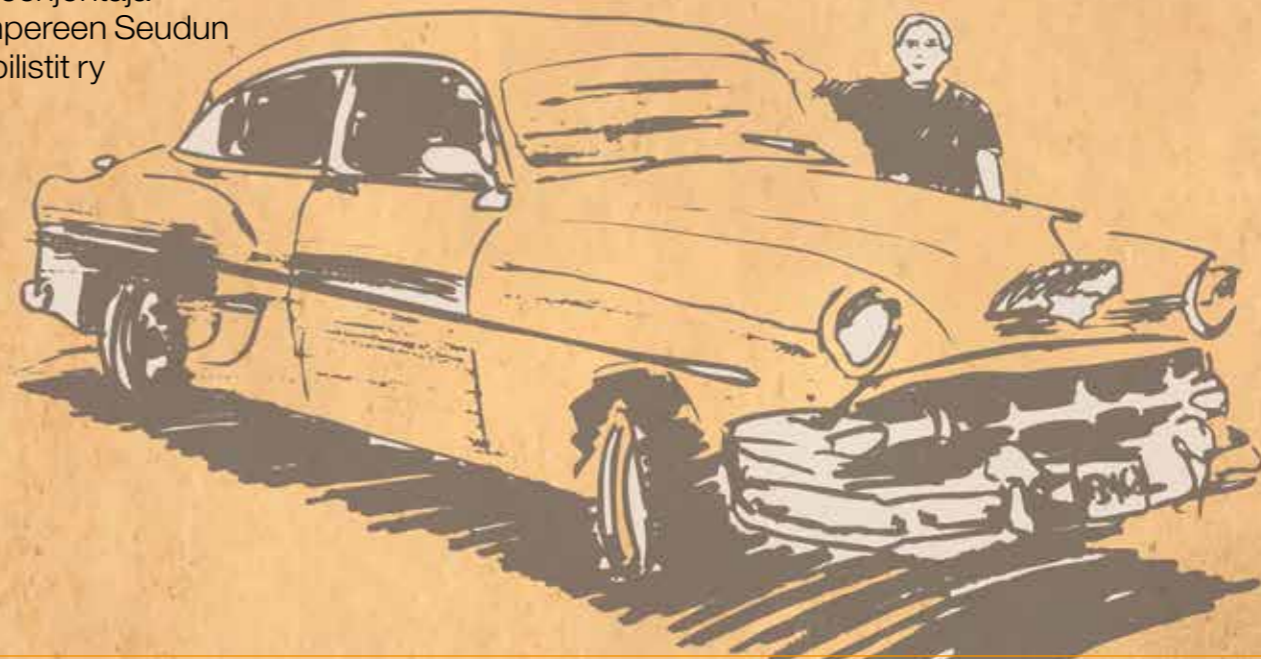
Yhdistyksen syyskokouksessa päätetään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri.
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
- 5) Hyväksytään yhdistyksen toimintasuunnitelma seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 6) Määrätään hallituksen puheenjohtajan ja muiden jäsenten kokouspalkkiot ja matkakorvaukset, sekä tilintarkastajien palkkiot seuraavaksi kalenterivuodeksi.
- 7) Määrätään yhdistyksen jäseniltä kannettavien jäsenmaksujen suuruus seuraavaksi kalenterivuodeksi.
- 8) Hyväksytään yhdistyksen talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 9) Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 10) Valitaan hallituksen muiden erovuoroisten jäsenten tilalle uudet jäsenet
- 11) Valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 12) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat.

Yhdistyksen jäsenen on syyskokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä hallitukselle kirjallinen esitys lokakuun 15. päivään mennessä.

TERVETULOA

Martti Piltz
Puheenjohtaja
Tampereen Seudun
Mobilistit ry





Suomessa paistaa kesällä aina aurinko, ainakin Hämeenkyrön Maisematiellä. Tämä maisema on kyllä komea myös heikommalla kelillä ja talvellakin.

Pala kauneinta Suomea?

Hämeenkyrö on tunnetusti kaunista seutua ja Maisematien varressa kauniita paikkoja on tiheässä. Kesäajeluistamme Hämeenkyröön suuntautuu perinteisesti joka kesä käynti Ranen luona, mutta on käyty myös Järvenpään Matin Rautapuistossa ja Hämeenkyrön torilla. Eiköhän Hämeenkyröön mennä tulevanakin kesänä.

Etsimme koko ajan FIVA World Event 2026-tapah-tumaamme hienoja kohteita, jossa ulkomaan mobilistit voisivat ymmärtää, miksi me pidämme Suomea aika kauniina maana. Varma veikkaus on esimerkiksi Maisematien Yrjölän marjatila ja kesäkahvila Mahnalassa. Eikä tila ole mik tahansa Yrjölä, vaan Hämeenkyrön karhuksi kutsutun Paavo Yrjölän (1902-1980) kotitila. Hän on toistaiseksi ainua suomalainen kymmenottelun kultamitalisti. Hän voitti vuonna 1928 silloisella ME-tuloksella.

Hämeenkyrön tieverkko on myös hyvin mielenkiintoinen.



Kesän toiselle Hämeenkyrön retkelle oli hyvä syy. Monia vuosia meitä Puurojuhlissa Sasin Toukolassa emännöinyt Paula Mansikkamäki jäi eläkkeelle ja kävimme muistamassa kerhon viirillä.

Erilaiset ja eri ikäiset valtakunnalliset maaliikenneväylät kie-

murtelevat maisemassa mutkikkaina ja mäkinä. Kun kauniita

maisemia riittää nykyisellekin Vaasan maantielle (mt 3), niitä on vanhoilla linjauksilla moninkertainen määrä.

Viime kesän käynnille Hämeenkyrössä oli vielä erityinen syykin. Olemme viettäneet Puurojuhlia Sasin Toukolassa jo vuosia ja vietämme tänäkin vuonna. Yleinen arvelu oli, että ainakin 16 kertaa olemme Toukolassa olleet joulupuorolla. Ja aina se on ollut tavattoman hyvää! Ja mikäli joulukuun hämärässä mitään näkee, niin Toukola sijaitsee myös mahtavassa maisemassa.

Toukolan emäntä Paula Mansikkamäki on siirtynyt eläkkeelle ja kävimme tervehtimässä häntä ja luovutimme kerhon viirin pitkän yhteistyömme muistoksi. Ja oli siinä kukkapuskakin. Meitä oli 42 henkilöä paikalla. Paula oli silminnähdyn iloinen muistamisesta. Kiitos tämän retken junailusta Torstille!

Tänä vuonna Puurojuhla on sunnuntaina 4.12.

Kuvat: mpz



Näin kirjoitat Hyrys-sy-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: martti.piltz@mobilial.fi

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

2022

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry

Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen

Lehden osoite: martti.piltz@mobilial.fi

Ulkoasu:

Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com

Hyrys-sy 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 2023 HYRYSYSY:t ilmestyvät:

1/2023	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2023
2/2023	juhannukseksi	aineistopäivä 24.05.2023
3/2023	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2023
4/2023	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2023

ARTIKKELIT

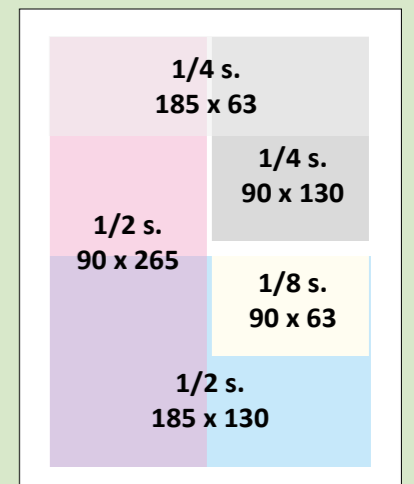
Lehden toimituksellista sisältöä tuotetaan talkoohengessä. Toimituskunta ottaa mielellään vastaan teksti- ja kuva-aineistoa julkaistavaksi sekä vinkkejä sisällön kehittämiseksi.

Painos: 750 kpl

Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere

ISSN 0789-094X (painettu)

ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



TAMMOBIN 2022 TAPAHTUMAT

LOKAKUU

Torstaina 6.10. klo 17

Kerhoilta. Vierailu Fixus - Kangasalan Autotarvikkeessa. Isäntänä toimitusjohtaja Jukka Heikkilä. Kahvitarjoilu

MARRASKUU

Torstaina 24.11. klo 18

Syyskokous Restaurannassa. Kahvitarjoilu alkaen klo 17. Katso ilmoitus sivulla 35

Keskiviikkona 30.11. klo 18

Kerhoilta Presco Oy:ssä Pälkäneellä. Isäntänä toimitusjohtaja Markku Uotila. Kahvitarjoilu

JOULUKUU

Sunnuntaina 4.12. klo 15

Puurojuhla Sasin Toukolassa. Kts. ilmoitus sivulla 34

Lauantaina 10.12. klo 10 (-16)

Järjestyksenvalvojakortin kertauskoulutus. Koulutus on niille jäsenillemme, joiden järjestyksenvalvoja kortti vanhenee lähiaikoina. Kouluttajana Jori-Pekka Wiklund. Ilmoittaudu: martti.piltz@gmail.com



Mökki rannalla

Tampereen seudun Mobilistit ry omistaa Kangasalan Kirkkojärven rannalla rantakiinteistön. Kiinteistön nimi on kekseliäästi Restau- eli restaurointi ja ranta eli Restauranta. Moni on kuvitellut sen restaurantiksi eli ravintolaksi.

Juhlaan? Kokoukseen? Saunailtaan?

Restauranta-kiinteistö on jäsenistön käyttöön vuokrattavissa. Hinta on lähes nimellinen 50 euroa/vuorokausi. Kirkkojärven ranta on vain katselua ja ihailua varten. Vesi on käyttökelpotonta. Pihaa on hehtaarin verran. Vuokrattavaan tilaan kuuluu piha, grillikatso ja "uusi" tupamme. Rakennuksessa on tupasali, johon helposti mahtuu parikymmentä henkilöä istumaan pöytien ääreen penkeille. Tuvassa on takka ja jättinäyttö, mahdollisia sähköisiä esityksiä varten. Rakennuksessa on myös sauna, jossa olemme olleet kymmenen henkilön porukassakin. Saunalla on terassi järvelle päin, valitettavasti uiminen on vain mahdotonta. Pesutilassa on kaksi suihkua.

Restauranta-kiinteistöä hoitaa isännistö:

Restauranta-kiinteistön pehtoori: Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi

Rakennuksessa on normaali kotikeittiö varusteineen. Vesi tulee ja menee. Luonnollisesti on myös WC. Lämmitys perustuu sähköpattereihin ja ilmalämpöpumppuun. Rakennuksessa on aina peruslämpö. Edullinen käyttömaksu perustuu siihen, että käyttö on vastuullista. Rakennus on pidetty hyvässä kunnossa ja sitä hoidetaan huolellisesti ja ennakoivasti. Vuokraajilta odotetaan, että he siivoavat omat jälkensä ja kuljettavat roskansa ja muut jätteet pois.

Vapaita käyttöaikoja on paljon. Käytännössä vain joka maanantai on varattu kerholaisten käyttöön.



Presco tarjoaa yli 30-vuoden kokemuksen ammattikemikaaleista, joilla saadaan puhdistus- tai suojaustyö tehtyä nopeasti ja helposti.

ON HYVIN TÄHDELLISTÄ HOITAA LAATUA LAADULLA

Varoitus! Nämä kemikaalit aiheuttavat riippuvuutta

TÄLLÄ SAAT VEDEN PYÖRIMÄÄN!

JOS VAIN PARAS KELPAA!!!

Uuden Sukupolven PinnoiteShampoo 1:100 - 1:200 Kesto jopa 4kk

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

HUIPPUTUOTTEITA FENNOLTA

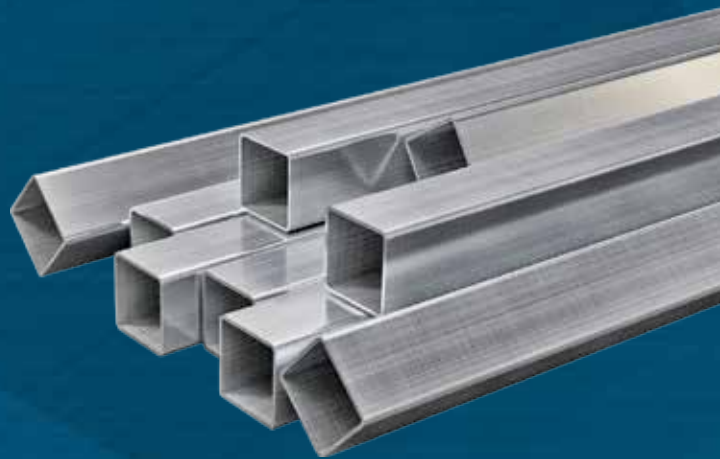
HENKILÖ- JA
PAKETTIAUTOT



RASKAS MAANTIEKALUSTO
JA TYÖKONEET



OHUTSEINÄPUTKET JA
JATKOJALOSTUS



**KIITOS,
KUN VALITSET
KOTIMAISEN
TUOTTEEN!**



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

www.fennosteel.com - www.fennoheavyduty.com