

HYRYSY

– MENOLAINEN

60

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 3 / 2025





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
In memoriam, Reijo Kurkinen	4
Toimittajalta	6
Keskusliiton kuulumisia	7
EU romuautodirektiivi etenee	8
Summer tour round two lakes	9
Museo- ja harrasteajoneuvot pelastuivat	10
Kesätapahtumat, Kurvaa Kangasalle	12
Restaurantpäivät	13
Perinteinen vierailu Hämeenkyrössä	15
Vääksyn mobilisti-ilta	16
Kesän makkaraterapiat	16
Näsijärviajo 2025	17
Kanttiautokruising	18
Mustalahti	20
Museomatalla Englannissa, osa 2	22
Merkkinurkka	26
Matti Järvenpää memorial	25
Rane muistelee, osa 86	28
Falunin markkinat	34
Nahkapintojen puhdistus ja ruokinta	38
Hallituksen jäsenet: Tuukka Perkola	42
Seuraavassa numerossa	45
Tammobin tapahtumia 2025-2026	46
Hyrysysyn kauppapaikka	46

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: 200 kpl, sähköinen jakelu 500 kpl
 ISSN 0789-094X (painettu) ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



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

Vuoden 2025 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2025	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2025
2/2025	ennen juhannusta	aineistopäivä 24.04.2025
3/2025	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2025
4/2025	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2025

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 3/2025 TOIMITUS: Martti Piltz, Leila Suutarinen, Petri Kata, Tuukka Perkola, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Markku Uotila, Asko Nieminen, Aada Sainio, Meelis Niin

Kannen kuva: Petteri Eskola kiittää Ford A-urheiluautollaan Kanttiautokruisingissa. Kuva: Aada Sainio

Menneiden aikojen kauneus ansaitsee suojelunsa

Kesä on ollut tapahtumarikas ja täynnä kohtaamisia, elämyksiä ja harrastamisen iloa. Nyt syksyn tullen moni vetäytyy talliinsa tai verstaalleen huoltamaan ja parantelemaan aarteitaan – niitä ajoneuvoja, jotka kantavat mukanaan paitsi teknistä osaamista, myös kulttuurihistoriallista arvoa.

★ ★ ★

Valitettavasti kesän tapahtumissa on ilmennyt myös ikäviä piirteitä. Ilkivalta, joka kohdistuu toisten omaisuuteen, on paitsi käsittämätöntä, myös syvästi loukkaavaa. On vaikea ymmärtää, kumpuaako tällainen toiminta kateudesta, huomionhakuisuudesta vai jostain muusta. Erityisen surullista se on nyt, kun harrastajakenttä on onnistunut vaikuttamaan EU:n jätedirektiivin valmisteluun – ja kompromissiesitys näyttää tukevan historiallisten ja harrasteajoneuvojen asemaa sallien kansalliset poikkeamat ja määrittelyt.

Suomen Ajoneuvohistoriallinen Keskusliitto (SAHK) on toiminut aktiivisesti edunvalvojana ja saanut harrastajien äänen kuuluviin. Työ ei kuitenkaan pääty tähän. Kulttuurihistoriallisen ajoneuvoharrastuksen puolustaminen vaatii jatkuvaa yhteistä ponnistelua, ja on tärkeää, että meitä on paljon – ja että toimimme yhtenäisesti.

★ ★ ★

Katse on jo kääntynyt tulevaan. Ensi kesän FIVA World Event 2026 -tapahtuman valmistelut etenevät vauhdilla. Ilmoittautuminen on avattu, ja yhteistyö Tampereen kaupungin, Finnpark Oyn sekä Matkapoikien kanssa on



hyvässä vauhdissa. Tapahtuma järjestetään 27.–30.7.2026, ja sen onnistuminen vaatii meiltä kaikilta panosta – niin ennen tapahtumaa kuin sen aikana.

★ ★ ★

Toivotan kaikille raikasta ja inspiroivaa syksyä. Pidetään yhdessä huolta kulttuuriperinnöstämme ja tuetaan toisiamme – niin arjessa kuin tapahtumien valmisteluissa ja toteutuksissa.

Kannattajajäsenemme:

ProMart



O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE

Mesi M Autooy



**Rannikon
Aarre**



KIRPPUTORI
Oskarin Olohuone

**VEHONIEMEN
AUTOMUSEO**

Plus

Katsastus

Pirkkala - Mustimäenkuja 1

In memoriam



Reijo Kurkinen

3.6.1944 Tampere – 11.7.2025 Sodankylä

Tampereen Seudun Mobilistien takavuosien Diamond-kuski Reijo Kurkinen on menehtynyt. Reijolla todettiin syöpä vuonna 2021. Jo sitä ennen hänellä oli ollut sydän- ja verisuonisairauksia.

Reijo ajoi Diamondilla sen toiseen entisöintiin saakka, 1990-luvun alkuun. Hänellä oli usein mukana koko perheensä, puolisonsa Irja-Liisa, Reijon kielellä Hurja-Liisa ja lapset Janne ja Mari. Silloin Diamondilla ajettiin tuhansia kilometre-

jä vuodessa ajotapahtumissa, Retkeilyajoissa ja Ruotsissakin. Reijo osallistui Diamondin kanssa elokuvien ja tv-ohjelmien kuvauksiin, joissa tytär Marikin oli mukana.

Reijo syntyi Pispalassa, kun isä oli vielä soittimassa. Isä, Kustaa, oli kuorma-autoilija, joka menehtyi Reijon ollessa viisi vuotias. Sen jälkeen Reijon äiti Helvi jatkoi kuorma-auto yritystä. Reijo hoiti yrityksessä palkanlaskua jo nuorena.

Hän oli töissä moottoripyöräkorjaamossa. Valmistuttuaan Tampereen Teknillisestä koulusta autoteknikoksi, hän siirtyi TVH:n palvelukseen.

TVH:n mies

Reijo oli TVH:n mies. Hän sanoi aina puhuessaan, ”meillä, tarkoitan siis TVH:ta”, riippumatta ajasta, paikasta tai asiasta. Toinen tyypillinen intohimo, jo isänsä ammatin mukaan, oli diesel-moottori. Kun nykynooret on bensalengkareita, Reijo oli dieselsaapas. Kaiken piti liikkua dieselin voimin. TVH:n aikana Reijo oppi käyttämään kaikenlaisia tiekoneita, tunsu niiden huollon, ylläpidon ja hankintamenettelyt. Ja oppi myös huoltamaan ja korjaamaan käyttämänsä koneet.

Myös vapaa-aikaansa Reijo käytti TVH:n henkilökunnan rentoihin. Hän pelasi pesäpalloa TVH:n harrastepesisjoukkueessa, mistä myös tytär Mari sai kipinän pesikseen. Reijo valmensi Kangasalan Kisan naisjoukkuetta muutamana vuotena. Hän ajoi myös ST-kilpailuja.

Mobilian museomestari

Reijo oli kiinnostunut vanhoista työkoneista ja työtavasta eli tieliikenteen kulttuuriperinnöstä. Siksi hänellä oli linja-autokorttikin. Hetkeä ennen kuin Tielaitosta, entistä TVH:ta, aloitettiin palloilla ja liikelaitostaa, Reijo siirtyi vuonna 1999 Mobilian palvelukseen museomestariksi. Ensin hän kiersi ympäri maata tiepiireissä ja tiemestartukikohdissa inventoimassa niihin museoitua kalustoa. Sitä kesti kaksi vuotta. Vuonna 2002 Mobiliaan valmistuivat kokoelmatilat, joihin Tielaitoksen museokokoelmat siirrettiin.

Museomestarin töihin kuului Mobilian ja sen yhteistyökumppanien vierasryhmien vastaanotto, kuljettaminen ja opastukset. Mobilian museobussilla tuli mittariin tuhansia kilometrejä ja varmaan samanverta erilaisilla vanhoilla edustusautoilla. Reijo myös kuljetti paljon autoja ja muuta kalustoa ympäri Suomen ja osallistui tarvittaessa lähes kaikkeen museon toimintaan, erityisesti lumen auraamiseen. Vaihteleva työ sopii supliikkimies Reijolle; hän piti asiakkaista ja asiakkaat pitivät hänestä. Reijo oli ”vanhan liiton miehiä” yksityisyrittäjän poikana; hän

valmistautui huolellisesti kaikkiin tehtäviinsä ja hoiti ne viimeisen päälle.

Lapin ihailija

Ensimmäisen kerran Reijo lähti Lappiin kaveridensa kanssa 12-vuotiaana, siis kesällä 1956. Jos on silloin käynyt Lapissa, muistaa, että se oli aivan toinen kuin nykyisin, puhumattakaan ulkoilu- ja vaellusvarusteista. Mutta Reijo ihastui luontoon ja maisemiin.

Elämässä kävi niin onnellisesti, että hän tapasi Tallinnan laivalla ystävänpäivänä vuonna 2000 Lapin tytön Soilen. Yhdessä he kävivät pilkillä, retkeilivät ja hillastivat. Reijo muutti eläköidyttyään Sodankylään vuonna 2009 ja on haudattu sinne.

Omissa muistoissani

Olin vuosia Reijon työtoveri Mobiliassa. Meillä oli vierekkäiset työhuoneet Mobilian entisessä Tiemestartukikohdassa. Kun olimme molemmat pitkään poikamiehiä, aamukahvit kokkailtiin yhdessä entisessä TVH:n keittiössä. Reijon kanssa kurvailtiin työasioissa, mutta ihan huvikseenkin Suomea ristiin rastiin.

Lapissa Reijo kuskasi minua vaelluspolkujen päähän tai haki pois ja joskus tuli katsomaan Pyhätunturille. Mieleen on myös jäänyt Pelkosenniemen Kitisen joenvarsikylän Suvannon lossin ja Savukosken Seitajärven tien inventointiretket. Hänen ja Soilen vieraanvaraisuudesta sain nauttia usein, viimeksi Vetkun Magneettimäen muistokeikalla vuonna 2023. Reijo oli silloin jo huonossa kunnossa ja jatkuvassa lääkityksessä, mutta halusi välttämättä ajaa minut Oulun asemalle. Olimme niitä harvoja, jotka olimme olleet muistomerkin paljastustilaisuudessa vuonna 1993.

Kepeät mullat Reijolle,

Martti Piltz

Mari Kankaanpään avustuksella

Kuva: Reijo Kurkinen mielipuuhaan kuljettamassa Mobilian arvovieraita museoautolla. Kuvassa liikenneministeri Matti Aura. Kuvakaappaus Kangasalan Sanomista

Tsägää vai kansalaisvaikuttamista

On hyvä tietää, minkä asioiden kanssa Eduskunta askartele. Siispä lueskelen, mitä EU:n juttuja Eduskunnan valiokunnille on tullut. Se on helposti saatava julkinen tieto. No, pari vuotta sitten siellä oli tämä EU:n jätedirektiivi eli ”romuautodirektiivi” ja se oli vain Ympäristövaliokunnan listalla. Esitys sinänsä oli hyvin perusteltu kierrätyksen tehostamisen näkökulmasta, kuten myös autoalan kaupan käynnin tehostamisen tarpeesta. Aloin kiroilla silmittömästi sitä, että lausuntoaika oli umpeutuksessa, eikä kukaan ollut huomannut reagoida siihen.

Soitin heti SAHK:n puheenjohtajalle, joka sanoi tuntevansa Ympäristövaliokunnasta jonkun henkilön. Hän soitti eteenpäin heti tälle henkilölle, joka sattui istumaan valiokunnan vapaa-muotoisessa tapaamisessa. Puhelin pantiin kuulemma kaiuttimelle, jolloin valiokunta pääsi heti juonesta kiinni. Lausunto ehti nipin napin ajoissa, joka johti siihen, että Liikennevaliokuntakin kiinnostui asiasta. Sitten SAHK kokosi asiantuntijoista työryhmän, joka mietti ja neuvotteli, miten esitystä pitäisi ja voisi muokata niin, että sen hyvät ja tärkeät asiat voivat toteutua, mutta eivät tuhoa ajoneuvoharrastuksen toimintaedellytyksiä.

Kun SAHK ensimmäisen kerran tuli ulos esityksensä kanssa, se herätti lähinnä hämmennystä ja tietysti perinteistä



vähättelyä ”ei hyvä, kun me ei sitä esitetty” eli N.I.H. Mutta tähänkin oli jo ehditty varautua. Ei tietenkään riitä mihinkään, että jotain asiaa ajaa alle 10 000 SAHK:n jäsenkerhojen jäsentä. Työryhmä kasasi esityksensä taakse suunnilleen parikymmenkertaisen tukijoukon moottoriajoneuvoharrastajia. Matkalla direktiivi muuttui asetukseksi, joka on huomattavasti velvoittavampi asia kuin direktiivi. Myös esityksen sisältö kiristyi, kun Euroopan komissio teki siitä ehdotuksen. Toisaalta suomalaiset Euroopan

parlamentin jäsenet eli me pit kiinnostuivat asiasta. Euroopan isot maat eivät innostuneet, mutta Pohjoismaat löysivät yhteisen sävelen.

Kun kirjoitan tätä, päässäni on 15 senttimetrin pystytukka (tosin melko harva), kun odotamme äänestyksen tulosta 9.9., jossa päätetään ajoneuvoharrastukselle myönteisestä ”kompromissiehdotuksesta” Euroopan parlamentissa.

Meni miten meni, koko tämä prosessi on opettanut SAHK:lle aivan uuden tason ja tavan toimia. Nyt sitten Tampereen Mo-

bilisteilla on samanlainen mahdollisuus vaikuttaa Hyrrys-syn muotoon tulevaisuudessa, kun tämä mallilehti ei ole käsissä vaan ruudussa. Toki tämänkin voi kopioida paperille, jolloin siihen voi pudottaa voileivän ja sillä voi sytyttää tulen takkaan, kun se luettu tai voi sen laittaa aikaisempien lehtien kanssa samaan pinnoon. Mutta alkuperäinen lehti säilyy digitoidussa muodossa näillä näkymin lähes ikuisesti, kuten Hyrrys-syja on jo vuosia säilytetty.

yst. mpz

Kuva Jussi Muotiala

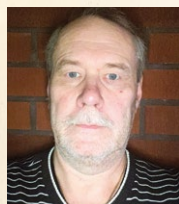
Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata
Puheenjohtaja
petrikata65@gmail.com
0400 633 632



Pasi Myllymäki
Varapuheenjohtaja
peemyllymaki@gmail.com
040 548 7914



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



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



Pyry Raunio
Viestintä
pyry.raunio@gmail.com
045 113 1430



Kalevi Nokkonen
Pihapehtoori
kalevijakari@gmail.com
050 596 1219



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

Keskusliiton kuulumisia

Olemme saavuttaneet yhden virstanpylvään, kun EU:n parlamentti on 9.9. päättänyt hyväksyä pääpiirteissään kompromissiehdotuksen ELV-asetukseen eli ”romuajoneuvoasetukseen”, joka ottaa laajasti kantaa ajoneuvojen valmistukseen, elinkaaren aikaiseen käyttöön ja käyttökelpoisuuden arviointiin sekä ajoneuvojen ja niiden osien purkamiseen, romuttamiseen ja osien tuontiin ja vientiin. Asetusta on valmisteltu vuodesta 2019 saakka ja voimaan tullessaan se velvoittaa jäsenmaita. Voimaantulon edellytyksenä on vielä komission, EU-edustajiston ja parlamentin yhteisen kannan laatiminen esityksen pohjalta. Lopullinen asetus harvoin merkittävästi muuttuu enää tässä vaiheessa.

Ennakkotietojen perusteella historialliset- ja harrasteajoneuvot rajataan ELV-asetuksen ulkopuolelle, kun ne ovat kulttuurisesti arvokkaina ajoneuvoluokkina luokituksensa mukaisessa käytössä. Jäsenmailla on kansallisesti liikkumavaraa säätää siitä, miten ajoneuvoluokat määritellään ja valvotaan. Käytännössä ajoneuvolakia ja määräyksiä tullaan asetuksen perusteella Suomessa muuttamaan ja näihin erityisiin ajoneuvoluokkiin siirtyvät ajoneuvot tultaneen tarkastamaan Traficomien hyväksymän puolueettoman tahon toimesta.

On todennäköistä, että

asetuksen pohjalta määrätään romutettavaksi ajoneuvot, joilla ei ole edellytyksiä liikenteeseen tai jotka ovat poistettu rekisteristä ja jotka eivät kuulu historiallisten- tai harrasteajoneuvojen ryhmään, eikä niillä ole kunnostusedellytyksiä kohtuullisella kustannuksella tai aikataululla. Nämä ovat asioita, joissa on vielä paljon säätämistä eli työ on vielä kesken.

Me SAHK:ssa pyrimme yhdessä yhteistyöverkostomme ja edunvalvontajäsenistömme kanssa saamaan päättäjiin keskusteluyhteyden uuden ajoneuvolain ja tarkastustoiminnan kehittämiseksi. Kansallisen säännösten toivotaan edistävän ja mahdollistavan liikkuvan kulttuuriperinnön, monipuolien ajoneuvoharrastamisen sekä kilpa-ajoneuvojen rakentamisen ja käytön.

Asetusehdotuksessa mainitaan asiantuntijataho, joka tekee arvion ajoneuvosta mm. silloin, kun arvioidaan ajoneuvon romu-statusta, kunnostuskelpoisuutta ja kulttuuriarvoja. Tähän kohtaan haluamme kansallisesti vaikuttaa, koska virkamies tuon kohdan kirjoittaa, ellei saa kentältä yhtenäistä apua. Ajoneuvoharrastajina emme ole yksin tavoittelemassa tuota roolia. Meillä on vastassa ainakin katsastajat ja romuttajat, jotka mielellään suoraan tai etujärjestöjensä kautta alkavat arvioimaan ajoneuvojen romukriteereitä ja harrastus-

kelpoisuuksia. Meidän pitää pystyä harrastajien edustajina esittämään yhteinen näkemys siitä miten valvonta ja tarkastustoiminta järjestetään. Olemme avanneet asiasta keskustelun Traficomien kanssa ja aktivoimme aiheesta nyt, kun kansallinen soveltaminen lähenee. SAHK ei ole ollut esittämässä tätä asetukseen eikä ole tekemässä itselleen tarkastusmonopolia. Nyt on ajoneuvoharrastajien koottava voimansa ja puhallettava yhteiseen hiileen, jotta kansallinen jousto saadaan palvelemaan harrastustoimintaamme.

Toiminnallinen ja yhteisöllinen tapahtumakesä alkaa olla ohi. SAHK:n valtakunnalliset ajot ajettiin Pietarsaareissa Botnia Rundanin nimellä. Itselläkin oli mahdollisuus osallistua osana kesän kulttuurimatkailua tähän loistavasti järjestettyyn tapahtumaan. Kiitos siitä! Tänä vuonna ystävämme Veteraanimoottoripyöräklubi ry on viettänyt 50-vuotisjuhliaan. VMPK:lla on ollut koko vuosi yhtä juhlaa: juhlanäyttelyitä eri puolilla Suomea, juhlaralli ja varsinaiset syntymäpäiväjuhlat. Mansen Masinistit Peltosen Jupen vetämänä rakensivat mm. Vehoniemmen näyttelyn ”Tampere-laista moottoripyöräilyä 50 vuotta”. Aika menee nopeasti ja ensi vuonna Suomen harrastustoiminta nousee kansainväliselle ulottuvuudelle, kun saamme FIVAn 60-vuotisjuhlavuonna

järjestää ainoana maana FIVA World Event-tapahtuman, jonka ilmoittautuminen on alkanut vauhdikkaasti - liki neljäkymmenellä autolla - ja olen vakuuttunut, että ajo tulee täyteen. Tampere on puurtanut jo vuosia töitä tapahtuman eteen ja tätähän harjoiteltiin valtakunnallisilla ajoilla jo viime vuonna.

Toivotan hyvää syksyä. Jollain on edessä loska-ajot ja muillakin alkamassa harrastustoiminnan aika talleissa ja arkistoissa. Kaivakaapa esiin vanhat kaitafilmit, jotka olette kuvanneet SAHK:n tapahtumissa eri vuosikymmenten aikana. Tulemme kyselemään harrastajilta niitä. Me SAHK:ssa lupaamme jatkaa vaikuttamistyötä yhteistyökumppaneidemme ja jäsenjärjestöjemme kanssa yhteisen harrastuksemme eteen. Kiitos, että olette mukana, jokaisen yksittäisenkin ajoneuvoharrastajan panos on tärkeä!

Leila Suutarinen
SAHK ry, puheenjohtaja



TERVETULOA LÄHIRUOKA- JA KÄSITYÖOSTOKSILLE VEHONIEMEN AUTOMUSEOLLE



- * Joulupuuropäivät 22.11.-14.12. klo 10-16
- * Joulupuodista joulukerho 22.11.-14.12. klo 10-17
- * Joulumyyjäiset 6.-7.12. klo 10-15

EU romuautodirektiivi etenee

– historialliset ajoneuvot ja harrasteajoneuvot asetuksen ulkopuolella

EU:n jätedirektiivi uhkasi vielä keväällä viedä autot museoista ja harrasteajoneuvot ladoista. Nyt meneillään oleva kompromissiesitys näyttää olevan harrastajien puolella ja sen perusteella sallitaan kansallisia poikkeamia ja määrittämiä historiallisten- ja harrasteajoneuvojen osalta.

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto on toiminut aktiivisesti romuajoneuvoasetuksen järkeistämisen edistämässä jo vuodesta 2023, jolloin ensimmäiset lausuntopyynnöt aiheesta saatiin. Komission ehdotus maaliskuussa 2025 oli musertava, siinä rajattiin ulos varaosakauppa yksityisten välillä ja ylipäätään aihoiden sekä muiden harrasteajoneuvojen säilytys. Olemme voimakkaan vaikutustyön avulla ja Suomen ajoneuvoharrastusyhdistysten ja museoiden edunvalvojana saaneet äänemme kuuluviin. Asetuksen lopullisessa kompromissiehdotuksessa on äänestukseen syyskuussa menossa versio, jossa kansallisen harkinnan varassa on museo- ja harrasteajoneuvojen määrittely ja nämä ajoneuvoluokat ollaan ehdotuksen mukaan rajaamassa varaosineen jätedirektiivin ulkopuolelle.

Olemme avanneet touko-kuussa keskustelun Traficom ja Liikenneministeriön kanssa ajoneuvolain muuttamisesta museoajoneuvojen laajemman määrittelyn ja uuden harrasteajoneuvoluokan osalta, jotka osataan mahdollistaisivat monipuolisen harrastustoiminnan jatkumisen kiristävistä EU lainsäädännöstä huolimatta. Valmistelumme tukee hyvin meneillään olevaa esitystä ja suhtaudumme kehitykseen positiivisesti.

Esityksessämme kansalliset ja valtakunnalliset ajoneuvojärjestöt verkostoituneen tulisivat tarkastamaan historialliset ja kulttuurillisesti merkittävät harrasteajoneuvot ja kilpa-ajoneuvot nykyisen museoajoneuvotarkastustoiminnan kaltaisesti. Muutoksia tulisi tarkastustoiminnan pätevyysvaatimuksiin,



Tämä tyhjä Mersun holkki on ollut tienposkessa kauan, koska kuljettajan puolella lokasuojat kasvavat jäkälää. Ehkä kyseessä on taideteos, koska vastuullinen harrastaja säilyttäisi varaosa-aihiotaan paremmin.

koulutuksiin ja tarkastusten rekisteröintiin. Tältä osin keskustelut ovat kesken ja jatkamme parhaan ratkaisun etsimistä Suomen ajoneuvoharrastajien ja paikallisten viranomaisten kesken. Yhteistyö ja tarkastustoiminnan järjestäytyminen on joka tapauksessa pieni vastantulo sille, että saamme jatkaa kulttuuri- ja harrastustoimintaa ajoneuvojen parissa.

Pyrimme edelleen vaikuttamaan EU viranomaisiin, jotta meneillään oleva kompromissiratkaisu hyväksytään ajoneuvoharrastajien kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Äänestys suoritetaan saamamme tiedon perusteella syyskuun alussa. Teemme parhaamme, että harrastustoimintaa voidaan jatkosakin toteuttaa monipuolisesti. Kokemusten ja muistojen kautta syntyy liikkuva kulttuuriperintö – myös tulevaisuudessa. Vetoimuksen allekirjoittaneet järjestöt edustavat yli 200 000 suomalaista ajoneuvoharrastajaa.

Lisätietoja

Leila Suutarinen, SAHK puheenjohtaja, Vehoniemen automuseon museonjohtaja, puhelin 050 365 7023
Janne Öllenberg, SAHK asiantuntija, Espoon Automuseo ry hallituksen jäsen, puhelin 040 674 5001

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry
Autoliitto ry
Veteraanimoottoripyöräklubi ry
AKK-Motorsport
Finnish Hot Rod Association, FHRA
Automuseoiden Neuvottelukunta ry
Suomen Moottoriliitto ry
Suomen Motoristit SMOTO ry

SAHK ry:n jäsenyhdistykset:

30 alueellista jäsenyhdistystä
valtakunnallinen Veteraanikuorma-autoseura ry

SAHK ry:n edunvalvontajäsenet:

Suomen Mercedes-Benz Klubi ry
Autohistoriallinen Seura ry
Naisten Automobiiliklubi ry
Suomen Studebaker klubi ry
Suomen Volvo kerho ry
Volvo 1800-kerho ry
Espoon Automuseo ry
Vehoniemen Automuseoseura ry

Summer Tour around Two Lakes

Certified FIVA World Event 2026 Tampere 27.-30.7.2026

FIVA:n* vuoden 2026 päätaphtuma ”Two Lakes” järjestetään Tampereella. Se on korkeatasoinen kansainvälinen harrasteautotaapahtuma, jonka FIVA myöntää vuosittain vain yhdelle järjestäjämälle. Nykyisen varustilanteen perusteella tapahtuma kokoaa iloisia historiallisten ajoneuvojen harrastajia mm. Saksasta, Ruotsista ja Baltian maista tutustumaan harrastajiin ja harrastukseen eri maissa. Tampereen seutu tarjoaa osallistujille Suomen kauneimpia teitä, järvimaisemia, luontoa, kartanoita sekä teollisuusarkkitehtuuria. Puhdas luonto, valoisat kesäyöt ja ympäristöstävällisyys ovat keskeiset vetovoimatekijät.

Järjestäjät

1966 perustetun maailmanlaajuisen FIVA:n päätehtävänä on ajoneuvokulttuuriperinnön säilyttäminen. Tärkeässä roolissa UNESCO:n kanssa tehtävän yhteistyön lisäksi on ympäristöstävällisyys, jonka myötä harrastuksen positiivinen mielikuva voidaan säilyttää jatkossakin. Työtä tehdään komissioissa, joita on Nuorisosta Tekniikkaan.

Suomessa FIVA:n jäsenliittona toimii SAHK ry**, joka vastaa tapahtuman toteuttamisesta. Aloitteen tapahtuman hankkimisesta Suomeen teki SAHK:n jäsenyhdistys Tampereen Seudun Mobilistit ry, joka vastaa käytännön järjestelyistä. Vuoden 2024 Retkeilyajo toimi harjoituksena FIVA World Eventiä varten.

Tapahtumasta

Tapahtuman keskus on Tampereen ydinkeskusta. Kaikki ohjelmakohteet, paitsi ajolenkit, ovat alle 400 metrin säteellä hotelleista. Osallistujat majoitetaan Tampereen keskustan Tammer- ja Ilves-hotelleihin. Yleisöllä on mahdollisuus tutustua ajoneu-

voihin näyttelyssä, joka järjestetään Finn-parkin tiloissa Frenckellin parkkihallissa.

Ajoreitit kiertävät Tampereelta länteen ja itään. Tapahtuman luonteesta johtuen ajomatkat ovat suhteellisen lyhyitä, jotta yhteisöllisyydelle jää aikaa. Reitit julkistetaan hieman myöhemmin, mutta päiväkohteet ovat Laukon kartano, Mobilia ja Vehoniemen Automuseo.

Nelipäiväisen tapahtuman ohjelmassa on esimerkiksi Tampereen kaupungin vastaanotto, sisävesiristeily sekä illallinen Tampereen Viikinsaaressa. Osanottajille tarjotaan laajaa ”pre- ja post-tour” ohjelmaa, koska varmasti useat heistä eivät ole aikaisemmin käyneet Suomessa

Vastuullisuus

Tampereen kaupunki on sitoutunut edistämään alueellaan kestävä kehitystä ja myös Tampereen Seudun Mobilistit ottavat tämän Two Lakes -tapahtumassa huomioon. Jokaisella tapahtuman yhteistyökumppanilla on kestävä matkailun sertifikaatti. Lisäksi osallistuvien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kompensoidaan. Tampereen Seudun Mobilistit ry on harjoitellut sitä SAHK:n valtakunnallisissa Retkeilyajoissa 2024. Silloin ensimmäistä kertaa maassamme laskettiin historiallisten ajoneuvojen ajotapahtuman hiilijalanjälki, joka kompensoitui istuttamalla puuntaimia yhdistyksen toimintakeskuksen pihaan.

Osallistujista

Ajoihin hyväksyttävät ajoneuvot ovat valmistettu vuosien 1886–1986 välisenä aikana ja tämä takaa vetovoimaa eri ikäryhmiin, tyypillisesti ihmisiä kiinnostavat oman lapsuuden autot. Keski-Euroopassa harrasteautoilu nähdään myös liiketoimintamahdollisuutena, koska tämän tyyppisten

tapahtumien osallistujia on lifestyle-nautiskelija. Autokunnat koostuvat pääsääntöisesti pariskunnista, jotka usein myös pukeutuvat ajoneuvonsa aikakauden mukaisesti. Ajoneuvo/asu-kokonaisuus voi olla pitkäaikaisen suunnittelun lopputulos. Osa on rakentanut autonsa itse, toiset hankkivat ja huollattavat ne ammatti-liikkeissä. Jälkimmäinen kasvavana trendinä työllistää enenevässä määrin alan ammattilaisia myös Suomessa.

Yhteistyökumppanit

Historiallisista ajoneuvoista puhuttaessa viesti on erittäin positiivinen ja harrastajat tulevat kertomaan omia kokemuksia muistoihin. FIVA ja sen alaiset harrastejärjestöt julkaisevat runsaasti materiaalia kauden päätapahtumasta omissa julkaisuissaan. Tampereen kaupunki ja Finnpark Oy ovat tapahtuman pääyhteistyökumppaneita ja tulevat markkinoimaan Two Lakes -tapahtumaa kaikissa omissa kanavissaan. Operatiivinen yhteistyökumppani on Matkapojat Oy.

www.fivaworldevent2026.com

Ilmoittaudu tästä



Varauspalvelu on avattu (ei kannata pelästyä Lontoon kieltä, koska kaikki on suomeksi, kun valitsee kielen valikosta)

Lisätiedot:

Martti Piltz, martti.piltz@gmail.com,
045 666 3111
Leila Suutarinen, leila@automuseo.com,
050 365 7023

Kuva Petri Kata, teksti mpz

FIVAn ”Two Lakes”-ajo on lähtenyt hyvin käyntiin. Heti, kun varauslinkki avattiin, alkoi varauksia tulla. Jo ennen sitäkin oli vakavasti otettavia kyselyjä. Varauksia tulee jatkuvasti. Vaikka kolmannes 100 auton kiintiöstä on täynnä, lisää mahtuu. FIVAn virkailijat ovat kiitelleet ja onneksi myös neuvoneet järjestelyjä.

Vaikka varaukset ovat henkilösuojaan piirissä, niin asiasta mitään tietämättä voi sanoa, että varauksissa saksalaiset ovat johdossa. Uskomme myös, että ruotsalaiset heräävät, kun FIVAn pohjoisten jäsenmaiden kokous on syyskuun loppupuoliskolla. Tärkeimmät yhteistyökumppanimme Finnpark Oy ja Tampereen kaupunki ovat innolla mukana tapahtuman markkinoinnissa.



Museo- ja harrasteajoneuvot pelastuivat

Euroopan unionin parlamentti on 9.9. päättänyt hyväksyä pääpiirteissään kompromissiehdotuksen ELV (End-of-Life Vehicles) asetukseen, eli tutummin romuautoasetukseen.

EU komission tekemä asetustuonnos ja nyt hyväksytty kompromissiesitys ottaa laajasti kantaa ajoneuvojen valmistukseen, elinkaaren aikaiseen käyttöön ja käytökelpoisuuden arviointiin sekä ajoneuvojen ja niiden osien purkamiseen, romuttamiseen ja osien tuontiin ja vientiin. Asetusta on valmisteltu vuodesta 2019 saakka ja voimaan tullessaan se velvoittaa jäsenmaita. Voimaantulon edellytyksenä on vielä komission, EU-edustajiston ja parlamentin yhteisen kannan laatiminen kompromissiesityksen pohjalta. Lopullinen asetus harvoin merkittävästi muuttuu enää tässä vaiheessa.

Ennakkotietojen perusteella historialliset- ja harrasteajoneuvot rajataan kulttuurisesti arvokkaina ajoneuvoluokkina luokituksensa mukaisessa käytössä ollessaan ELV-asetuksen ulkopuolelle ja kansallisesti on liikkumavaraa säätää, miten ajoneuvoluokat määritellään ja valvotaan. Käytännössä ajoneuvolakia ja määräyksiä tullaan asetuksen perusteella Suomessa muuttamaan ja näihin erityisiin ajoneuvoluokkiin siirtyvät ajoneuvot tultaneen tarkastamaan Traficumin hyväksymän puoleuttoman tahon toimesta.

Muilta osin on odotettavissa, että normaalissa rekisterissä oleville kuorma-autoille ja moottoripyörille tulee henkilöautojen tapaan kierrätysvelvoite, eli kriteeristö, joiden pohjalta ajoneuvot todetaan romuksi ja määrätään toimittamaan omistajan toimesta hävitettäväksi.

On todennäköistä, että asetuksen pohjalta määrätään romutettavaksi ajoneuvot, joilla ei ole edellytyksiä liikenteeseen tai jotka ovat poistettu rekisteristä ja jotka eivät kuulu historiallisten- tai harrasteajoneuvojen



ryhmään, eikä niillä ole kunnostusedellytyksiä kohtuullisella kustannuksella tai aikataululla.

Asetuksen käyttöönottoon tulee todennäköisesti siirtymäajat uusien ajoneuvoryhmien osalta. Esimerkiksi kuorma-autojen kierrätysvelvoite alkanee noin 5 vuoden kuluttua kansallisen lainsäädännön voimaantulosta, eli kokonaisuudessaan asetus koskettaisi kotimaista ajoneuvokantaa vasta 2030-luvulla.

Ajoneuvoharrastajat pyrkivät laajan yhteistyön avulla saamaan päättäjiin keskusteluyhteyden uuden ajoneuvolain ja tarkastustoiminnan kehittämisen edistämiseksi. Kansallisen säännösten toivotaan kaikin tavoin edistävän ja mahdollistavan liikkuvan kulttuuriperinnön, monipuolien ajoneuvoharrastamisen sekä kilpa-ajoneuvojen rakentamisen ja käytön.

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry yhteistyö- ja jäsenyhdistyskumppaneineen edustaen yli 200 000 suomalaista ajoneuvoharrastajaa.

Lisätietoja

Leila Suutarinen, puh 050 365 70 23, leila@automuseo.com
Janne Ollenberg, puh 040 674 5001, janne.ollenberg@gmail.com

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry

SAHK:n yhteistyökumppanit:

Autoliitto ry
Veteraanimoottoripyöräklubi ry
AKK-Motorsport
Finnish Hot Rod Association, FHRA
Automuseoiden Neuvottelukunta ry
Suomen Moottoriliitto ry
Suomen Motoristit SMOTO ry

SAHK ry:n jäsenyhdistykset:

30 alueellista jäsenyhdistystä
Valtakunnallinen Veteraanikuorma-autoseura ry

SAHK ry:n edunvalvontajäsenet:

Suomen Mercedes-Benz Klubi ry
Autohistoriallinen Seura ry
Naisten Autobiiliklubi ry
Suomen Studebaker klubi ry
Suomen Volvokerho ry
Volvo 1800 -kerho ry
Club Peugeot ry
Espoon Automuseo ry
Vehoniemen Automuseoseura ry



fivaworldevent2026.com
27.-30.7.2026



Tampereen Seudun
Mobilistit ry



TAMPERE.
FINLAND



Kurvaa Kangasalle

Teksti ja kuvat mpz

Aikoinaan noin kolme vuosikymmentä sitten Suomen mobilismin "Grand Old Man" Kai-Lauri Bremer adoptoi Ruotsista Museoajoneuvopäivän. Ajatus oli, että Suomessakin olisi yksi päivä vuodessa, jolloin "kaikki" Suomen "autotallin aarteet", otetaan ulos kansan ihaltavaksi. Hanke ei oikein menestynyt Mobilisti-lehden voimin, mutta KLB esitti toiveen, että Mobilia jatkaisi sitä. En viitsi sanoa, kuka hommaa ryhtyi veivaamaan, mutta muutamassa vuodessa Museoajoneuvopäivästä tuli suosittu tapahtuma. Parhaimmillaan samana päivänä oli yli 30 Museoajoneuvopäivän tapahtumaa ympäri Suomen, mikä yhäkin taitaa olla Suomen ennätys.

Aika aikaansa kutakin. Kangasalla tapahtumassa alun alkaenkin olivat Vehoniemi ja meidän kerho mukana. Perinteisesti Mansen Masinistit ovat tuoneet konepyöriä ja Linja-autohistoriallinen Seura busseja, joilla on ajettu linja-liikennettä Mobilia-Vehis-linjalla sekä tilausliikennettä kylämme keskustaan tai johonkin muuhun lähikohteeseen.

Sitten eräänä päivänä kun tamme terävin kärki äkkäsi, että Kangasalla on tosi vähän tapahtumia, eikä niitä synny itsestään ja niiden järjestäminen ei oikein kuntaorganisaatioon sovi. Mutta täällä oli kaksi automuseota ja mobilistikerho, joilla oli ja on vuoden mittaan kymmeniä tapahtumia. Tästä



Timo Lehtonen kuljetti Salmelan Kutteria. Salmela oli 1920-luvulla Simossa perustettu legendaarinen Meri-Lapin liikennöitsijä, joka käytti konkurssiinsa saakka niin vanhoja autoja, että niistä on sanonta: "Jo isoisäkin kulki tällä samalla bussilla kouluun". Pysäkillä oli Leilan jäätelöteltiltä. Ja yksi uusi Van Hool-bussi luovutettiin liikennöitsijälle tapahtuman aikana, mikä ei ole aivan ainutlaatuista, muttei yleistäkään Mobilian pihalla.



Oli paikalla oikeita moottoripyöriäkin, mutta tämä hienosti kunnostettu lälläripyörä on aika huikea viritys. Vespa 145 vm 1969:ään on liitetty ihan oikea Steibmerkinen sivuvaunu. Skootta voi olla lälläri, mutta tätä vehjettä tuskin kukaan lälläri pystyy tiellä pitämään.



Hallituksemme jäsen Tuukka oli liikkeellä palkitulla Käppärillään. Huomaa Oplun suuntaviitta! Lue juttu Tuukasta Hyrsyn loppupuolelta.

syntyi positiivinen yhteistyö.

Meille, Mobilielle ja Vehikselle sopi muuttaa Museoajoneuvon päivän Kurvaa Kangasalaksi. Tässä voi nähdä esimerkkinä, jos haluaa, Vääksyn

Mobilisti-illan. Se on tapahtuma, "jossa ei tehdä mitään eikä ole mitään ohjelmaa", mutta se on erittäin suosittu ja mukava tapahtuma.

Kunta tukee Kurvaa Kan-

gasalan viestintää ja se on siten yksi Kangasalan profiilitapahtuma. Kangasala kiistämättä on Suomen mobilismin pääkaupunki. Kuvat näyttävät miltä tapahtuma näytti tänä vuonna.



Oikea "lauluautokin" kävi paikalla. Näillä kaveruksilla oli autossa ihan mahtava ämyri katolla ja autossa tietysti myös äänentoistotekniikka, josta lähti ääntä torven täydeltä. Fiksuina kavereina he eivät häirinneet tapahtuma-alueella, koska ämyreiden virran kulutus olisi hetkessä imaissut akun tyhjäksi.



Kurvaa Kangasalla oli satoja autoja, mutta yli tuhannen pitäisi päästä, jotta venytään sarjaan "Suomen suurimmat".

Restaurantpäivät

Kevään RR-päivä 18.5. on jo esitelty Hyrsyn edellisessä numerossa, mutta lyhyesti: Aurinko pelasti! Vanhalla rutiinilla veivattiin päivä: 82 myyntiruutua ja noin 1050 maksanutta asiakasta. Tulos oli ihan siedettävä. Positiivinen yllätys oli, että bussivarikko oli kerännyt autot ja tavarat ja

muuttanut pois. Eli että tilaa ja omaa rauhaa oli kuin kaukaisina aikoina. Kauniissa säässä oli mukava touhuta, mutta rompetorien alakulo oli ihan selvä. Hallitus sai kyllä kiitellä rohkeuttaan, kun valitsi sunnuntain perinteisen lauantain tilalle. Myyjä tuli parikymmentä Jokimaan Swapista.



Myyjiillä oli perinteisiä hilavitkuttimia tarjolla. Kuva: mpz



Makkaraa meni, ja nämä ukot selvisivät hommistaan. Kuva: mpz

Kesä-Restauranta-päivä oli lauantaina 28.6. Aamulla satoi ja oli nihkeän kosteaa pitkään. Vä-lillä iski tuhotulva, joka pakotti siirtämään sisääntulon kirjaston oven eteen. Väkeä kumminkin

kampesi paikalle niukin naukin tuhat ja myyjiäkin viitisen kymmentä. Sekä keväällä että tässä Kesä-Rastaurannassa autot viihtyivät paikalla niin lyhyen ajan, ettei kertaakaan meinan-



Harrasteparkissa oli hauskanäköisiä härveleitä ja ympäristö vihersi sateen ja kosteuden ansiosta. Kuva: mpz



nutkaan tulla pulaa parkki-paikoista. Joten parkkivahdit pääsivät suhteellisen kevyesti (oma kokemus!) ja pysäköinnin ohjaus pystyttiin lopettamaan jo paljon ennen sulkemisaikaa. Makkaragrillikin toimi ihan hyvin, vaikka miehitys oli sangen niukka. Taas kuitenkin päästiin tuloksellisesti ynnän puolelle. Ehkä pitää pohtia sitä, että kun ”perinteinen” RR-päivien ajankohta oli vuosikymmeniä heinäkuun toinen viikonloppu, niin onko viikko Juhannuksesta liian aikainen ajankohta.

Syys-Restaurantapäivässä 23.8. oli 1 500 kävijää ja noin 80 myyntiruutua. Eli nämä numerot tuottavat jo katettakin siedettävästi. Palaute hyvää, niin kuin yleensä aina. Perinteisesti Mobiliassa on samaan aikaan MB-tapahtuma ja Leilalla on Vehoniemiäjat. Kumpikaan läheistapahtuma ei kuitenkaan nostanut kävijämäärää edellä mainittua korkeammaksi. Selvä sotaväsymystä oli omassa porukassa. Makkarakopilla tehtiin kunnon oharit, jonka seurauksena paikalle tulleet makkaranmyyjät uupuivat. Sekään ei

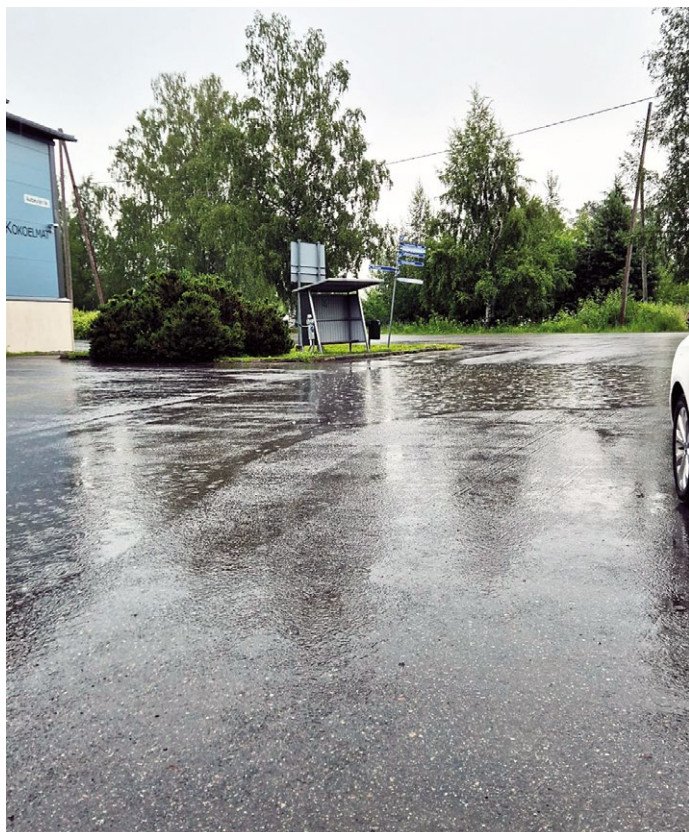


Pitkään iltapäivään kosteus säilyi maassa, mutta olihan siellä loppujenlopuksi väkeäkin. Kuva: mpz

ole ihan tavatonta, mutta ilmeisesti on syytä uuteen ajatteluun ja organisaation kehittämiseen. Ilman RR-tuottoja yhdistys ei voi pyöriä, koska tukikohdan ylläpito ja nyt pakosta alkavat korjaukset ovat niin kalliita. Näillä kävijä-

määrillä, jotka ovat pikemmin laskusuuntaisia kuin kasvavia, ei paljon ulkopuolista talkooporukkaa voi hankkia. Joku on sanonut, että kun nuorisosiipi muodostuu 77-vuotiaista ukkeleista, ei tulevaisuus kovin

ruusuiselta näytä. Toistunut ilkeä tapahtuma (ensimmäinen oli Kevät-RR:ssä.) synkisti fiilistä ja aiheuttaa huolta tulevissa tapahtumissa.



Sade on siitä hyvä, että väki hoksaa poistua ja samalla piha huuhtoutuu puhtaaksi. Kaupallisesti tämä harvoin on hyödyllistä, mutta varmaankin voi hyvinkin kuvata fiilisiä. Kuva: Petri Kata



Mobbarin alapihan hulevesien viemärointi on aika hidas. Tässä on pieni järvi, jonka ylittäminen kuivin jaloin on mahdotonta, mutta kesäkuussa ei olisi kumisaapaskaan riittänyt. Ei auta, kun panna pillit pussiin tältä kesältä. Kuva: Petri Kata



Hienoja autoja Ranen pihalla. Kuva mpz

Perinteinen vierailu Hämeenkyrössä

Kun tulevan vuoden tapahtumalista kasataan edellisen vuoden loppupuolella, helpoimpia aikatauluun sijoitettavia retkiä on Hämeenkyrön retki. Ensin kysytään Ranelta sopiiko torstai noin 10. heinäkuuta ja aina on sopinut. Sitten kysytään Oskarin Olohuoneen kirpparilta (Kannattajajäsenemme) ja sinnekin sopii. Siitä on tullut retken lähtöpaikka. Ja sitten selvitetään Kukkokahvilan tilanne. Sekin sopii, vaikka taitavat aina sanoa, että meillä on sitten sulkemisaika. Retken lähtöpaikkana oli välillä Teivon ABC, mutta kun siellä ei käynyt tarpeeksi asiakkaita, niin sitä ei ole pariin vuoteen ollut.

Ranella on aina ihmeitä!

Kävimme jälleen perinteiseen tapaan tervehtimässä Ranea ja Kukko-kahvilassa. Rane kertoi meille tuttuun leppoisaan tapaan harrastuksesta ja muis-



Rane esittelee Fiatejaan hallin hämärässä. Kuva Petri Kata

tutteli hallitusta Hyryssy-lehden historiasta ja paperisen lehden tarpeesta. Suunnitelmana on, että syksyn vuosikokoukseen tuomme vaihtoehtoja paperisen lehden säilymiselle ainakin niitä haluaville. Kokousyleisö sitten päättää kuinka jatkossa toimi-

taan. Suurin rasite lehdelle on postituskulut, jotka nousevat jatkuvasti, useina vuosina parikin kertaa. Hyryssy-lehti on yhdistyksen tärkein yhteydenpöytäkanava jäsenten kesken. Mutta kun postituskulut ovat yli puolet lehden kustannuksista, ja ovat

koko ajan nousussa, joku tolkkua siihenkin on saatava. Niin nyt se suurin ihme oli, että kun Rane jakoi kahviliput hieman varomattomasti kesken puheensa, porukka säntäsi kahville kesken kaiken. Mutta ensi vuonna laput jaetaan hieman myöhemmin!



Ranen piha on hieno kokemus joka kerran, kun siellä käydään. Kuva Petri Kata



Vääksyn mobilisti-ilta

Teksti ja kuvat mpz

Asikkalan Vääksyn kanavan kokoontuminen on löytänyt paikkansa Etelä-Suomen mobilistien joukossa. Se järjestettiin nyt 21. kerran, tiistaina 1.7. Olemme joskus järjestäneet sinne yhteislähdön, mutta siitä on luovuttu, koska väki näköjään osaa sinne muutenkin. Vääksyssä näkyi paljon tammobilaisia, niin kuin aina. Myös käsitykset, mitä tarkoittaa ilta, vaihtelevat aika paljon. Olemme

Prusin Antin kanssa valinneet illan ajankohdaksi noin kello 12 lähtö aikana Kangasalta ja noin kello kuusi poistumis aikana Asikkalasta. Näköjään niin tekee moni muukin, mutta poistuessa vastaantulijoita on Lammille saakka.

Autoja on jokseenkin joka vuosi ennätysmäärä, mutta kanava puistossa löytyy vielä paljon tilaa raivattavaksi. Mitä kävijäennätys numeroina tarkoittaa, on täysin tuntematon. Välillä tungoksen takia uudet



Lagonda on harvinainen auto maailmassa, mutta näköjään yksi on riittänyt Suomeenkin. Englannin hovi on kanta-asiakkaita.



Dodge vm. 1936 on 1930-luvun perusjenkkejä, joka oli suosittu Suomessakin. Tämä näyttää hienolta yksilöltä.

autot eivät mahdu alueelle, mutta muutaman lämmittely kierroksen jälkeen kaikki kyllä mahtuvat.

Tapahtuman ympäristö on ainutlaatuisen hieno. Kanava- puisto on hyvin hoidettu ja siellä lapsille iso leikkialue. Kanavassa kulkee sen verran veneitä ja lai-

voja, että sulutuksia ei voi olla näkemättä. Palveluita on laidasta laitaan. Ruokaa saa monesta pisteestä ja ravintolasta. On oma panimo, kalastusmuseo ja jos jotakuta myyntiteltaa. Tänä vuonna Vääksyn autojen kingi oli Lagonda. Aivan huikean näköinen pirssi.

Kesän makkaraterapiat

Kuva ja teksti mpz

Vanhuus ei tule yksinään. Makkaraterapia pyörii läpi vuoden. Toistaiseksi tämän vuoden ennätys, 22 läsnäolijaa, saavutettiin jo maaliskuussa. Muuten kesän kylmät tai ajoittan liian kuumat ilmat ovat alentanut kävijämäärän alle 15 henkilön tasolle. Tämän kesän ennätys, 17 henkilöä saavutettiin 8.9. Se oli yksi kesän harvoista ulkoruokinta tilaisuuksista. Sää oli aivan kesäinen.

Homma on pelannut epävirallisen isännän, Markun, logistiikalla ja viitseliäisyydellä. Varsinaista yhteisvastuullista kiinnostusta kahvin ja makkarat tarjoilussa on ollut vaikea havaita, puhumattakaan siitä, että joku haluaisi ottaa vastuun kavereiden palvelemisesta. Mutta niinhän se on, ettei vanhana jaksa, eikä tosin nuorenaakaan. Harrin jälkeen ei ole edes saatu maamootoria käyntiin.



Maantaina 8.9. oli vähemmän kylmän vuosi puoliskon parhaita ilmoja. Restaurantaan kertyi iso joukko äijiä turisemaan ja makkaratkin kärvennettiin. Hieno homma! Ehkä nousukausi alkaa!

Kannattaa silti tulla katsomaan. Ei mihinkään tehtävään kylmiltään voi ketään asettaa.

Rantsu on avoinna joka maanantai noin kello 16-18. Onhan siellä väen vähydestä huoli-

matta esitelty uusia vanhoja autoja ja kuunneltu vanhoja tarinoita.



Näsijärviajon lähtö oli Hakkarin kartanon puistossa. Siellä oli väkeä ihan hienosti.

Näsijärviajo 2025 kuumassa säässä



Teksti ja kuvat Pete Kata

Tässä ajossa ei ollut sateesta vaivaa, mutta kuumuus ajoon oman haasteensa. Varsinkin, jos rastille hiukan joutui jonnottamaan. Järjestyksessään 24. Näsijärviajo järjestettiin 26.7.2025. Reitti oli kaunista suomalaista maisemaa ja pieni hiekkatieosuuskin sujui hyvin ainakin palautteesta päätellen. Autoja ajoon osallistui reilut 30 ja ihmisiä noin 70. Tehtävärasteja oli lähdössä Hakkarissa kolme ja maalissa Nokian Panimolla vielä vastailtiin muutamaa kysymykseen. Rastien perusteella saatiin selville kolme palkittua osajaa/tietäjää. Perinteinen asu-ajoneuvokilpailun palkinto Aamulehden Kynät, löysi vuodeksi sijoituspaikan voittajan Torsti Vienolan luota.

Kiitos kaikille ajon mahdollistaneille talkoolaisille ja tukijoille.



Kerrankin oli mahtava sää järjestää ajo. Reitillä testattiin toinen lenkki ensi kesän FIVA Two Lakes -ajosta.



Petteri Eskola päästää menemään Ford A Urheiluvaunulla vm. 1930. Kuva: Petri Kata

Melkein satavuotiaat vauhdissa

Autoliikenteen 1920-luku

Suomessa 1920-luku oli autoliikenteen läpimurto. Kuorma-autot alkoivat vallata kuljetuksia rautateiltä, bussiliikenne tarjosi tavallisille ihmiselle mahdollisuuden elämänpiirin laajentamiseen. Esimerkiksi säännöllinen linja-autojen vuoroliikenne alkoi Tampereen seudulla. Henkilöautot olivat vielä rikkaiden huvi, mutta taksilla saattoi liikkua satunnaisia matkoja varattomampikin. Kun alkumobilistit perustivat nykyisen SAHK:n vuonna 1959 ja vuonna 1964 Tampereen Seudun Mobilistit, heidän tavoitteenaan oli pitää 1920-luvun autoja liikenteessä.

Autot on ajamista varten

1920-luvun ajoneuvoja on entisöity suhteellisen paljon ja niitä seisoskelee talleissa ja ladoissa, mutta ne eivät tunnu sopivan nykyisiin veteraaniautojen ajoihin,



Tampereen Hämeenpuisto on hieno lähtöpaikka. Katsojia kertyi sopivasti ja aurinko paistoi. Kuvaan on osunut Kanttikruisingin ainut T-Ford ilpo Niemen ajamana. Kuva Martti Piltz

kun osallistuva ajoneuvokanta on 1970-luvulta ja sitä uudempia ja vauhdit sen mukaan. Autovanhusten omistajat ja kuljettajat ovat myös ikääntyneet. Meidän kerhossa Rane Mäkipää on pitkään ollut aktiivisin niiden liikuttaja.

"Alkumobilistien" työtä on syytä tehdä näkyväksi. Au-

ton tärkein ominaisuus on sen liikkuminen. Siksi on tuntunut tärkeältä, että yli 90-vuotiailla autoilla on oma tapahtuma, jossa toimitaan niiden ehdoilla. Yleisö palkitsee peukuttamalla näiden vanhojen autojen ajajia ja matkustajia. Kanttikruising järjestettiin neljännen kerran lauantaina 9. elokuuta.

Kanttiautokruising

Viimeistään 1930-luvun puolivälissä muuttuivat autot uuden näköisiksi ja muodot pyöristyivät. Siksi Kanttiautokruising on autoille, jotka on valmistettu vuonna 1933 tai aikaisemmin. Kaikki Kanttikruisingin autot olivat yli 90 vuotta vanhoja. Au-

toista yksi, Oldsmobile 43A vm. 1921, oli yli satavuotias. Kruising-nimi on perusteltu, koska kaikki autot olivat ”jenkkejä”.

Autokuntia osallistui 18, mikä oli ennätys. Hitaasti, mutta epävarmasti osanottajamäärä lähestyy kahtakymmentä. Joukkoon mahtui yleisön aikaisemmin kaipaama rodi. Suurimmalle osalle osanottajista ennen näkemätön oli myös Kissel-merkkinen auto.

Tasamaata

Lähtö oli perinteisesti Tampereen Hämeenpuistossa, tällä kertaa puiston eteläpäässä. Autojen reitti kulki mahdollisimman tasaista reittiä, jotta ylämäet eivät rasittaisi autoja. Reitin pituus oli noin 36 kilometriä, mikä muodostui kolmesta jaksosta: Hämeenpuisto – Kangasala-talo, Kangasala-talo – Mobilia ja Mobilia – Vehoniemi. Ensimmäistä kertaa yksi autokunta joutui turvautumaan lavettikuljetukseen, kun moottorin käynti oli niin epävarmaa. Reitti oli suhteellisen hyvin onnistuttu viestimään medialle, joten katsojia oli koko reitin varrella.

Autot pysähtyivät Kangasala-talon pihalle, jossa soitti Roamin’ Street Band dixieland-tyyppistä, autojen ikään sopivaa iloista musiikkia. Yleisöä oli paljon. Mobiliassa autot olivat seuraavaksi näytteillä yleisölle, kun osanottajat olivat lounaalla. Siellä SAHK:n puheenjohtaja Leila Suutarinen kertoi ”romuautoasetuksen” vaiheesta, joka näyttää kääntyneen harrastuksen näkökulmasta suotuisaan suuntaan, kiitos SAHK:n tarttumisesta asiaan.

Ajoneuvotapahtumissa pitää aina olla palkintojen jako. Nyt palkittiin Ilpo Niemi ainoana osallistujana, joka ajoi T-Fordia ja A-Ford-harrastaja Petteri Eskola aktiivisesta osallistumisesta Kanttikruisingin kehittämiseen. Päätöskahvit juotiin Vehoniemen Automuseossa.

Yhteisöllistä

Kanttikruising syntyi pienen piirin aktiivisuudesta, josta muodostuu yhteisöllinen tapahtuma, joka viihdyttää ”suurta yleisöä”.



Kun Kissel 8-80 vm. 1928:n omistaja, Mika Suominen Porista, ilmoittautui, oli pakko sanoa, että nyt pitää katsoa sanakirjasta, mistä automerkistä on kysymys. Kuva Martti Piltz



Kanttiautokruisingin tavoitteena on saada esiteltyä näitä lähes sata vuotiaita ”suurelle yleisölle”. Kangasalan kaupungin ja yhteistyökumppanien avulla on pystytty järjestämään ohjelmallinen kahvitauko Kangasala-talon pihalle. Katsojat olivat todella kiinnostuneita ja innostuneita autoista ja iloisesta musiikista. Kuva Petri Kata

Ajon järjestämisessä lähtökohtana on ollut yhteisöllisyys: Paljon aikaa osallistujien keskinäiseen keskusteluun, samoin paljon aikaa yleisölle tutustua autoihin ja ajajiin ja vastaavasti lyhyet ajojaksot. Osanottajien puolelta oli tullut esityksenä, että kokoonnutaan vielä ajopäivän iltana illalliselle keskustelemaan lähinnä A-Ford- ja T-Ford-kerhojen yhteistyömahdollisuuksista. Pöydän ääressä keskusteltiin vilkkaasti, konkreettiset tulokset antavat vielä odottaa, mutta keskustelu joka tapauksessa tuli avatuksi hyvä-

sä hengessä. Ehkä ensi vuonna kokeillaan Kanttikruisingin järjestämistä kaksipäiväisenä.

Yhteistyökumppanit

Kanttikruising on aikaisemmin pyörinyt osallistumismaksujen voimin. Ilmeisesti aikaisemmat kruisingit olivat innostaneet joukon aktiivisia yhteistyökumppaneita, joka halusivat tukea tapahtumaa osana omaa viestintäänsä. Tampereen seudulla erilaisten lupien hakeminen teettää paljon töitä ja synnyttää melkoisen kustan-

nuspotin. Myönteinen näkemys näiden lupien hakemisesta on, että ne edistävät turvallisuutta, kun tapahtuman järjestämistä joutuu miettimään lomakkeita täytettäessä ja esimerkiksi Tampereen kaupungin virkamiehet osallistuvat aktiivisesti ajoreitin valintaan. Mutta se myös maksaa!

Ajon järjesti Tampereen seudun Mobilistit ry yhteistyössä Kangasalan kaupungin, Presco Oyn, Osuuspankin, Mobilian ja Vehoniemen Automuseon kanssa.

Teksti: Martti Piltz ➤



Hieno keli heinäkuussa, mutta vaan jenkkejä paikalla? Tilaa olisi lampaiden syödä!

Mustalahti

Teksti ja kuvat mpz

Tammobilla oli maankäyttölupa Mustalahden satamasta tänä vuonna, kuten on ollut vuodesta 2002 alkaen. Alue on Särkänniemen siltojen rakentamisen takia pienentynyt ja käytettävyyks on huonontunut, koska satamasaaren kiertäminen on suljettu. Sää ei ole kovin hyvin suosineet satamaa. Toukokuun alusta tai oikeastaan jo huhtikuun puolelta Mustis oli käytännöllisesti katsoen tyhjä, myös ne keskiviikot, jolloin palvelut pelasivat. Kaisla ja Munkkis avautuivat 30.5. ja uusi kioskiavuun samoihin aikoihin.

Kun aurinko huomasi paistaa 2.7. satamassa oli hieman ahdasta. Keskiviikkoina 9.7. ja 30.7. oli loistava keli. Autoja oli paljon, mikä nykyisessä tilassa tarkoittaa noin 70 autoa, kun satamaan mahtui aikaisempina vuosina noin 110 autoa. Paikka oli täynnä, mutta autot vaihtuivat niin



Kaksi tyylikästä eurofarkkua. Toinen on aina Mustiksessa ja toinen ensimmäistä kertaa. Ensikertalaisessa on ilmajousitus.



Imperial oli ehdottomasti hienoin auto 10.9., vai oliko se ainut hieno auto?

nopeasti, että uusille tulijoille oli koko ajan tilaa eikä Kaislan

edustalle saakka kukaan viitsinyt ajaa. Selkeä muutos on, että

ihmiset ja autot viipyvät aikaisempaa lyhyemmän ajan Mustiksessa. Nopea kierto vaikuttaa siihen, ettei alue todellisuudessa ole ollut oikeasti täynnä. Hyviä noin 30 auton keskiviikkoja jatkui syyskuun puolelle.

Väki ja autot ovat vaihtuneet aikalailla. Yksi muutos on, että palveluita tarjoavat kolme yrittäjää eli sillä puolella ei voi olla valittamista. Uusi sisäänajo on avattu, mikä helpottaa sisäänajoa.

Rakennustyöt näkyvästi edistyivät. Sataman länsipäähän rakennetaan tapahtumakenttä ja parkkiruudut poistetaan satama-alueelta. Suunnitelmissa on myös palvelurakennus ja kahvilan ja ravintolan parannuksia, mitkä samalla parantavat sanitteipalveluja.

Voiko mistään Tampereen seudulta löytyä paikkaa, joka korvaisi Mustiksen? Parkkipakkoja ja kahvia varmasti saa bensiksiltä ja uusista Bitemoisista. Mutta lähes neljännes vuosisadan perinne ei siirry itsestään. Satama on kulttuurihistoriallinen kohde, jossa käytännössä on poikkeuksellisen hyvät ravintolapalvelut, jotka sataman kehittämisen yhteydessä myös paranevat. Maisemakin on aika ainutlaatuinen. Ja mikä on tietysti tärkeintä, Mustanlahden satamassa on ihmisiä!



Amazon oli yleisin merkki syyskuun toisena keskiviikkona (10.9)

Onko sähköpostiosoitteesi tiedossamme?

Mihin me tarvitsemme sähköpostiasi?

Ensisijaisesti me tarvitsemme sitä parempaan viestintään ja tiedotukseen lehtien rinnalla.

- Sähköpostilla pystymme viestimään nopeasti ja infoamaan kiinnostavista tapahtumista, jotka aktivoituvat lehtien ilmestymisen välissä
- Sähköpostilla pystymme ilmoittamaan tai muistuttamaan, jos jokin tapahtuma-aikataulu muuttuu tai tapahtuma peruuntuu
- Sähköpostilla pystymme jakamaan SAHK:n tiedotteita
- Sähköpostilla voimme jakaa sinulle sähköisen jäsenlehtemme

Mihin sinä tarvitset sähköpostia kanssamme?

- Sähköpostisi toimii pääsyavaimena yhdistyksen nettisivujen Jäsensivuille, joka on suljettu muilta kuin jäseniltä
- Jäsensivuilla julkaistaan viralliset kokouskutsut
- Jäsensivuilla on nähtävissä kevät- ja syyskokousten pöytäkirjat, toimintakertomuksia ja historiatietoa
- Jäsensivuilla on kerrottu jäseneduista

Kun olet ilmoittanut meille sähköpostisi, voit luoda itsellesi salasanan

<https://www.tammob.com/jasensivut/> -sivustolla

Ohjeet tammob-sivujen avaamisesta ovat Hyrysitys 2/2025 sivulla 38



Tampereen Seudun
Mobilistit ry



National Motor Museum Beaulieu

Museomatkalla Englannissa parkanolaisten mukana

OSA 2

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Edellisessä HyrysSYS numerossa 2/2025 esiteltiin viisi Keski-Englannin museota, joissa vierailimme. Tämä on jatko-osa Parkanon mobilistien 22-29.4.2025 matkaan. Nyt ovat vuorossa Etelä-Englannin museot. Kartta museokohteiden sijainnista on edellisessä numerossa.

Majoituimme Lontoossa ja matka jatkui. Lauantaina vietimme vapaapäivän Lontoossa. Muodostui pieniä ryhmiä, jotka tutustuivat kaupungin nähtävyyksiin mie-

lenkiintonsa mukaan. Sää suosi meitä edelleen, aurinko paistoi pilvettömältä taivaalta ja lämpötila oli 20°C molemmin puolin. Hyvä vaihtoehto Lontoon kiertoon ovat

Hop-on hop-off-bussit. Niiden reitti kiertää lähes kaikkien mielenkiintoisten kohteiden kautta. Kyydistä voi jäädä pysäkeillä pois ja jatkaa seuraavalla.

Dover Transport-museo

Museon pitäjänä on rekisteröity hyväntekeväisyysjärjestö. Liikennemuseoyhdistyksen tavoitteena on kerätä, entisöidä ja asettaa esille ajoneuvoja ja

Museoon on kerätty kaikenlaisia kulkuvälineitä isoon hallin. Hieman oli sekavan tuntuinen "varasto."



liikenneaiheisia muistoesineitä yleisön koulutukseksi ja iloksi, erityisesti paikalliseen liikennehistoriaan keskittyen.

Yhdistyksen jäsenet työskentelevät useissa eri tehtävissä kokoelman, kartanon ja näyttelyiden ylläpidossa sekä vierailijoiden kanssa toimimisessa sekä koulujuhlien ja kerhovie railujen avustamisessa. Tässä museossa on useita halleja.

Hyötyajoneuvojen hallissa oli jo järjestys ja pääsi kulkemaan sekä kuvaamaan.



Chatham Historic Dockvardin historiallinen telakka

Museo on isolla alueella, jossa voi tutustua kolmeen historialliseen sotalaivaan, oppia sotalaivojen rakentamisesta, kunnostamisesta ja korjaamisesta sekä tutkia tärkeitä telakkaan ja laajemmin merenkulkuun liittyviä esineitä. Museossa on myös ajoneuvoja.



Museon esittelijä esitteli kohteiden sijainnit laajalla alueella. Tässä vaiheessa olimme tallanneet jo riittävästi muualla ja suurin osa oppaan esittämistä paikoista jäi näkemättä.

Aika ennen moottorin keksimistä.

National Motor Museum Beaulieu

Museo on perustettu vuonna 1952 ja tunnettiin alun perin nimellä Montagu Motor Museum. Se sijaitsee viehättävässä Beaulieun kylässä Hampshiren New Forestin sydämessä. Museon perusti Edward Douglas-Scotti-Montagu, Beaulieun kolmas paroni, kunnianosoituksena isälleen, joka oli autoilun edelläkävijä Yhdistyneessä Kuningaskunnassa.



Tässä museossa oli entisöitynä kalliimpia autoja.

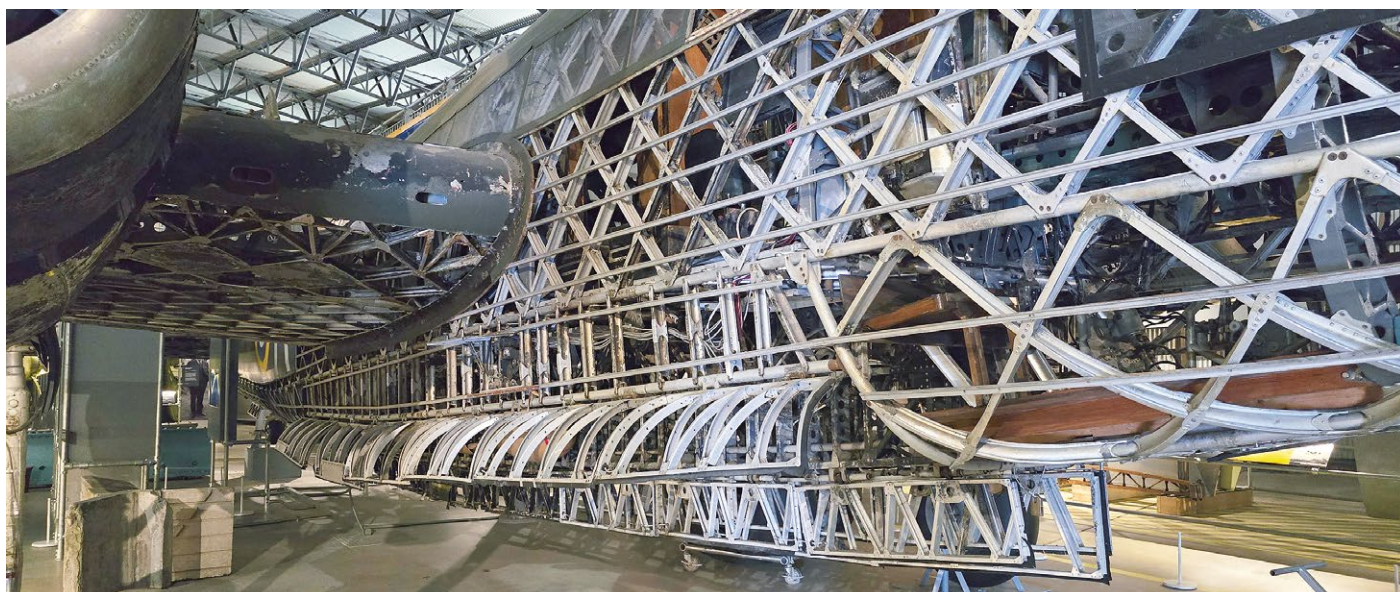
Tämän päivän ajan meillä oli mukana suomalaissyntyinen, Ylöjärveltä kotoisin oleva, opas Minna Andersson. Hän kertoi kohteiden lisäksi käytännönläheisesti englantilaisesta yhteiskuntarakenteesta, elämäntavasta, rakennuksista ja kaikesta, mitä ymmärsimme kysyä.

Sivistyimme aika lailla.



Museo sijaitsee suuren kartanon puistossa. Aluetta kiertää kapearaiteinen juna ylhäällä noin kahden kerroksen tasalla koko alueen. Se menee myös museon läpi ja siitä näkee autot yläpuolelta.

Brooklands moottoriurheilu- ja ilmailumuseo



Vickers Wellington pommikoneen rungon ristikkorakenne.

Royal Air Force Museum

Matkalla oli mukana ilmailusta kiinnostuneita ja matkaan sisältyi yksi iso ilmailukohde. Royal Air Force Museum London sijaitsee entisellä Hendon Aerodromella (Lentokenttä) Pohjois- Lontoossa Barnetin kaupunginosassa. Se sisältää kuusi rakennusta ja hangaaria, jotka esittelevät ilmailun ja kuninkaallisten ilmavoimien historiaa. Se on osa Royal Air Force Museumia.



Avro Lancaster MK1



Avro Vulcan B Mk 2 Strategic nuclear bomber

Brooklands Museumin kokoelma keskittyy moottoriurheilun ja ilmailun kehitykseen. Teokset heijastavat Yhdistyneen kuningaskunnan historiaa maailman johtavana moottoriurheiluteollisuuden tyysijana, joka kasvoi maailmansotaa ja keskittyi edelleen pääosin paikalliseen alueeseen sodanjälkeisinä vuosina. Lentokonekokoelma keskittyy kertomaan Brooklandsin elintärkeästä roolista sotilaslentokoneiden tuotannossa molemmissa maailmansodissa sekä monista tunnetuista sotilas- ja siviililentokoneista, jotka (mukaan lukien suuri osa Concorde-koneista) suunniteltiin ja valmistettiin täällä viimeisen tehtaan sulkemiseen saakka vuonna 1989.



Museo esittelee alueella ollutta moottoriurheiluteollisuuden historiaa, mutta näyttelyssä oli vähän kilpa-autoja.

Sherkate Sahami

Iran oli shaahin aikana varsin länsimielinen ja amerikkalaistunut valtio. Autokanta muodostui pääasiallisesti amerikkalaisista ajoneuvoista. Kaikki alkoi vuonna 1956, jolloin herra nimeltä

Jafar Akhavan perusti Jeep Iran Trading Companyn Willys Jeepin maahantuojaksi. 1959 yhtiö alkoi kokoamaan autoja (Willys Jeep CJ-5) USA:sta toimitetuista komponenteista.



Sherkate Sahami Aria



1960-luvulla valikoimaan lisättiin muita malleja kuten (nyt Jeep) Wagoneer, Cherokee ja Gladiator; tämä takasi vankan aseman nelivetomarkkinoilla. Jotakin kuitenkin puuttui eli tavallinen henkilöauto.

Akhavan oli luonut hyvät suhteet American Motorsiin ja maahantoi AMC Ambassadoria ja Rambleria. Neuvottelujen tuloksena Sherkate Sahami alkoi valmistaa Rambler Americania rinnan Jeepien kanssa. Valmistuksessa oli kahta mallisarjaa; perusmalli Shahin ja kalliimpi Aria. Ensimmäiset autot valmistuivat vuonna 1968. Erot amerikkalaisvalmisteisiin malleihin olivat hyvin pienet

(mm. maski oli vaakarivoitettu). Moottoritekniikka oli tuttua AMC:a eli 232 kuutiotuumainen suora kuutonen. Koska autot valmistettiin Iranissa, ne olivat varsin edullisia ja suosittuja. Mallien valmistus jatkui vuoteen 1974. Tällöin Akhavan alkoi neuvotella General Motorsin kanssa ja päätyi valmistamaan Chevroletin eri malleja. Tietävästi muutamia Shahin/Aria autoja valmistettiin vielä GM sopimuksen voimaan tultua. Kaiken kaikkiaan Sherkate Sahami ehti valmistaa n. 27200 autoa.

Tänä päivänä Jeep Iran Trading Company tunnetaan nimellä Pars Khodro.



Buick Iran Skylark mainos

Buick Iran

General Motorsin sopimus Jafar Akhavanin kanssa johti Chevroletin (Nova ja Royal eli Opel

Commodore) ja Buick Skylarkin valmistukseen Iranissa. Yhtiön nimi vaihtui hiukan myöhem-



Buick Iran Skylark



Sherkate Sahami mainos.

بیوک ایران

min muotoon GM Iran Co.. Chevrolet Royalia on epävirallisesti nimetty Chevrolet Iraniksi, mutta valmistaja ei näin tehnyt. Sen sijaan kalliimpi Buick oli viralliselta nimeltään Buick Iran.

Buick Iran Skylarkia valmistettiin viittä eri varusteluväriä. B1 oli halvin malli; manuaalivaihteisto ja sohva-penkki. Ainoa hienous oli ohjaustehostin. Mallinumerosta varustelutaso kasvoi; suosituin malli oli B3. Varusteisiin kuului THM350 automaattivaihteisto, erilliset etupenkit, sähköikkunat, keskuslukitus, vinyylitakki ja ilmastointi. Ylöspäin mentäessä varustelutaso kasvoi aina malliin B5 asti. Moottori

oli kaikissa malleissa 350 kuutiollinen V8. Autot olivat lähes identtisiä amerikkalaisen Skylarkin kanssa.

Vuoden 1979 islamistinen vallankumous johti maiden välirikoon. GM omisti tässä vaiheessa 45% GM Iran Co. yhtiöstä. Autojen valmistus jatkui vielä hetken 1980, mutta loppui pian. 1981 saatiin aikaan sopimus, jossa GM suostui toimittamaan korvauksia vastaan Kanadaan jääneet Novan ja Buick Iranin osat. Valmistus alkoi uudelleen osien saavuttua ja jatkui 1980-luvun loppupuolelle.



Näkyvimällä paikalla Kompissa on Matin legendaarinen Citroën "Torpedo", joka nähtiin myös viime vuoden Talviajoissa, niin kuin on ollut Talviajojen perustamisesta alkaen.

Matti Järvenpää memorial

Kuvat ja teksti mpz

Kauppakeskus Kompissa, Kolmostien varrella Ikaalisten liittymässä, on yhden kerhomme perustajan, Matti Järvenpään, ajoneuvokaluksia näytteillä. Matin kuoleman jälkeen kalusto on siirtynyt hänen pojilleen, jotka ovat säilyttäneet ja esitelleet autoja. Kompissa kalusto on hyvässä säilytyspaikassa ja tuottaa elämyksiä ainakin vanhoista ajoista kiinnostuneille.

Näyttely on kävijöille ilmainen ja täyttää kauppakeskuksen tyhjiä tiloja hienosti. Taustavoimina näyttelylle on SAHK:n uusin jäsenkerho Ikaalisten Seudun Ajoneuvoharrastajat ry. Jos nyt ei ihan vartavasten ole näyttelyyn menossa, niin ohiajessa kannattaa Kolmostieltä kurvata muistelevaan Mattia ja kerhomme perustamista, josta on nyt mennyt 61 vuotta.



"Surmanajo" oli lapsuuteni aikoihin 1950-luvun alkupuolella sirkuksen ja tivolin kanssa suuria elämyksiä. Moni meistä on nähnyt tämän pienoismallin Matin pihalla. Etualalla oleva pyörä ja julisteet taustalla ovat Esa Palttilan alkuperäistä kalustoa. Surmanajo alkoi jo 1920-luvulla ja elää perinne vieläkin. Kuuluisimmat ajajat olivat isä ja poika Suuronen sekä 1930-luvulla Jokilammen perhe.



RANE MUISTELEE

osa 86

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

* Multipla Paimiosta * Epäonninen kaveri * Muutoksia palkkaan

Ostetun Multiplan haku sovittiin

Edellisessä jutussa olin käynyt Turussa ostamassa koossa olevan Fiat Multiplan. Nyt pitäisi löytyä aikaa sen kotiin tuontiin.

Isä oli lupautunut apuun. Kiireitä on ollut, mutta lauantaina 24.10.1980 on käynti nyt sovittu. Viikolla ehdimme käydä velipojan kanssa Hesassa. Siellä oli Fiat-kerhon kokoontuminen Autonovolla. Aika paljon maahantuojaan tutustuminen kiinnosti jäseniä. Kiersimme eri osastoilla maahantulohuollosta myyntiin, korjaamolta ruokalaan, jossa saimme kuulla viime tietoja myynnissä olevista Fiat-malleista. Myös uusista ensi vuodelle tulevista kerrottiin ja kuvia näytettiin. Kuunneltiin myös esitelmä Fiat-tehtaasta.

Puheenjohtajamme puolestaan kiitti vierailumahdollisuudesta ja kertoi kerhon toiminnasta ja suunnitelmista. Saimme mahtavat kahvit "kastamisten kera". Mukavilla muistoilla merkkimme maahantuojaista parikymmenpäinen harrastajien joukko lähti vesisateessa tummaan iltaan kotimatkalle. Me Repan kanssa olimme ainoat Tampereelta.

Seuraavana iltana Jyväskylään

Lähdin Uosukaisen Ollin kanssa katsomaan saatua vihjettä työpäivän jälkeen. Vihjeen oli

soitellut ystäväni Luukkonen. Ennen Jyväskylää otettiin "vihjemies" mukaan ja ajettiin autoa katsomaan. Ajettiin katsastamaan 850 Coupéa. Mikähän on kunto?

Auto löytyi ja myyjäkin tuli paikalle. Auto oli huonokuntoinen ja pyyntihinta 2 900 markkaa liian iso. Kerroin myyjälle etsiväni alkuperäisempää. Luukkonen halusi esitellä meille jyväskyläläisiä harrastajia talleillaan. Käytiin ensin Asunnan Hannun tallilla. Siellä viimeisteltiin maalaukseen Jaguar XK 140-avomallia. Hannu olikin jo entuudestaan tuttu. Siinä vaihdettiin muutama muistelu ja taas jatkoimme tallivierailuja. Kävimme vielä kahden entuudestaan tutun kaverin luona. Innokkaita harrastajia - kaikki löytyivät tallista.

Tuli mieleen, kun perustimme Tampereelle Suomen ensimmäisen SAHK:n "maaseutukerhon", liittyi jäseniksi myös muutama Jyväskylän harrastaja ja perustivat sitten melko pian oman kerhon.

Nyt sitten Riihimäelle

Seuraavana päivänä kävin Riihimäki-Hankkijalla vaihtamassa heidän asiakkaalleen Fiat 131 farmarin - meille hyvin kelpaavaan Fiat 128-3P "monikäyttö-coupéen". Palatuani takaisin tuli vakiasiakas Esko Raua Suodenniemeltä ja osti tuomani "3P:n" pojalleen,



Vanhempani ajelivat yhdessä harvemmin meille.

joka tarvitsee kulkupeliä opiskelussaan.

Mietin tässä, oliko Rauantila sittenkin Suodenniemen puolella? Olen siellä muutaman kerran käynytkin kaupoilla.

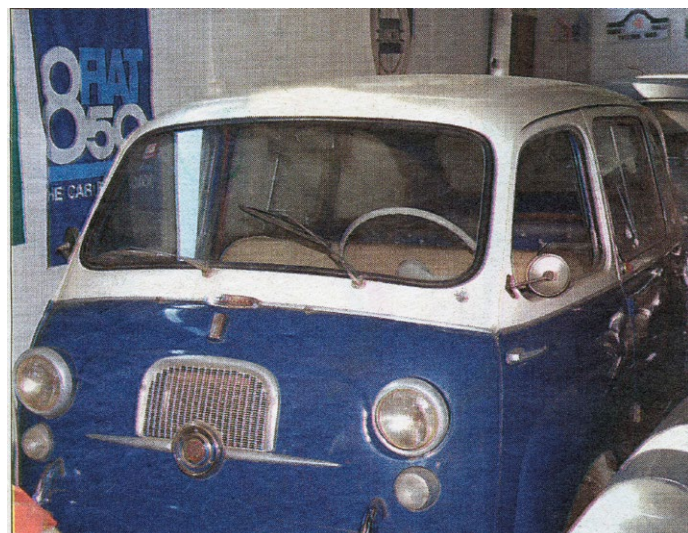
Velipoika oli saanut "prätäkuumeen", vaikka ajokausi on jo kohta ohi. Meille oli tullut vaihdossa siisti Honda CB 350. Sen mukana tuli keinoahkainen ajopuku ja kypärä, hinta 2 500 markkaa. Repa innostui ja osti pyörän varusteineen.

Haettiin Multipla Turusta

24.10.1980 oli hiljainen työpäivä

ja isän tultua lähdimme heti kärryllä hakemaan Multiplaa Turusta. Matkalla alkoi sataa räntää. Selvittiin ilman vaikeuksia. Perillä oltiin arvioimaani aikaan ja Hannu olikin tullut sovitusti apuun. Hoideltiin paperihommat ja maksoin. Pyörät alleen saanut auto meni kärryyn hyvin. Omistajan tai nyt myyjän aviomieskin tuli apuun.

Kotimatalla ajokeli oli vain huonontunut. Aura-auto ei ollut ehtinyt auraamaan. Moskaisella vai pitäisikö sanoa loskaisella tiellä oli selvät ajourat. Olisiko ollut joitakin kuljettajia elämänsä ensimmäisissä räntäkeleissä



Multipla hallissa

liikkeellä? Autoja oli ennen Tamperetta kymmenkunta ojaan suistuneina. Laskimme ne! Tampereelle tultiin ilman vaikeuksia. Vein isän Teiskon-tielle ja jatkoin kotiin. Olin siellä klo 12. Tiesin, että taas menetettiin pisteitä!

Ei olisi ihme, vaikka vaimo ottaisi minut puhutteluun. Olen miltei joka toinen päivä tullut kotiin lasten jo nukkuessa. Aamulla lähten jo ennen kaikkien lasten heräämistä.

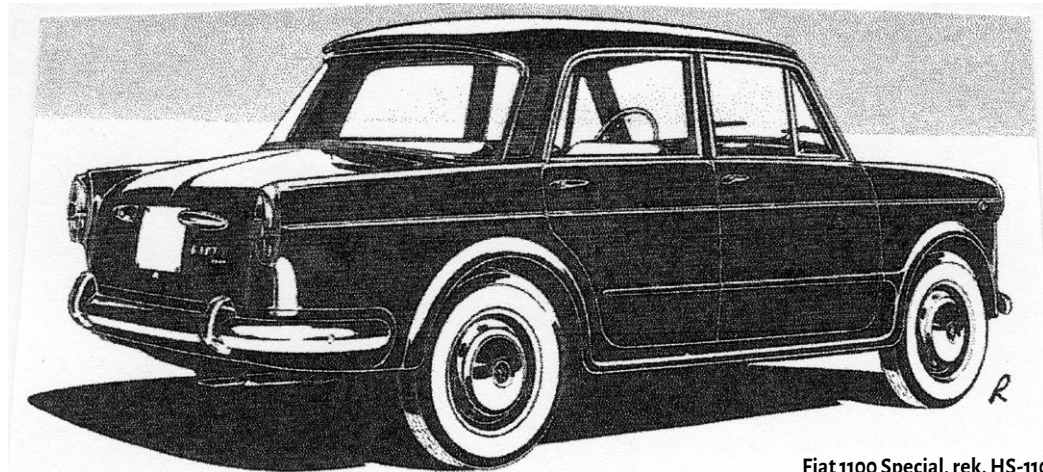
Ostan Fiat 1100 farmarin

25.10.1980 oli sovittu tapaaminen Hankkijalla klo 8.00. Joutsenosta oli eräs Mauno soitellut. Oli kuullut, että minä keräsin vanhoja Fiateja. Hän haluaisi myydä Fiat 1100-farmarinsa pois. Auto oli 1961 mallia ja edullinen hinta pyynniltään - 1 500 markkaa. Menin hyvissä ajoin työmaalle. Siellä kaveri jo olikin, mutta autoa ei näkynyt. Kaveri kertoi auton pysähtyneen jo ennen Kangasalaa. "Moottori ilmeisesti hajosi!"

Mietin hetken, miten asiaan suhtautuisin. Sitten ajattelin, jos näin olisi itselleni käynyt - autettavahan kaveria on! Lähdettiin kärryn kanssa autoa hakemaan. Otettiin huonokuntoisen näköinen ja nyt vielä ajokelvoton auto kärrylle ja tuotiin Hankkijalle.

Onneksi en puhelimessa mitään "isoja" autosta luvannut. Sanoin maksavani autosta 1 500 markkaa ja sillä hinnalla olisin sen ostanut. Nyt auto on käyntikunnon. Mitä tehdä? Sanoin kaverille: "Ymmärrät varmaan, jos sanon, ettei auto minua nyt kiinnosta". Kaveri kertoi avoimesti tietojaan. Oli pidätetty joutumista ja epäiltiin alkoholin alaisena ajosta. Ajokortti nimismiehellä ja "prosentit tarkasteltavana". Kaiken lisäksi hän kertoi olevansa rahan eikä pääse kotimatalle, jos en osta autoa. Sanoin, että ajeluksi Joutsenosta Kangasalle "kaljuilla renkailla" oli melkoinen suoritus, ilman ajokorttia vielä! Annan romusta 100 markkaa, että pääset takaisin kotiin. Ja näin tehtiin. Vein "epäonnen soturin" Rautatieasenalle. Toivotavasti selvisi kotiin odotteleen poliisin yhteydenottoa sekavien asioiden jälkikäsitteystä.

30.10.1980 olin saanut soiton



Fiat 1100 Special, rek. HS-110

eräältä rouvalta. Haluaisi myydä hänellä vuosia olleen Fiat 1100 vm. -61-autonsa. Kertoi auton täysin ajokuntoiseksi, mutta alkaa olla tulla vanhaksi, kuten omistajansakin.

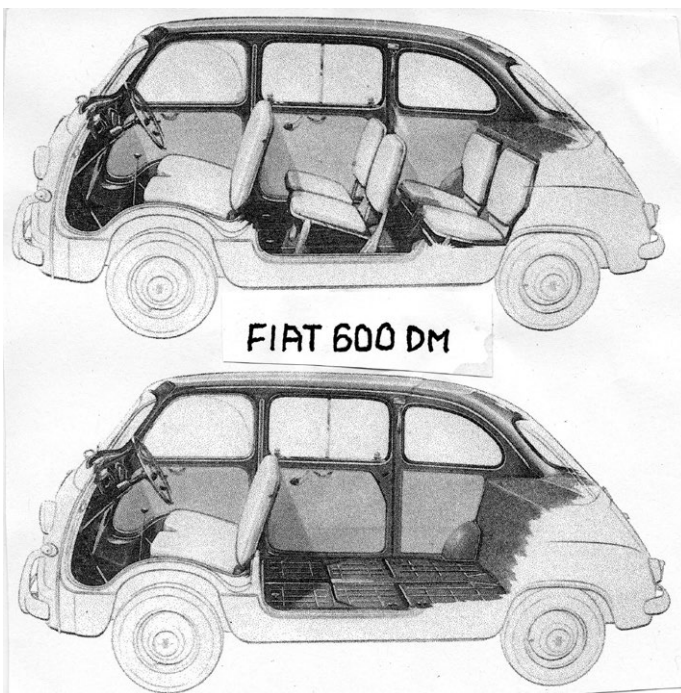
Kävin katsomassa autoa: Yllätyksekseni se olikin "Special"-malli, musta ja "oikeinpäin" aukeavilla ovilla. Rouva kysyi, mitä siitä maksaisin. Tarjosin 800 markkaa ja se riitti. Hain auton samana päivänä kotiin. Totesin siinä olevan ruostevikaa hyvin vähän.

Vein auton sitten Nekalaan tutulle peltisepälle korjattavaksi. Olin poistanut takapuskurin, kun ruostepaikka oli korin peräosassa. Myöhemmin korjattu auto oli hallissani jonkun vuoden, kunnes tuttu hämeenlinnalainen harrastaja osti tämän HS-110-rekisterissä olevan auton. Luulen auton olevan vieläkin olemassa jollain "Fiat-fanilla". Luovuinkin autosta, kun tiesin ostajan harrastajaksi.

31.10.1980 perjantai, oli viimeinen työpäivä ennen Pyhäinpäivää. On taas pitkästä aikaa mahdollisuus olla perheen mahtissa. Jos lähipäivinä on tilaisuus, alan purkaa Multiplasta moottoria irti. Vien sen sitten Arvolan Reimalle. Saa tarkistaa kiertokangenlaakerit, varsinkin se yksi vaatii ainakin uudet "laakeriliuskat".

Talvi alkaa jo tulla

Huomenna alkaa marraskuu. On ollut viikon maa valkoinen. Alkaa olla hiihtokeli. Viime sunnuntaina näin keskellä Tamperetta, Ratinan sillalta, miten vanhemman oloinen nainen hiihteli kohti Pyynikin maastoja. Pakkasta oli öisin yli -10 astetta.



Marraskuun alussa tein harvinaisen vaihtokaupan. Autokauppaa tekevältä Matilta tuli vaihdossa auto, joka oli arvotaan kalliimpi kuin myytävä. Meidän olisi siis tarvinnut maksaa "väliä". Sehän ei käy. Olihan meillä pomo. Kävin kysymässä, voinko tehdä kaupan, jossa ostaja ostaa jotain "tavaraa" Hankkijalta. Se kuulemma voi tulla kysymykseen. Näin Matti osti kaksi "Vallius-Mig-hitsiä". Maksoi aikalailla väliäkin. Matti kertoi ottavansa toisen itselleen ja toisen ostaa "Huolto Dart"-niminen, hänen ystävänsä firma.

Näin kauppa tehtiin. Myöhemmin Matti kysyi, olenko halukas ostamaan sen hänelle jääneen "hitsauslaitteen". Minua kiinnosti. Voisin opetella itse korjailemaan autojani! Ostin laitteen. En olisi uskonut, että

siitäkin nousi poru. Joku oli kannellut pomolle, miten minä teen kauppia, joissa asiakas palkitsee minua. Kauppiaspöydissä sanotaan - "otan maasuja" asiakkaalle myydyistä kaupoista. Asia kuitenkin selvisi ja todettiin ihan oikein menetellyn. Mainittakoon, että Hankkijalla oli näiden Vallius-hitsauslaitteiden edustus. Olin jo aikaisemmin ostanut "puikkohitsin", Valliuksen.

Seuraavalla viikolla pääsin tulemaan työstä heti klo 17 jälkeen. Ehdin myös olla hallissa Multiplan moottoria irroittamassa. Siinä samalla totesin autossa olevan "väärän" lämmityslaitteen. Onneksi niissä romukuntoisissa oli oikeita. Vein sitten sen moottorin Ylöjärvelle Reimalle. Saa tarkistaa oliko siinä muuta kuin kiertokangen laakerivika. Katselin au- ➤

toa ja sen kuntoa muutenkin. Ei huono. Onneksi se on kalliimpi 6-hengen malli.

Reima sai moottorin nopeasti kuntoon. Oli kuulemma laakereiden korjauksen jälkeen kunnossa. Hain ja vapaa-aikoina ähisin sen paikalleen. Nyt sitten vaan auto Tampereelle kuntotarkastukseen ja katsastukseen ennen vuoden vaihdetta ettei poistu rekisteristä. Ilkka tutki Multiplan, kun vein sen Tampereen kuntotestaukseen. Totesi kaikkien katsastuksen vaatimien laitteiden toimivan. Auto katsastettiin TZA-86 "kilpiin edelleen". Jätin auton Hankkijalle odottamaan kotiin tuontia.

Ostin Coupén

4.11.1980 käytiin isän kanssa ostamassa Klaukkalassa Carita Takalalta punainen Fiat 850 Sport Coupé vm 1971. Oli hämää, kun kauppaa tehtiin ja autoa tutkin. Auto näytti siistiltä ja kaupassa tuli irrallaan levypyörillä olevat hyvät talvirenkaat. Auton hinta oli 5 000 markkaa. Mielestäni se oli nyt sopiva, olihan auto uudempi Coupé-malli. Ajelin auton kesärenkailla kotiin.

Seuraavana päivänä myin heti auton talvipyörät 1 000 markalla. Päivänvalolla ikäväkseni näin, miten Coupén molemmat etulokasuojat olivat hieman ulospäin "pullollaan", kuin hammassärkyisen posket. Hiukan harmitti, etten kauppaa tehdessä hämärässä huomannut. Mutta onhan auto nyt sopivan hintainen. Jätimme Coupén Hankkijan pihaan. Siellä odottaa myös VW 411 kotiin tuontia. Olimme myyneet taas perävaunun Dailyn perästä. Uusi kärry on valmistumassa ja tuon autot sitten vasta kotiin.

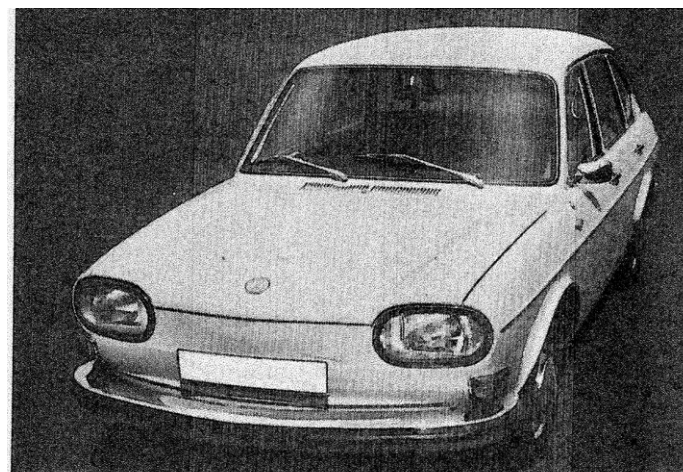
Ostin VW 411, kun muille ei ole kelvannut (1 000 markkaa). Saanpahan loppumaan "ketjun" ja rahan tiliin. Maksoin tinkimättä siitä hyvittämani hinnan - 1 000 markkaa. Auto taitaa olla harvinaisen, kun on ensimmäisiä vuonna 1968 maahan tulleita. Kaiken lisäksi se oli vielä kaasuttimilla varustettu. Eiköhän 411 L ollut jo "ruisku"? Myös etuvaloissa on eroa. Teinkin ison homman löytääkseni kuvan vanhemmasta 411-mallista.



Sama auto on nyt Suomen Pienautomuseossa Helsingissä.



Nyt löytyi 850 coupé.



Volkswagen 411

Myöhemmin auto meni Hämeenlinnan katsastuskonttorin esimiehelle Kimmo Kenetille. Auto on harrastajalla nyt (2025). On jo talvi tuiskuineen ja hallissa vielä osassa ikkunoissa muovit suojana. Laseja on

puolella ja toiseen puoleenkin jo syksyllä ostettuna. Hankalaa, kun "ikkunareiat" ovat erikoisia muutaman sentin erolla. Eri kokoisina ne teetinkin. Nyt on aina mitattava sopiva paikalleen laitettava lasi. Tämä on

sitä kokemattoman "yksilöllistä" rakentamista.

Talvi siis yllätti minut. Uutisissa kerrottiin sen muillekin niin tehneen. Länsi-Suomessa se yllätti lumineen ja pakkasi- neen juurikasviljelijät. Monelta jäi sato lumen alle jäätyvään maahan.

Automyyjä palaveriin

11.11.1980 torstaina oltiin Mäkihön Eeron kanssa Länsi-Suomen Hankkijoiden automyyjä palaverissa Hiittenharjun Motellissa. Autonovostakin olivat kertomassa, mitä ensi vuonna myydään ja miten olisi tänä vuonna pitänyt mennä. Seuraavana päivänä menivät muut myyjämme Erkon kanssa. Odotin heidän tuloaan ja klo 17 oli Aura-Yhtymä kutsunut "Joulullaiselle". Mentiin koko porukalla. Minä kerroin lähdeväni ruokailun jälkeen kotiin.

Työmaalla on kauppa käynyt hiljaiseen tahtiin. Ei tunnu tulevan sitä entisaikojen joulukuun "ostopiikkiä" tammikuussa 1981 rekisteröitäviin. Autot ovat "sen mallisia" milloin rekisteröinti on tehty. Kävin 18.11. Sammaljoella myymässä Fiat 127:n. Matti Kalliolta oli entinen mennyt kolariissa käyttökelvottomaksi ja lunastukseen. Kauppa oli helppo ja laskutuskin menee Osuuskauppa Sastamalan kautta.

Paljon lunta 19.11.

Voidaan sanoa - nyt on oikea

talvi! Lunta on paljon. Eilen tuli lisää oikein lumimyrskyn malliin. Kotiin tullessa "Linnaanmaan" aukiolle oli lumituisku kasannut aika vallit. Ei se eka kerta ollut, mutta jännäsin, puskeeko etuvetoinen Fiat 127 läpi. Juuri ja juuri etupyörät pääsivät läpi ja vetivät lopun autosta perässä. Sanna oli ollut tiistairaveissa Teivossa ja soitteli Kallion kaupalta hakemaan. Mennessä totesin, ettei aura-auto ollut vielä käynyt, mutta autoja oli ajanut vallit matalammiksi ja sain Sannan kotiin.

Kotona olen lumitraktorillani saanut pihan vaivoin kierrettävään kuntoon. Nyt olisi linko oltava. Ei pikkutraktorin lumilevy ole hyvä. Isä ja Repakin ajelivat meille. Oli sovittu, että velipoika vetää "puhelinpiuhat" keittiöön. Hänellä on kokemusta, kun on ollut TPO:lla puhelinasantajana. Tiesivät myös saavansa kakkukahvit, kun olivathan...

Seijan 35 v-päivät

Kuten aina, syntymäpäivät huomioidaan kutsumalla sukulaisia ja tuttuja kokoontumaan kakkukahveille. Nyt oli paikalla Seijan sukua ja isä Repan kanssa kuten kerroin. Pakkanen oli hiukan lauhtunut. Mittarissa oli nyt miinus 20 astetta. Meillä oli tapana antaa lapsille vain "tasavuosien" juhlinnassa jotain lahjoja. Nyt olisi Seijallekin jotain muistoa näistä päivistä antaa. Oli alettu tottua, että käytetään sekin raha "asumiseen". Kukat saivat nytkin riittää?

Joulukuun alkupäivin "lämmitin" valopetrooli kaminalla 300 neliön huonosti lämpöeristettyä hallia. Tulos - lämpöä tunsin vain "omassa mielessäni", pakkasasteet eivät muuttuneet.

Reimalla Ylöjärvellä oli Multiplan moottori korjattu. Asensin sen hallissa paikalleen "kätet jäässä" - välillä kaminan lämmöllä niitä sulatellen. Pakkanen - miinus 18 ulkona, hallissa vähän vähemmän.

Perinteiset kahvitarjoilut

10.12.1980 olimme vanhan perinteen mukaisilla katsastuskonttorin Joulukahveilla. Menimme Maalammen Erkon ja Kivelän Ilkan kanssa "kakku kinalossa" päivällä "konttoril-



Heidi onnitteli mukavalla jutulla.

le". Olin piirtänyt hassun kortin "Joulupukin auton katsastus tapahtumasta". Joulun toivotuksin "Hankkijan Auto-osasto" ja meidän nimet alle.

Iltapäivällä lähdin viemään, nyt Hankkijan Oulunkylän automyyntiin, "seisokki-autoja" vaihtoon. Oli soiteltu valmiiksi. Meille oli tullut vaihdossa hieman harvinaisempi "Simca 1300 TI"-auto, sitä ei kukaan edes "katsellut". Nyt se kelpasi Kaukolle ja Ilpolle. Otettiin kärryyn toinen "kurantimpi" auto. Saimme tilalle pari omaa merkkiä olevaa. (Myöhemmin pojat manasivat vaihtoa: "Se Simca ei kelpaa kenellekään!")

Näin siellä Oulunkylässä myös Hankkijan Pääkonttorin autoista vastaavan - Mäen. Kysyin koska Pääkonttori luopuu Fiat 130-autoista (2 kpl), kun Ilta-Sanomat kertoi: "Hankkijan pääjohtaja ajaa vieraalla merkkillä - Mersulla". Kertoa toisen olevan pikapuoliin poistossa. Sillä on ajettu noin 50 000 kilometriä ja toinen on viimeisiä Suomeen vuonna 1976 tulleista 130-malleista. Kerroin kiinnostuksestani.

Vielä tästä "Mäestä". Olen ollut Tampereella hänen jututustullaan aiemmin. Hänellä on katsastusoikeudet hoitaa myös Hankkijan raskaankaluston katsastuksia!

Illalla kotona aloin tutkia hallissa olevien yli 20 auton "pakkasaste tilannetta". Pakkasia on öisin ollut jo usein. Totesin 503/1927:n jäädyttäjässä

olevan "jäistä sohjoa". Se oli sen merkki, ettei pakkasaste ole tarpeeksi vahvaa. Myöhäistä lisätä, sillä totesin, ettei nestettä sa moottorista pois - jäässä on. Harmi! Kaadoin jäädyttäjään lämmintä pakkasnestettä. (myöhemmin totesin öljypohjassa olevan "vetistä öljyä" - kone remonttihan siitä seurasi?)

Olin purkanut ostamastani 1100 Specialista takapuskurin pois. Vien sen pieniin peltikorjauksiin Tampereelle.

Multipla kotona

13.12.1980 toimme Seijan ja Heidin kanssa katsastetun au-



Saatiin Erkin kanssa "prenikat" rintaan

ton Hankkijalta kotiin. Keli oli huono, alla kesärenkaat, mutta tultiin Siuron kautta ajellen. Moottori toimi hyvin, outo ajoasento - istuin etujousen yläpuolella.

Huomiseksi luvataan meille plus kolme ja Pohjois-Suomeen miinus 35 astetta. Ennen Joulua kävimme Autonovossa Karin kanssa. Kari oli myynyt Fiat Daily-pakettiauton ja toi sen ajamalla. Minä otin kuormaankaksi Fiat 127-autoa.

Komennettiin Tampereelle

Olimme vielä Autonovolla, kun Erkki soitti meidät kiireesti Tampereelle. Hankkijan ruokalassa on kahvivilaisuus. Tuomiorovasti Salo puhuu "Joulunsanomaa". Tilaisuus alkoi klo 15 ja olimme Karin kanssa mukana. Saatiin siellä (kuulemma) presidentti Kekkonen myöntämät Valkoisen Ruusun II luokan ansioristit Erkki Vallinojan kanssa. Olivat kuulemma myös "Isänmaan puolesta" myönnetty uskollisesta Hankkijan palvelemisesta. On nyt mitalisadetta!

Oli Tonille käyty ostamassa jääkiekkomaila ja kiekko. Menee nyt kaveriporukkaan pelaamaan Heinijärven jälle aurattuun "kaukaloon". Säätila Suomessa: etelä plus kolme ja Pohjois-Suomi miinus 35 astetta.

Tallitautisten vaihtoa

Jatkettiin tarpeelliseksi havaittua vaihtautojen vaihtoa. Pori-Hankkijalla oli todettu menevän kaupaksi meillä "takkuavat" autot. Soittelin sinne ja tehtiin puhelimesta arviot autoista. Otin pari autoa kyytiin ja ajelin Poriin. Siellä olivat pojat valinneet vaihtoehtot. Autot

Wanhoille ahertajille mitali rintaan.

olivat molemmille sopivat ja kun niihin oli sovittu hinnat, olin valmis kotimatkalle.

Tuli siinä vähän juteltua, miten kauppa on käynyt Porissa. Kerroin meillä usein tulevan vaihtoautokiellon tulevan usein esteeksi silloin, kun ostajia olisi ollut uusille Fiateille. Siihen tuli juttusille myös Kinnarin Kalle. Hän vastaa etupäässä tavara-autokaupasta. Kyselin miten heillä tavara-autokauppa on käynyt. Hieman samoja vaikeuksia on heilläkin.

Lähdin siitä kotimatkalle. Totesin virallisen työajana päättyneen ja käännnyinkin Häijästä kotiin. Siinä sitten kerrankin vietin illan kotona jo klo 17 alkaen. Heidi tuli viereeni, kun oli syöty. Heidi on kova lauleleen ja niin hän nytkin piirteli kynällä kiemuroita paperille. Yht'äkkiä kynä pysähtyi, tyttö katsoi minuun paperi kädessään ja sanoi: "aukku". Katselin paperia ja ja sanoin: "Taitaa se vähän koiralta näyttää." Tyttö katsoi minua mitään sanomatta ja toinen ilme kasvoillaan.

Ei mennyt monta sekuntia, kun minulle selvisi mitä hän paperille piirtää tai kirjoittaa. Asia selvisi ihan haistellen. Tytöltä oli päässyt "paukku". Hyh hyh, vahvat ovatkin tytön paukussa ruudit. Siinä yhdessä naurettiin. Muistan, miten Heidi nauru oli erilainen kuin muilla lapsilla. Se oli kuin lasihelmiä olisi tiputeltu kulhoon, lasiseen – "heleää ja helskyvää!".

Jouluaaton Tampereen matka

Lähdimme koko perhe 127:lla Tampereelle. Tarkoitus oli käydä katsomassa tätiä sairaalassa ja käydä vanhempieni luona. Tiesimme, että tädilläni oli alkanut viikolla sädetyshoito syöpään. Pahanlaatuinen syöpä ei tietävästi hoidolla parane, mutta sillä saadaan hillittyä sen etenemistä. Pääsimme koko perhe tädin sängyn vierelle. Selvästi hän yritti olla "reipas", vaikka varmaan hoidon haitat ja kivut olivat kehossa.

Annoimme tuomamme joulukukat ja toivottelimme jaksamista. Jotenkin tuntui huonolta idealta toivottaa "Hyvää Joulua". Heiluttelimme "tippa silmissä" hymyilevälle tädille lähtiessämme. Tiesin, että hän pääsee hoi-

tojen välillä meilläkin käymään ja lohduttelin sillä totisia lapsia.

Ajoimme nyt Teiskontielle syömään. Äiti olikin nähnyt vaivaa pöytää kattaessan jouluruoilla. Syötiin vatsat pulleiksi ja saimme Joulupukiltakin pakketteja lapsille.

Kerroimme nyt jatkavamme Lamminpäähän isovanhempieni haudalle katsomaan palavato aikaisemmin viemäni kynttilät. Hautausmaalla oli kaikki kunnossa. Ihailimme hautausmaan kynttilöiden tuikeita hämärtyvässä illassa. Pois lähtiessä tuli isäkin vastaan kynttilät kädessään. Haluaa aina käydä itse kynttilän viemässä ja ilmeisesti hiljentymässä hetkeksi muistoihin vanhemmistaan.

Kotiin tultuamme alkoi perheemme Jouluaaton vietto. Seijalle oli aina tärkeää, että kuusi oli "valittu yksilö" ja runsaasti, mutta näitisti koristeltu. Sähkökynttilät olivat valaisseet jo useana Jouluna. Heidi oli ihmeissään näystä. Me Seijan kanssa hoidimme joululahjat eteiseen, josta Joulupukki ne sitten illan aikana tuo sisälle.

Toni joutui lähtemään johonkin, "valitettavasti". Joulupukki tuli vähän ajan kuluttua ja lahjat, joita muutama kaikille oli, kiinnostivat enemmän kuin nuoren Joulupukin "muuntama ääni". Joulun meni ja aletaan odotella Uuden Vuoden tulon juhlintaa – tähtisadetikkujen sähinää ja naapurien rakettien lentoja ja pauketta.

Tilastoa Japanin kaupasta

Nämä ovat varmaan monelle ikävää luettavaa, mutta kun autokaupasta on kysymys, voi mielenkiintoa olla. Tullihallitus pitää tilastoja monista kansainvälisistä asioista. Autonovosta tuli "myyntitiedote" nro 39, jossa tästä kerrotaan vuosien 1979-1980 väliseltä ajalta. Lyhennän tähän vähän joitakin kohtia:

Tunnusomaista Suomen käymässä kaupassa Japanin kanssa on sen jatkuva suuri vajauksellisuus. Vaje on syventynyt etenkin parin viime vuoden aikana merkittävästi. Tuonti Japanista on kasvanut arvoltaan koko ajan. Vienti on vuoden 1978 jälkeen vähentynyt. Suomen tuonnissa Japanin osuus on vaihdellut 2,4 – 3,2 prosentin välillä. Viennissä vaihtelu on

ollut 0,7 – 1,5 prosentin välillä. Katsotaan tätä asiaa miljoonissa markkoissa:

vuosi	tuonti	vienti
1976	673	170
1977	866	266
1978	899	518
1979	1211	467
1980	1890	353

Ikävää tilastoa, tuonti lisääntyy, mutta Japani ostaa meiltä aina vaan vähemmän.

Autoja Japanista vuodesta 1962 alkaen

Keväällä 1962 tuotiin Norjasta Suomeen ensimmäinen "Datsun"-auto näyttille. Se oli malli 1200. "Autokeskus" otti asiasta "kopin" ja jo saman vuoden syksyllä Suomeen saapui ensimmäinen erä, 700 kappaletta Datsun 1200 Bluebirdiä ja se oli alku.

Pian puolet autoista tulee Japanista

Moottoriajoneuvojen tuonti lisääntyy vuosi vuodelta. Henkilöautojen tuonti oli vuonna 1980 Japanista 38 850 autoa. Vuotta aikaisemmin luku oli 24 030 autoa. Koko henkilöautotuonnistamme oli viime vuonna japanilaisten osuus 41 prosenttia. (kohta varmaan puolet myytävistä autoista tulee Japanista). Moottoripyöristä tuodaan jo nyt 70 prosenttia tästä maasta. Englannin moottoripyörävalmistus on antanut periksi Japanille.

Tämä tullin tilasto kertoo myös muiden tavaroiden tuonnista, esimerkiksi kuvanauhureista 90 prosenttia tulee Japanista. Ainoastaan valokopio laitteissa tuonti on "vain" 4 090 kappaletta ja 24,4 prosenttia niistä tulee Japanista. Tässä vain joitakin esimerkkejä. Koko tilasto on hyvin tarkka. Siinä on koko Japanin kauppa lukuina kerrottu. Myös näiden "lainaaminen" sallitaan vain lähde mainitsemalla – no, senhän juuri tein alussa, mutta tämä riittää.

31.12.1980 vuoden vaihtuminen tapahtuu ensi yönä. Minä olen silti Hankkijan automyyntimälässä odottamassa autonostajia klo 15 asti. Ei ole enää mitään loppuvuoden "myyntipiikkiä", mutta ihmisiä oli liikkeellä. Minäkin sain yhden 127:n myytyä. Niin, oli tänään muillakin osas-

toilla porukkaa työssä. Saimme talon tarjoamat kakkukahvitkin päivällä. Nyt ensi vuoden rekisteriin myytävissä autoissa on oltava uusina varusteina lampunpesimet, myös takana turvavyöt, ovipeilit ynnä muuta.

Pyykkösen Simo tuli työajan päätyttyä ja menttiin "Häränsilmään" pihville. Tiesin kyllä etukäteen, mikä oli menon tarkoitus. Simo pyysi minut ensi kesän Tampereella järjestettävän Retkeilyajon yhdeksi sihteeristö. Hankkijalla oli "talo tarjonnut" jo kakkukahvit ja nyt sitten pihvit päälle. Simo kertoi ajojen suunnittelusta. Ajoista tulisi tosi isot. Tampereella on sinä viikonvaihteena paljon tapahtumia ja ajomme olisivat yksi niistä.

1981 Uusi vuosi – uusi palkka

Palkkani on: Pohjapalkka nyt 2 600 markkaa, provisio uusista vähenee. On nyt vain ½ prosenttia. Käytettyjen myynnistä 1 prosentti. Huonon takuupalkan poistuminen. Huono juttu! Kun autokauppa on kovin valtion muutoksista riippuvaista, pohjapalkka olisi apuna silloin. Saa nähdä, millaiseen palkkaan pääsen nyt tällä systeemillä. Olen tottunut myymälässä tekemään kaikenlaista muita automyyjiä auttavaa ja myös PR-hommia. Pitää opetella muiden kaltaiseksi, muttei saa vieläkään unohtaa "palvelua". Asiakkaille pitää jäädä hyvä kuva Hankkijasta, vaikka ei kauppaa olisi tullutkaan. Sen yritän ymmärtää, että 28 vuoden palvelusvuodet eivät vaikuta mitään, ainakaan palkkaukseen. Vuoden viimeisenä päivänä tilasin vielä 300 kaneliä hallin sisäkköön 300 neliömetriä peltiä. Lasku 4 400 markkaa.

Susanna 11 v

Ennen vuoden vaihtumista täytti "heppa-tyttömmme" Susanna 11 vuotta. Muutama rakettikin oli ostettu illaksi, vaihtuihan vuosikin. Seija jäi Heidiä nukkuttamaan, kun Tonin ja Sanan kanssa menimme raketteja "päästelemään" Mattiloiden pihalta. Ilmat olivat edelleen aattonakin mukavia pakkasen suhteen.

Olin käynyt 30.12. Ailia katsomassa sairaalassa. "Pahalaa-



"Villikkotyttöme" Susanna
11 vuotta.

tuisen kasvaimen" tieto ei ole tätiäni lannistanut. 1.1.1981 soitin tädilleni sairaalaan. Oli saanut kuulla lääkäreiden lähipäivinä neuvottelevan, miten aloittavat jatkohoidon. 5.1. maanantaina sitten alkoivat hoidon kokouksensa jälkeen.

Vuoden 1981 Fiat-hinnasto 2.1.1981

Uusi vuosi toi Autonovosta uuden "sinisen taskuhinnaston". Muutamia poikkeuksia oli hinnoissakin. 127-hintoja oli muutamalla satasella laskettu 2- ja 3-ovisissa. "Pikkumusta"-malli oli halvennettu 500 markkaa. 128-mallia oli saatavana CL-mallina (viimeinen ja varustelluin 128-malli), myös farmarina 128 oli vielä. Ritmo 60 jäi pois ja 65-malli oli nyt tilalla "halvimpana". Hinnat entiset. Fiat 132/2000-mallia vain "Injectiona". Siinä muutokset toistaiseksi.

Parin viikon päästä 21.1.1981 tulisi uusi "keltainen" taskuun laitettava hinnasto Fiat-henkilöautoista. Miksi uusi hinnasto näin pian? Hinnaston kalleimmista malleista löytyy selitys. Fiat 131 Racing myydään nyt hintaan ovh. 65 900 markkaa plus metalliväri. Hinnastoon oli myös ilmestynyt "X1/9" 84 900 markkaa. Tiesimme, että keväällä tulee hinnat nousemaan, mutta nyt myydään vielä näillä entisillä.

Fiat 2300 President

Varaosapuolen "pomoni" pääkonttorista, ins. Osmo Karhunen soitti tiistaina. Haluaisi vaihtaa Fiat 2300 "Lombardin

jatkaman" 7-hengen autonsa pienempi kulutuksiseen. Fiat 127 3-ovinen olisi edullinen Pohjois-Suomen mökkireissuille. Tämä auto on toinen Suomeen tulleista "pitkistä 2300"-autoista. Se toinen, musta, on ollut Antti Pohjolan-Pirhosen vaimon omistuksessa palveltuaan ensin Ahvenanmaan maaherraa.

Minua kiinnostaa tämä Karhusen valkoinen auto, mutta ei ole mitään mahdollisuutta alkaa nyt kauppoille. Eikä meillä ole tällä hetkellä vaihtoautonakaan sellaista. Harmitti.

Kuolonkolari

7.1. pakkanen nousi taas. Miinus 20 on mittarissa ja se tiesi, että talon vesihuolto jäätyi. Lämpöpatterilla taas "pumppukoppiin" putkea sulattamaan. On saunapäivä. No, se jäätyminen johtui ilman nopeasta lauhtumisesta. Seuraavana aamuna töihin lähtiessä oli enää miinus kolme. Matkalla työhön näin juuri sattuneen kolaritapahtuman Ylöjärvellä "Mäkkylän suoralla". Työväkeä täynnä ollut linja-auto oli ajanut 75-vuotiaan mopomiehen päälle, hetki sitten. Mopomies makasi kuolleenä jäisellä tiellä klo 7.00.

Päivällä myin kangasalalaiselle Antti Keskiselle Fiat Ritmo 75 C:n. Antti on tuttu asiakas, maanviljelijä, joka usein asioi varaosapuolella aikoinaan ollessani. Hän halusi mennä Autonovosta katsomaan värin. Saan ensi tilin kavereiden tavoin kaikki "sisällä" olevat provisiot – yli 6 000 markkaa. Seuraavat "provikat" tulevat sitten heti seuraavassa tilissä.

Neuvottelu Aulangolla

Viikolla kävimme Hämeenlinnassa. Pyykkönen, Arvio, Rantanen ja minä. Sinne tuli Hesasta Mobil-öljyn edustaja. Neuvottelimme ensi kesän mobiilijonjen öljy-yhtiön osuudesta ja mainonnasta niihin. Kun homma oli selvä ja pihvit syöty, palasimme Ritmo 65 CL-autolla Tampereelle.

15.1. käytiin Villen kanssa "Daily-rekalla" Novossa. Ville otti Daily-alustan. Keli oli huono ja saatiin "vesitynnöri" rungolle. Minä otin "raakan Zorron" eli maahantulothuoltamattoman Fiat 128 Z:n. Autonovolla oli paineita ja autoja an-

Suomen Fiat-henkilöautokanta 31.12.1980 (ja edellisvuonna 1979)

Malli	Kpl	Edellisestä vuodesta, kpl
F600/750Z	23 932	-4 098 autoa
500	37	-1
850/900	11 963	-1 204
126	1 389	-17
127	39 612	+5 033
128, 128Z	22 011	+1 053
133	5 762	+16
RITMO	1 754	+960
131	5 754	+937
132	1 699	+130
130	88	-1
Neckar		
770, 1100, 1200 yms.	602	-66

Nyt jo myös harrasteautoja

F 124	2 723	-310
1100	320	-91
1200/1500	619	-197
1800/2300	104	-32
125	779	-75
Muita Fiat-malleja	29	+2

netaan muutamille henkilöille huollettavaksi. Oli sovittu, että kotimatalla otan Riihimäeltä Fiat 132/2000-auton perävaunuun. "Mänttä 200"-rallin aikana meillä on näyttely siellä automyynnissämme. Viety on jo X1/9 ja Fiat 127 Sport. Kauppa on käynyt meillä hyvin, mutta harmi kyllä on vaihtoautovaresto taas "punaisella".

Purin kuorman Tampereella ja tulín perävaunun kanssa kotiin ja aamulla vien Fiat 1100 Specialin "pläkkärille". Se seuraava päivä oli lauantai, mutta menin työhön, koska Reima menee Mänttään. Kake on sairana ja Jorma aina lauantaisin taloan tekemässä. Tulín töistä Fiat Strada-esittelyautolla. Poikkeuksellisesti tulín Häijään

kautta. Eräs "jenkki"-Chrysypyyhkäisi ohi. Kokeilin, mutta en pysynyt vauhdissa. Strada kulki vain 150 km/t.

Tilastot ovat yleensä lukijaa ärsyttävää katsottavaa ja niihin ei moni lähemmin tutustukaan. Fiat-myyjille ja harrastajille ne voivat herättää mielenkintoa.

Lopetan kovin pitkäksi tulleen juttuni siihen. Tuli "Pikkolaalan Pitkältä" hallin kattoon ruuvattavat noin 400 metriä kalvanoitua peltiä. Otti muuten melkoisesti sormille niiden halliin kantaminen. Siellä pellit nyt ovat suojassa sateilta.

Oikeastaan sormet ei kestäisi jutun jatkoakaan kirjoitella.

Tammikuun 17.1.1981

Rane



Falunin markkinat

Syyskuun ensimmäisenä lauantaina (6.9.) oli perinteisesti D.A.K.-markkinat Falunissa. D.A.K. on yksi Ruotsin suurimpia vanhojen autojen kerhoja. Melkein yhtä perinteisesti Mäntylän Matin Scania lähti sinne. Meitä oli 36 henkilöä kyydissä, mikä oli ennätysmäärä ainakin kymmeneen vuoteen.

Matkalla kaikki hyvin

Matka meni hienosti kauniissa säässä. Laivan aikataulu Helsingistä sallii mukavan illan ja myöhäisen heräämisen. Perjantaina bussimatalla kurvasimme Rademachersmedjorna-nimiseen ulkoilmamuseoon keskellä Eskilstunaa. Sen idea on näyttää käsiteollista tuotantoa ja asumista 1600-luvulta alkaen. Hieno paikka, hyvää syötävää ja juotavaa. Sää oli aivan kesäinen. Loppumatkasta kävimme Dalahästenissä, joka on melkein pakollinen pysäkki kuskin lepuuttamiseksi. Sitten illalla vielä markkinakentälle.

Markkinapäivä

Lauantaina, kun markkina avattiin kello 8, oli sakea sumu, niin kuin aina. Harmillisesti sumu ei muuttunut auringon paisteeksi vaan melkein sateeksi. Ja ajoittain ihan sateeksikin. Ankea ilma vei varmasti kä-



Meno- ja paluumatkan vakiopysähdys on "Puuhevonon" (ruåts. Dalahästen) Avestassa. Kusku huilaa ja me muut syödään ja juodaan ja käydään kaupassa tai vaan, niin kuin tässä kuvassa, vietetään aikaa. Dalahästen häämöttää osittain kuvan taustalla.

vijöitä. D.A.K. ei ilmoita kävijämäärää jälkikäteen, joten heidän odotuksensa, 20 000 kävijää, on voimassa myös ensi vuonna. Todellinen kävijämää-

rä ehkä oli puolet siitä, mutta mitä niitä laskemaan, kun ei ole pääsymaksua.

Myyjäkato oli koskettanut sekä rihkamamyymiä että osa-

kauppiaita.

Ilmeisesti huono ilma karakoitti myös myyjiä. Vuosien varrella myyntitavarasta on kadonnut ainakin hintaettu, osittain laatuettu, kirjat, Saabin osat ja kokonaiset kaksitahti-Saabit. Joskus 15 vuotta sitten Suomessa ei myyntitavaroita siistitty ja lajiteltu, mutta kai juuri Ruotsista opittiin, että tavaroiden ulkonäkö on osa laatua. Mutta olihan siellä paljon ostettavaa silti. Jokseenkin jokaisella oli joku löytö kinalossa bussiin palatessa.

Mikä mahtaa olla romumarkkinoiden tulevaisuus?

Väki näyttää vanhenevan Ruotsissa aikalailla samaan tahtiin kuin meillä. Se vaikuttaa sekä ostaja- ja myyjäpuolella. Kun nuorisosiipi alkaa olla yli 70



Ruotsissa autokultttuuri on aikalailla erilainen kuin Suomessa. Mosseja ja Ladoja oli Pohjois-Ruotsissa paljon ihan poliittisista syistä, kun siellä on neukkulaisten rakentama LKAB:n kuulasintraamo, mutta että joku rakentaa näin hienon Ladan, niin täytyy olla svenssoni.



Tältä näytti aamupäivällä markkinapaikalla. Vähän keli oli suttuisen näköinen ja myyjäristössä aukkoja. Taustalla yksi harvoista maailman urheilupaikoista, jossa suomalainen nimi on ennätyksen haltija.

vuotiaita, homma ei kehity ilman, että siihen tulee nuorempia. Vähän samalla tavalla, kuin meille kävi Pikkolassa, myös Falun-Lugnetin vapaat parkkitilat vuosi vuodelta pienenevät, eikä korvaavia tiloja näköjään löydy mistään. Rompetori voi olla katoava luonnonvara.

Ensi vuoden matkanjohtaja on kateissa

Hyvälle puolelle jäi taas hyvin järjestetty matka, mukava porukka, hyvä ruoka (joka Ruotsissa ei ole niin kamalan kallista kuin Suomessa), ruotsalaisten hieno palvelukulttuuri ja perin-

teisen Scandic-majapaikkamme hienosti tehty kunnostus. Prusin Antti järjesti retken tänä vuonna, mutta uhkaili, ettei enää jaks. Eiköhän ensi syksynä lähdetä taas käymään Falunissa? Matkan johtajan pesti olisi vapaana!

Kävimme myös kutsumas-

sa D.A.K:n väkeä ensi kesän FIVA-ajoihin. He vaikuttivat hyvin kiinnostuneilta. Heiltä käy Talviajoissa säännöllisesti yksi autollinen, joten Suomi ei ole heille ihan mustaa kartalla. Erityisesti se kehuivat meidän julistettamme ja tietysti FIVA-ajon nettisivuja.



Falunissa on aina oma Folkkariosasto parkkikentän yhdessä kulmassa. Omasta mielestäni tämä VW 1500-1600-farkku on aika tyylikkään näköinen. Folkkarihan on takamoottorinen auto, mutta tämä ei ole. Siinä on takapenkin paikalla iso V8. Mutta se on erona Suomen ja Ruotsin välillä, että Ruotsissa saa katukelpoiseksi rekisteröidä ja ajella melkein minkälaisilla virityksellä huvittaa. Keskimuotoisena tämä VW on varmaan aika hyvä ajettava. Isoihin pyöriin mahtuu isot levyjarrun limput. Akselistoja on monenlaisia, mutta silti Suomessa voisi katsastaja saada slaagin.



Sitten tulee vastaan tämmöinen Sitikka C6 1930-luvulta. Ruotsissa selvästi on myös näitä vanhan kansan mobilisti puritaaneja. Jotenkin aika hätkähdyttävä auto, kun sen valmistus hetkellä Sitikalla oli jo "etuveto-Sitikka". Mutta asiakkaille autot tehdään, joku tarvitsi tämmöistä!



Aika hätkähdyttävä ajopeli on 92 Saab, aito Savuruisku! Käsittämättömän pieni ja pienen näköinen auto. Tämäkin on hienosti kunnostettu mobiili.



Tämä Auburn Speedster Boattail on ollut useina vuosina Lugnetin hiihtostadionilla. Uskomattoman näköinen ajopeli. Sen vieressä näkyy FIVA World Eventin juliste.

Syysheikki on osa Falunin matkaa

Falunin retken reittiin on vaikuttanut, että Turkuksen mobilistit ovat halunneet järjestää rompetorinsa Syys-Heikin niin, että osumme siihen aina. Tapahtuma sopii Falunin aikatauluun, kun laiva tulee Turkuun 7.30, niin siitä ehditään ensimmäisten joukossa markkinapaikalle kello 8. Paikka on turkulaisten oma toimintakeskus. Tapahtuma on suunnilleen meidän nykyisten Restaurant-markkinoiden kokoinen.

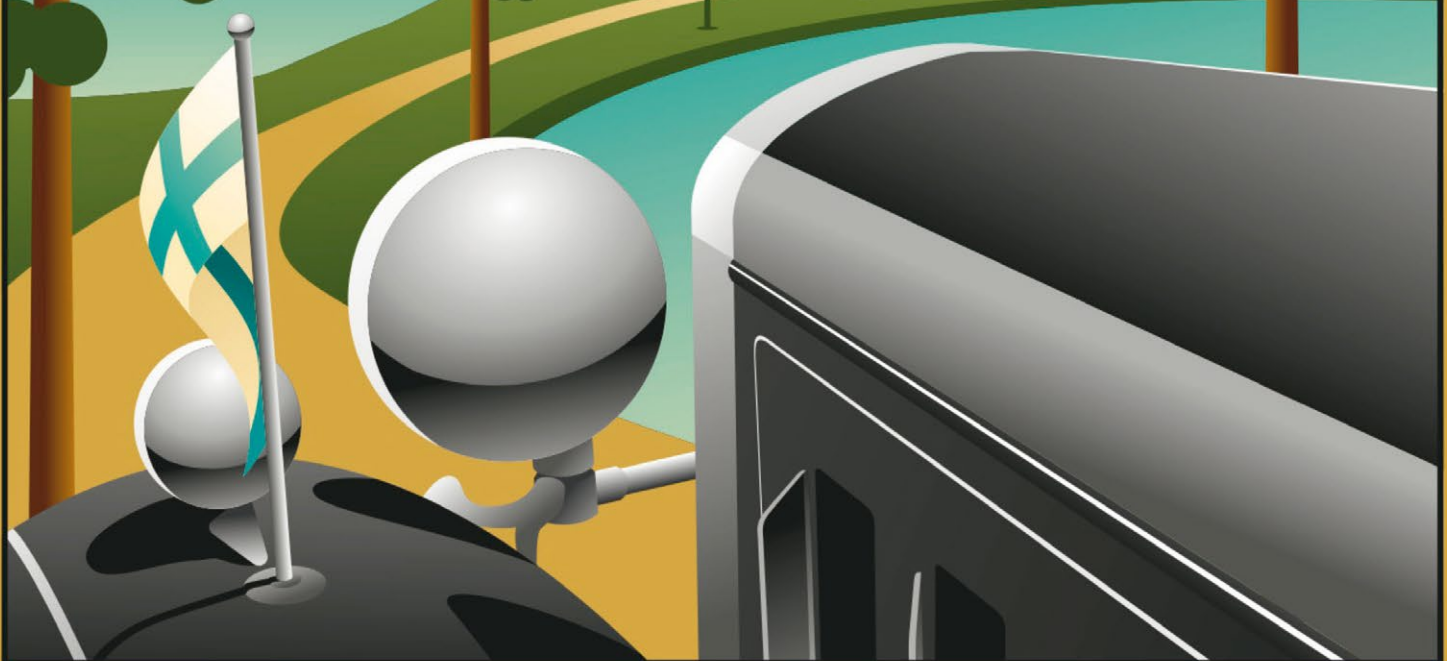
Tavaraa on laidasta laitaan, valtaosaltaan Turun seudun kodeista hylkyyn tullutta tavaraa. Mutta on siellä aina pari myyjää, joilla on iso setti vanhoja polt-



timoita ynnä muuta pakollista osaa ajoneuvoihin.

Syys-Heikissä on hyvä fiilis. Selvästi tärkeää on yhteisöllisyys. Kerhon oma porukka pälpättää omiaan ja onhan siellä tuttuja paljonkin joukossa, joiden kanssa on hauska tavata. Makkaraa syödään ja kahvia ja hyviä voileipiä ahdetaan maahan. Turkkuulaisilla on aina omassa autotallissaan kulttuu-

riperinnettä tarjolla kolmen tai neljän auton näyttely, yleensä jonkun automerkin malleista. Nyt oli näyttelyssä Suomessa harvinainen Humber. Sekin on hauska lisä romutoriin. Jenkit ovat hyvin edustettuina ja niillä on oma kenttä harrasteparkissa. Myös "siviiliautoilla" on hyvät parkkitilat naapuritonteilla teollisuuslatosten pihalla.



fivaworldevent2026.com
27.-30.7.2026



Nahkapintojen puhdistus ja ruokinta

Ajoneuvoissa käytetty nahka on elävä materiaali eli tämän vuoksi se poikkeaa kaikista muista ajoneuvoissa käytetyistä materiaaleista, poissulkien Teslan synteettinen nahka (Mikähän muuten on se synteettinen eläin, mistä tämä nahka saadaan?).

Edellä kerrotun vuoksi nahka kaipaa hoitoa, niin kuin parisuhdekin, jotta se säilyisi ehjänä mahdollisimman pitkään. Tosin parisuhteessa hoito pitää olla 2-puolista, sillä 1-puolinen hoito ei riitä tämän symbioosin ehjänä pitämiseen.

Yleensä nahan tuoksu autossa tuottaa meille yllällisen mielikuvan ja sitä se onkin eli arjen yllellisyyttä päivittäisessä tai harrasteliikkumisessa. Nahka mielletään pinnaksi numero 1, kun halutaan korostaa yllällistä laatua ja siksi sitä ei olekaan saatavissa tavallisilla autonvalmistajilla perusmalleihin. Kaikki tietävät nahan ja yleensä osaavat sen myös tunnistaa. Nahka ei ole keinotekoinen materiaali, vaan se saadaan yleensä nautaeläimistä ja muokataan kemikaaleilla ym. menetelmillä teollisuudessa ajoneuvoissa käytettäväksi. On siis todella hienoa asia, että näin ruuaksi tulevan eläimen nahka voidaan kierrättää hyötykäyttöön eli edistää luontoa ylläpitävää kierrätystä.

Nahka, mitä se oikeasti on ja miten se käyttäytyy?

Usein tahdotaan sekoittaa Alcantara (Rekisteröity tuotemerkki) nahkoihin, mutta näin ei pidä tehdä missään tapauksessa, sillä Alcantara tai vastaavat materiaalit ovat keinotekoisesti valmistettuja mikrokuitukankaita. Nahka koostuu nimensä mukaan nahkaosista, sekä parkkiaineista, rasvasta, väriaineista ja sisältää myös sille elintärkeää kosteutta. Nahka pystyy imeämään itseensä yli 25 % vettä ilman materiaalin muuttumista kosteaksi. Tätä vastaavaa ominaisuutta ei muilla autojen si-



sämateriaaleilla ole. Tämänkin ominaisuutensa vuoksi nahka on ainutlaatuinen materiaali.

Nahkaa jalostetaan hyvin laaja-alaisesti eli sitä löytyy esim. seuraavissa muodoissa: aniliini-, nupukki- ja mokkanahka (Käytännössä myös aniliininahkoja), martioitu eli martionahka, haljasnahka ns. Split Leather ja Bycast-nahka. Mutta jätetään nyt kuitenkin syvempi tutustuminen näihin erikoisuuksiin ja käsitellään vain nahan puhdistusta ja hoitoa

yleisluontoisesti.

Elämä kuluttaa – elämä on raskasta – laiminlyönti käy kukkaron päälle

Nahka joutuu todella kovalle käytölle autoissa, sillä se on jatkuvan mekaanisen-, säteily- ja sääkulumisen armoilla. Siksi säännöllinen puhdistus ja hoitaminen on nahkapinnoille elintärkeä toimenpide, jos nahkapinnat halutaan säilyttää ehjinä ja kimmoisina. Nahkapinnat

joutuvat tekemisiin niin kylmän, kuin kuumankin ilman kanssa, joka hiljalleen kuivattaa nahkaa ja saa sen ajan kuluessa halkeilemaan. Ihmisen omat eritteet heikentävät myös nahkan laatua, esimerkiksi ihon hilseilyn tai ihon/hiusten mukana tuleva rasva hankaantuu nahkaan ja tekee sen kiiltäväksi.

Suurimmat ongelmat tulevat usein vastaan autojen nahkaverhoilussa käyttäjän tai matkustajan oman huolimattomuuden johdosta. Autossa käsitelty voi-

makkaat nesteet tai ajoneuvojen takapenkillä säilytyksessä olevat renkaat (autoliikkeiden perussynti) tai värjäytynyt farkut, jotka useimmiten pilaavat nahan hyvinkin lyhyellä aikavälillä. Nämä kaikki edellä mainitut sisältävät hyvät värjäysominaisuudet, jotka helposti imeytyvät läpi nahan ja ovat yleensä mahdolluttomia poistettavaksi turvallisesti. Tämä turha nahan värjäytyminen voitaisiin estää helposti, jos nahka pidetään kylläisenä. Kun nahka on kylläinen, niin nahka ei ime itseensä likaa tai väriä. Mutta jos nahka päästetään kuivumaan, niin kuivana se janoaa itseensä kaiken saatavilla olevan ruuan, oli se sitten farkkujen väriaine tai normaali lika, niin se kelpaa nahalle, kuin vesi ihmiselle kuivassa erämaassa. Tämän vuoksi säännöllistä nahkaruokintaa ei pidä laiminlyödä.

Myös nahan pinnassa oleva käsittelypinnoite saattaa kulua puhki tai murtua myös luonnollisen käytön seurauksena, jos hoitovälit ovat liian pitkät. Harvat puhdistusvälit myös nopeuttavat nahan kulumista, koska esimerkiksi nahan saumakohtiin kerääntyy likaa ja/tai hiekkaa, mikä hieroo nahkaa joka kerta kun istumme nahkapenkeille.

Nahan puhdistus

Kaikki on helppoa, kun osaa, mutta viisas ihminen haluaa tulla vielä viisaammaksi, kuten tyhmä tulee aina vain tyhmemmäksi, koska tyhmille ei oppi kelpaa, koska he omasta mielestään jo tietävät kaiken (Ainahan on hevosia käytetty pakettiauton, miksi nyt ostaisin pakettiauton, nähen ovat kalliitakin?). Varmaan on paljon monenlaisia Pirkkaniksejä olemassa monenlaisine mielipiteineen nahan puhdistuksesta ja hoidoista, mutta nyt keskitymme menetelmiin, mitä käyttävät useat arvostetut ajoneuvojen nahkaverhoilijat ympäri Suomea, muun muassa nahkataiteilija Eugen Helminen eli Desing Eugen Tampereelta.

Pitääkö jotain huomioida ennen nahan puhdistusta?

Viisas ottaa selvää, mutta tyhmä vain syöksyy eteenpäin ajattele-



Ma-Fra Leather Care 3 in 1 – Aloe Veraa sisältävä 3-Toiminen nahan puhdistus-Hoito-Kosteuttaja



Maniac Alcantara Cleaner – Turvallinen sisäpuhdistaja nahalle



Ma-Fra Panno Top Buffing Cloth – Pitkänukkainen pehmeä mikroliina

mattomasti. Usein jää huomiotta nahan ompeleet. On osattava huomioida nahanpesun yhteydessä auton ikä ja kunto eli vanhemmissa nahkaverhoiluissa saattaa ompeleet olla jo haurastuneita eli välttää rajua mekaanista hankausta. Ompeleissa lankana käytetään esimerkiksi jatkuväsäikeistä polyamidilankaa, koska sillä on hyvä kestävyys liuottimia, öljyjä ja alkaleja vastaan. Liuotinpohjaiset puhdistusaineethan haurastuttavat keinokuituisia lankoja, koska ne ovat öljytuotteita ja öljy saadaan pestyä pois liuottimilla. Samoin vahvat emäksiset pesuaineet saattavat liuottaa nahkavärin, sekä tehdä myös nahkaan ikävän näköisiä valumajälkiä.

Kuten jo edellä totesimme, nahan säännöllinen puhdistus on todellakin välttämätön toimenpide, jos haluamme säilyttää nahan alkuperäistä vastaavassa kunossa. Oikein hoidettuna nahka on todella pitkäikäinen materiaali eli jotkut puhuvat jopa ”ikuisesta” kestävydestä... Toiset myös ikuisesta rakkaudesta parisuhteesta. Käytännössä kummankin voi tuhota jo viikossa.

Kuljettajanistuimien olisi hyvä puhdistaa ja käsitellä 3 kuukauden välein, muut nahkapinnat 6–12 kuukauden välein, riippuen käytöstä ja sääolosuhteista. Muutkin, kuin kuljettajan istuin voi olla tarpeellista hoitaa 3 kuukauden välein, jos niiden käyttö on yhtä säännöllistä, kuin kuljettajan istuimen.

Ja nyt töihin

1. Aloita puhdistus aina imuroimalla pinnat puhtaaksi pölystä ja hiekasta. Pölynimurissa olisi suositeltavaa käyttää pehmeää harjasuulaketta, sillä rakosuulakkeen käyttöä tulisi välttää, koska se saattaa naarmuttaa herkkää nahkaa terävillä reunoillaan.

2. Pyyhi nahkapinnat vielä imuroinnin jälkeen kevyesti kostealla ja nukkaisella mikroliinalla, jotta varmistettaisiin, että kaikki ylimääräinen hiekka ja pöly on poistettu. Käytä vain laadukkaita mikroliinoja, joista ei liukene esimerkiksi väriä pinnoille. Koska nahat ovat käsittelyiltään hyvin usein erityyppisiä, testaa aina ensin puhdistusaine huomaamattomassa kohdassa. Tässä artikkelissa sovelamme Ma-Fra Maniac Line ja Ghost Killer ammattituotteita, sekä ”nahka silityspuhdistinta” ja ”puh-

distuslapasta”, joita käytetään hyvin laajasti ammattikäytössä.

Koska usein penkkien si-
vuosat eivät ole verhoiltu yhtä laadukkaalla nahalla tai voivat olla myös vinyyliä, niin huomio tämä testatessasi pesuainetta. Jos haluat vielä täydellisen varmuuden, niin heti puhdistuksen jälkeen kuivaa puhdistettu pinta puhaltimella, joka on säädetty pelkälle puhallukselle. Jos kuivaamisen jälkeen nahkan pintaan syntyy laikullisuutta eli värimuutosta, älä jatka puhdistusta testaamalla puhdistusaineella, vaan valitse miedompi vaihtoehto esimerkiksi Ma-Fra Leather Care 3 in 1 Aloe Veraa sisältävä Nahka- ja vinyyli-
pintojen puhdistus- ja hoitoaine.

3. Turvallisinta on sumuttaa puhdistusaine aina kosteaan mikroliinaan ja pyyhkiä ja/tai levittää sillä käsiteltävät pinnat, mutta jos sumutat pesuaineen suoraan nahkapinnalle, niin muista aloittaa sumutus aina

alaosista ja etene systemaattisesti ylöspäin, sillä näin voit välttää herkeit pinnat ikäviltä valumajäljiltä.

4. Käy ”silitysraudalla” ja/tai ”lapasella” ensin käsiteltävät pinnat läpi eli se nostaa likaa ylös. Pyyhi lika pois pinnasta ➤



**Leather & Vinyl Cleaning Pad – Nahka/ vinyyli-
pintojen puhdistustyökalu**

puhtaalla ja pitkänukkaisella mikroliinalla, jota olisi säännöllisesti huuhdeltava puhtaaksi esimerkiksi ämpärissä, missä on puhdasta vettä. Näin estät lian siirtymisen paikasta toiseen. Jos mikroliinan huuhtelua laiminlyödään, niin lika kertyy nahan syihin. Voit myös käyttää apuna harjaa, joka on valmistettu pehmeästä luonnonharjasta eli se helpottaa nahan syiden puhdistusta.

5. Yksittäisissä vaikeissa tapauksissa voit käyttää apuna esimerkiksi pumpulipuikkoa, joka on kostutettu voimakkaammalla nahanpuhdistusaineella. On tärkeä muistaa, että annat puhdistusaineen vaikuttaa riittävästi, ennen kuin aloitat tahrain poiston. Missään tapauksessa ei saa hangata tahraa painamalla liinaa tai harjaa voimakkaasti, koska pinta saattaa tällöin vaurioitua. Ennen yksittäisten tahrojen puhdistuksen aloittamista on aina tarkastettava, onko nahka huokoinen eli huokoiseen nahkaan tahra imeytyy helposti sisään. Vastaavasti ei-huokoiseen nahkaan tulleet tahrat ovat usein vain pintatahroja. Tämän vuoksi on huolellisesti valittava, minkälainen puhdistuskemikaali liuottaa parhaiten nahkaan tulleen tahrain.

6. Erittäin likaantuneilla pinnoilla voit joutua puhdistamaan nahan useampaan kertaan, jotta saavutat haluamasi lopputuloksen.

7. Lopuksi pyyhi nahkapinnat vielä kevyesti puhtaalla ja kostealla mikroliinalla tai säämiskällä. Muista antaa puhdistetun nahan kuivua ennen hoitokäsittelyä.

Nahkan ruokailuaika

Edellä tehty nahan puhdistus on todella tärkeä toimenpide kokonaisvaltaisessa nahanhoidossa, sillä jos puhdistusta ei tehdä huolella ennen nahkaruuan levitystä, niin nahan pintaan tulevat epäpuhtaudet eli lika tarttuu nahkaruokaan eli nahanhoitoaineeseen ja silloin lopputulos ei olekaan ehkä haetun kaltainen. Myös puhtaana säilynyt nahka tarvitsee hoitoaineita eli nahka ikääntyessään kuivuu ja menettää näin kimmoisuuttaan ja on silloin helpompi vaurioitumaan, kuin kosteutensa pitänyt pehmeä nahka. Muista siis hoitaa myös

NEW

MANIAC LINE

LEATHER CLEANER

NAHAN HELLÄ SYVÄPUHDISTE

Syväpuhdistaa, mutta on hellä herkkimmällekin nahalle

UUSI VAAHTOSUUTIN

Tuottaa paksun ja kestäväen vaahdon, joka tarttuu pintoihin helposti, antaen näin pitkän vaikutusajan

SYVÄ JA TURVALLINEN PUHDISTUS
Liuottaa normaalin lian, tahrat ja öljyiset jäämät, jopa herkkimmistä nahkapinnoista

LIUOTINVAPAA KOOSTUMUS
Suojaava ja hellävarainen, ehkäisee kuivumista ja halkeilua, jopa jatkuvassa käytössä

IHANTEELLINEN KAIKILLE NAHKAPINNOILLE
Vaalea/Tumma/Vintage tai käsitelty, puhdistaa nahan alkuperäisyyttä kunnioittaen

MANIACLINE.COM

Ghost Leather Conditioner & Protectant – Kevyesti puhdistava Nahkaruoka



Ma-Fra Wax Applicator – Proteinen levitystyyny

nahkapintoja, mitkä eivät ole kulutuksen kohteena.

1. Levitä ruokaisa nahanhoitoaine esimerkiksi Ghost Leather Conditioner & Protectant – kevyesti puhdistava nahanhoitoaine, joka sisältää aitoa minkkiöljyä. Levitä nahkaruoka tasaisesti puhdistetulle pinnalle pyörivin liikkein esimerkiksi froteisella tyynyllä. Älä käytä nahkaruuan levitykseen mikrokuituista levitystyynyä. Jatka käsittelyä systemaattisesti niin kauan, kunnes koko hoidettava nahkapinta on tullut kylläiseksi. Kylläisyyden huomaat siitä, että nahkaruoka ei enää imeydy pintaan, vaan jää pyörimään nahan ja froteetyynyn väliin. Jos istuimessa on tuuletusjärjestelmä eli penkissä on tuuletusreikiä, niin varo yliannostelemasta tuotetta näillä kohdilla, jotta nahanhoitoaine ei pursuaisi penkin sisäosiin. Levitä siis ensin ehyelle nahalle ja vasta lopuksi reikäisille alueille.

2. Odota hetki ja tarkasta, onko nahkaruoka imeytynyt kauttaaltaan tasaiseksi kerrokseksi eli pinnassa ei esiinny läikkyisyyttä.

3. Jos nahan pinta ei ole tasainen väriltään, lisää nahkaruokaa, kunnes saavutat tasaisen lopputuloksen.

4. Pyyhi lopuksi pinta puhtaalla mikroliinalla poistaaksesi ylimääräisen nahkaruuan ja saadaksesi tasaisen lopputuloksen. Ilmastoiduissa penkeissä nahkaruoka tukkii väijäämättä osan rei'istä eli imuroi nämä kohdat rakosuulakkeella puhtaaksi ja muista taittaa rakosuulakkeen eteen esim. kuitukangas, jotta et naarmuta nahkaa suulakkeen terävillä reunoin.

Kylläinen nahka on tyytyväinen nahka

Nyt voit nauttia ihanasta nahan tuoksusta ja käsiesi tuottamasta jäljestä eli puhtaasta ja sametipohjasta nahasta. Käsittelyn ansiosta olet pysäyttännyt nahkakerroksen rappeutumisen suojaamalla sen kulumiselta, lialta ja auringosta tulevalta voimakkaalta UV-säteilyltä. Varsinkin vaaleiden nahkojen kohdalla tämä suojaus on ensiarvoisen tärkeää, koska vaaleissa pinnoissa huolenpitovirheet tulevat nopeimmin näkyville esimerkiksi vaatteista luenneiden värien muodossa, kuten edellä mainitsimme. Käyttömukavuuden lisäksi hyvin hoidettu nahka säilyttää arvonsa eli lisää ajoneuvosi jälleenmyyntiarvoa, koska jokainen autonostaja tietää, että

nahan korjaus entiselleen vaatii työtä ja vaivaa tai ammattilaisen palkkaamista.

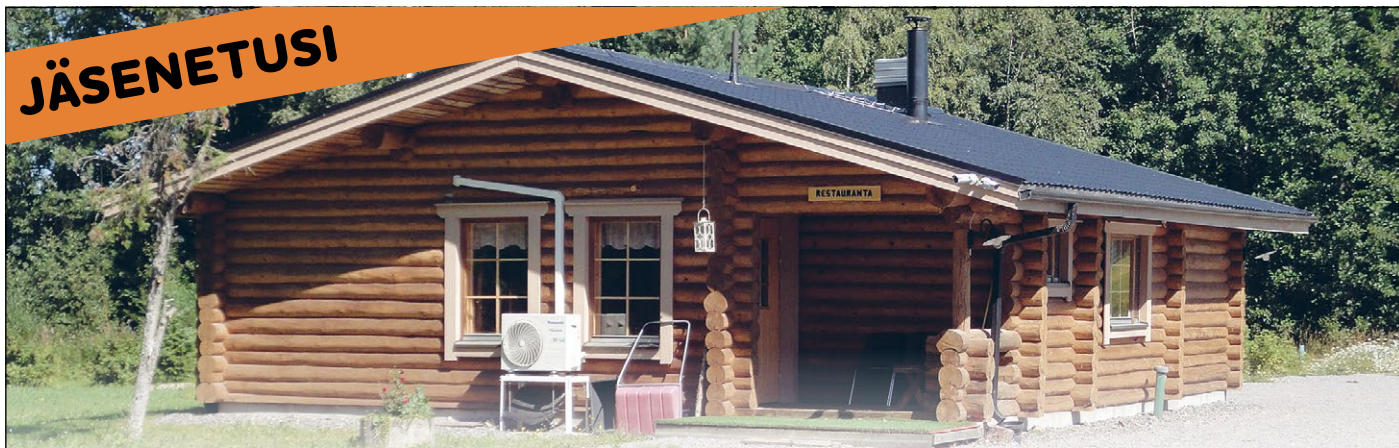
On myös hyvä muistaa, että säännöllinen nahanhoito oikeilla tuotteilla on taloudellisempaa, kuin harvoin tapahtuvat "rajut" puhdistukset ja hoidot, kun nahka on jo osittain vaurioitunut. Työn iloa!

Markku Uotila
Presco Oy – House of Ghost
Killer Oy – Autonhoitoa jo yli 35-vuotta

Tuotteet ja tarvikkeet:

Ghost Leather Conditioner & Protectant – Kevyesti puhdistava Nahkaruoka
Maniac Alcantara Cleaner – Turvallinen sisäpuhdistus nahalle
Ma-Fra Leather Care 3 in 1 – Aloe Veraa sisältävä 3-Toiminen nahan puhdistus-Hoito-Kosteuttaja
Ma-Fra Wax Applicator – Proteinen levitystyyny
Ma-Fra Panno Top Buffing Cloth – Pitkänukkainen pehmeä mikroliina
Leather & Vinyl Cleaning Pad – Nahka/vinyylipintojen puhdistusvälikala

JÄSENETUSI



Mökki rannalla

Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

Jäsenetuna Tampereen seudun mobilistit ry tarjoaa jäsenilleen ja heidän ystäväille Restaurant-mökkiä käyttöön. Hinta on 60 euroa vuorokausi. Hintaan kuuluu piha, grillikatos 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.

Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

Pehtoori Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi

Järven vesi on vain rajallisesti uintikelpoinen. Vapaita aikoja on paljon. Vain maanantai-illat, alk. klo 16 ovat varattu kerhon yhteiseen käyttöön.

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.



PUUROJUHLA

Perinteiset Puurojuhlat pidetään

SASIN TOUKOLAN juhlatalossa

Sunnuntaina 30. marraskuuta 2025 klo 15

Osoite on Sasintie 20.

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

Puuroa • Yhdessäoloa • Arpajaiset

Meitä viihdyttää trubaduuri Heikki Mäenpää

Etukäteisilmoittautuminen pakollinen 14.11.

mennessä puhjoh.tammob@gmail.com

TERVETULOA!



Kaikki vanha kiinnostaa

Sarjassa ”Hallituksen jäsenet” on aikaisemmin esitelty Kalevi Nokkonen (Hyrsysy 3/2024), Ari-Pekka Lällä (Hyrsysy 4/2024) ja Pyry Raunio (Hyrsysy 1/2025).

Teksti Mpz Tuukka Perkolan haastattelun mukaan. Kuvat Tuukka Perkolan kuva-arkistosta ellei toisin mainita.

Mistä kiinnostus vanhoihin autoihin?

Minua on aina kiinnostanut oikeastaan kaikki vanha. Edellisessä työpaikassa joku kanssatyöntekijä liimasi työkalupakkiini tarran: ”Kaikki vanha kiinnostaa”. Siitä voinee päätellä, että historiaharrastus näkyi ulospäinkin. Kotini vaikutusta tässä ei ollut yhtään, paitsi, että isäni tilasi minulle Mobilisti-lehden vuonna 1988. Sitä ennen imin itseäni vanhoja asioita Viisikko-kirjoista, Asterixista ja Lucky Lukea. Kaikki linnat, luolat, rikosjuttujen selvittäminen, sotiminen, vanhat elintavat ja Villin Lännen jutut kiinnostivat. Enoni Jyrki Laihon luona vetäydyin makuuhuoneeseen lukemaan vanhoja Mobilisteja. Ehkä minusta tuli vähän sellainen ”autoromantikko” niin kuin Jyrki ja Kai-Lauri Bremer. Myöhemmin sitten tutustuin Kain kanssa, että kai meissä joku yhteinen vinksahanut geenä on!

1980-luvuilla harrastettiin pienoismallien rakentamista. Muut rakensivat laivoja ja lentokoneita. Minä rakentelin aina autoja. Tein pahvista automuseonkin. Väki kyllä vähän katseili, että taitaa pojan päässä olla jotain häiriöitä. Käynti Tampereen Teknillisessä Museossa vanhempieni kanssa, myöhemmin yksin, oli aivan huippua.

Sitten vuonna 1981 tuli SAHK:n XXII Retkeilyajot Tampereelle. Näin ensimmäisen kerran aitoja, liikkuvia ja pöriseviä vanhoja autoja. Olin kyllä ihan myyty. Siellä oli jon-



Opel Record vm. 1960 oli Tuukan ensimmäinen onnistunut entisöinti. Se oli käyttöautona pitkään. Tässä sillä lähdetään Talviajoihin vuonna 2007.

kun kanttiauton ruosteinen kori, jossa oli lappu: ”Tästä se lähtee”. Ajattelin kyllä, että kuka on niin kaheli, että tuommoisesta rojusta lähtee autoa tekemään.

Mukaan Tampereen Mobilisteihin

Vuonna 1987 enoni Jyrkin Ford 17 M tuli 20 vuoden ikään, mikä oli minimi ikäraja Vehoniemi-ajoon osallistumiseen. Olin silloin 14-vuotias. Jyrkin apukuskinä pääsin osallistumaan Vehoniemi-ajoon, joka oli ensimmäinen museoautoajoni. Osallistuin myöhemmin myös Talviajoihin ja muihinkin tapahtumiin. Me sijoituimme hyvin, jopa voitimme. Syyinä oli se, että olin koko ikäni pöntännyt päähän tietoja autoista. Hyvin oli jäänyt tiedot päähän ja saatiin ne vielä sieltä käyttöön!

17-metrinen Ford ei tietenkään ollut nuorelle ”autoromantikolle” oikeasti vanha auto, mutta tuntui silti huomattavasti iäkkäämmältä kuin samanikäinen auto nykyään. Meillä oli kotona ihan kelloja autoja, mutta ne eivät puhutelleet minua. Joku Opel Kadett oli ihan hyvä menopeli eikä se ulkonäöltäänkään ollut hullumpi, mutta sisältä pelkkää peltiä ja muovia. Ei mitenkään

kiinnostanut! Mutta käyttöauto on nimenomaan käyttöauto. Pääsiä, että se liikkuu varmasti. Niin ajattelen vieläkin.

Vuonna 1996 taisin olla ensimmäistä kertaa Restaurant-päivillä töissä. Joku siinä oli kivaa; yhdessä tekeminen, porukka, myyjät, tavarat. Se näkyi ja kuului, että Restaurant-päivät olivat kerholle tärkeitä, niihin panostettiin ja kaikki ponnistelivat, että ne onnistuvat. Työ oli siis mielekästä! Tavallaan ei halunnut lähteä pois. Kävin sitten muissakin Tampereen Mobilistien tapahtumissa ja tutustuin porukkaan.

Irti veloista, oikeudenkäynneistä ja kenkälaatikko-kirjanpidosta

Aimo Lahti oli pitkään Tampereen Mobilistien puheenjohtajana. Yhdistys mennä puksutteili hyvin; tulovirta oli tasainen, uusia jäseniä tuli ja tavallaan oli arvovaltaakin SAHK:ssa. Tampereen kerhohan oli ensimmäinen ”maaseutukerho” ja hyvin aktiivinen. Hyrsysy-Menolainen oli kerhon toimitus SAHK:n jäsenlehti vuodesta 1984 alkaen. Mutta sitten tapahtui jotain tai mo-

niakin asioita. Aimo Lahti oli puheenjohtajana vuodesta 1991 vuoteen 2003. Yhdistyksen sihteerinä oli hänen voimakastah- toinen ja aktiivinen puolisonsa Raija-Leena, joka pitkälti ohjasi hallitusta. Raija-Leena kuitenkin menehtyi yllättäen vuonna 1999 ja hallituksen ote liipesi.

Yhdistyksen talous kasvoi, mutta sitä hoidettiin kovin amatöörimäisesti. Samaan aikaan yhdistys erosi SAHK:sta tyytymättömänä sen palveluihin suhteessa jäsenmaksun suuruuteen. Yhdistys ajautui erimielisyyteen jäsenmaksun maksamisesta SAHK:n kanssa ja joutui oikeuteen. Raastuvan oikeudessa kiista hävitettiin. Asiaa hoitamaan otettiin lakimies, joka vetosi ennakkotapaukseen, jonka piti olla hovioikeudessa suotuista yhdistyksen näkökannalle. No, ei ollut.

Seurauksena oli jäsenmaksuvelka SAHK:lle, velan korot ja oikeudenkäynnin sekä asianajajan kulut. Kun maksun aika tuli, osoittautui kaikille hallituksen jäsenille yllätyksenä, ettei kassassa eikä pankkitilillä ollut rahaa. Onneksi yhdistyksessä olivat ajan tasalla entinen puheenjohtaja Arto Rantala ja Häku Sandbacka. He puusahasivat muutenkin kerholle uutta omaa toimintaa, kuten

Näsijärven Ympäriajot vuonna 2002. Heitä on joskus kutsuttu ”Remonttiryhmäksi”. Huhujen mukaan heidän näkemys oli, ettei hallitukselle voi myöntää vastuuvapautta syyskokouksessa 2003.

Sehän oli selvä, ettei kukaan halunnut tulla valituksi puheenjohtajaksi, kun yhdistyksen asiat näyttivät sekavilta. Minä sitten olin kyllä enemmän tai vähemmän puun ja kuoren välissä, mutta ilmoittauduin ehdolle ja minut valittiin.

Käytännössä näin sen kirjanpito-opetuksen ikuisen vitsin ja varoittavan esimerkin, että kuitit olivat kenkälaatikossa täysin käsittelemättöminä puolen vuoden ajalta. Vieläkin muistuu mieleen, miten niitä sitten Sallisen Lisen kanssa järjesteltiin ja kirjattiin tositteiksi. Kiitos vaan Liselle vieläkin. Siperia opettaa, mutta hommat saatiin järjestykseen. Siihen vaikutti paljolti se, että SAHK halusi lopulta Tampereen kerhon takaisin ja luopui korkovaateestaan. Tämä vaati pitkiä neuvotteluja.

Sitten ajattelin viiden vuoden kuluttua, oman uuden yrityksen, perheeni ja talonrakennuksen kanssa puuhaillessani, että tämä nyt on tässä mobilistien puheenjohtajana. Aloin puhua Prusin Anttia puheenjohtajaksi. Sovittin niin, että lupasin hoitaa vuoden 2008 Retkeilyajot ja Antti asettuu ehdolle puheenjohtajaksi. Ja niin hänet valittiin.

Onhan Sulla perhe?

Onhan se! Vaimo ja kolme lasta ja nykyisin vielä kaksi lasten lasta. Kyllä nämä harrastushommat aina kolmoseksi jäävät perheen ja työn jälkeen. Hankin Opel Kapitän vm. 1951 vuonna 1993. Aloin entisöidä sitä, mutta ei siitä hyvä tullut. Se jäi lepotilaan, kun perhettä perustettiin ja kunnostettiin omakotitaloa. Ja on vaimollani Pirjolla oma museoauto, Triumph Spitfire, ettei tämä harrastus hänellekään vieras ole.

Mutta onhan se pakko sanoa, että kriisiyhdistyksessä puheenjohtaja on lievästi sanottuna lirissä. Siinä on vähän vaikea johtaa muita ja delegoida asioita, kun ne asiat kuitenkin pitää



Ooppelilla Opel-kokouksessa vuonna 2009.



Ensimmäinen yritys oli Kapitänin entisöinti. Auto löytökunnossa.



Tuukka sai vuoden 2019 parhaasta entisöinnistä OS-palkinnon ja auto palkittiin SAHK:n Retkeilyajoissa vuonna 2020 KLB-palkinnolla. Koronavuonna 2020 OS-palkinnon pääsi pokkaamaan kesällä RR-päivillä Mobiliassa. Pirjo-puolisoa huomattiin muistaa tukihenkilönä kukkapuskalla. Kuva: Meelis Niin

itse hoitaa. Ehkä minä jo siinä vaiheessa aloin tajuta sen, että jotenkin niistä ongelmista pitää päästä irtautumaan, tyhjentää pää murheista. Yksityisyrittäjänä pidän nykyisin viikonloput omana aikanaani, ehkä olisi pitänyt osata jo silloin yhdistyksen puheenjohtaja-aikoina. Yksi asia, minkä olen oppinut, että kun haluaa entisöidä auton kunnolla, se on niin vaativa prosessi, että siihen on pakko keskittyä ihan täysillä. Silloin kaikki muu häviää mielestä. Ja tosi on, että Håkanin mentoroinnista on ollut suuri apu ja tuki, samoin kuin varmasti Sullekin. Oli hyvä huomata, että kerhossa on taitoa ja voimaa, kun sitä välttämättä tarvittiin tai tarvitaan.

Kuinkas Kapitänin sitten kävi?

Jotenkin tässä on oppinut sen, ettei rakastu rautaan. Kapitänin tarina on mielenkiintoinen ja siinä on draamaa ja tragediaa ja tietysti myös positiivisia asioita, kuten tutustuminen Kai-Lauri Bremeriin, joka on joskus omistanut sen. Hän on innokas Opel-mies, samalla kun on Suomen

mobilismin Grand Old Man.

Olin siis varsin tyytymätön ensimmäiseen yritykseeni Kapitänin entisöintiini ja auto jäi seisomaan moneksi vuodeksi. Ostin Opel Recordin vuosimallia 1960, jonka sitten entisöin käyttöautoksi. Siinä opin entisöinnistä paljon. Myin sen pois ihan muutama vuosi sitten. Tartuin uudelleen Käppäriin vuonna 2011 ja vuosien pakeruksen jälkeen sain vuonna 2019 Olavi Sallinen-entisöintipalkinnon. Siitä on juttu Hyrys-sys-sä 3/2020. Olen osallistunut autolla moniin ajoihin ja sain Retkeilyajoiissa Kai-Lauri Bremerin erikoispalkinnon. Se on juuri sellainen auto, mikä autoromantikolla pitää olla: vakaa, hyvä ajettava ja varma. Sisustuksessaakin on tyyliä. Sillä voi lähteä milloin tahansa vaikka Helsinkiin ja voi nauttia sen yksinkertaisista, mutta teknisesti hienoista 1930-luvulla suunnitelluista ominaisuuksista.

Sen jälkeen olen aloittanut vuosimallin 1927 Studebaker President ES-auton entisöimisen. Siinäkin eniten olen ihastunut sen tarinaan. Se on aidosti pirtukauppiaan auto Hangosta. Tarina on julkaistu Hyrysyssä 4/2020. Museovirasto on tukenut entisöintiä, pariinkin kertaan. Se etenee hitaasti, mutta suunnitellusti. Siitä tulee aivan mahtava peli ja sen haasteet ovat lähinnä siinä, ettei varaosia saa kuin itse tekemällä tai teettämällä. Laakereiden valmistuksesta on juttu Hyrysyssä 2/2025.

Mikäs mies Sinä olet?

Olen syntynyt Seinäjoella vuonna 1973. Todellisuudessa en ole mikään aito "pohjalainen" vaan syntymäpaikka määräytyi isäni työpaikan mukaan. Olen asunut Tampereella, Kangasalla ja Vantaalla lapsena, kunnes sitten palasimme Tampereen seudulle. Koulua kävin Kangasalla ja Tampereella ja sitten menin Amikseen opiskelemaan tietojen käsittelyä ja sen sellaista.

Kuitenkin työllistytin vahvavirta töihin. Opiskelin sitten vähän lisää ja aloin tehdä osa-aikaisesti sähköhommia palkkatöiden lisäksi. Vuonna



Studebaker lähdössä Tuukan talliin.

2005 perustin oman sähkörakointiyrityksen. Se selvästi haittaa harrastuksia, mutta kuten jo sanoin, viikonloput pidän perheelle ja harrastuksille.

Toinen pitkäaikainen harrastukseni on putkiradiot. Osaan korjata videoita ja telkkareita. Olen kuitenkin päätynyt siihen, etten korjaa kaveriitteni laitteita, koska toimitusajat ovat aina vaarassa venyä ja voisi käydä niin, etteivät kaverit enää ole

kavereita. Kotona minulla on itse rakennetut hifilaitteet. Vanhaan taloon ei oikein nykymuotoilu istu! Hifi-messut Hyvinkäällä noin vuosikymmen sitten oli loistava elämys.

Olen taas ollut pitkään yhdistyksen hallituksessa mukana, mutta minusta tuntuu, etten tee tarpeeksi yhdistyksen hyväksi. Ehkä aikaisemmin mainitut "Siperian opit" ovat joksikin hyödyksi, mutta olen

ajatellut, että jatkan kirjoittamista Studen entisöinnistä. Yrittän siinä löytää linjan, josta voi olla hyötyä jollekin, joka joskus tekee samankaltaista entisöintiä. Tampereen seudulla on paljon perinteisten korjaustapojen osaamista, kunhan vaan tekijät löytää. Ehkä tämä, perinteisten korjaustapojen ylläpidon edistämisen käytännössä, voisi olla myös yhdistyksemme keskeisiä tehtäviä.



Tuukka on hallituksessa "vanhemman valtiomiehen" statuksella, huolimatta suhteellisen nuoresta iästään. Kokemusta on kerhon hallituksen puheenjohtajuudesta ja oman yrityksen johtamisesta ja mikä tärkeintä, elämästäkin. Tuukka ajaa paljon Kapitanillä, Näsijärviajoja, Retkeilyajoja ja muita järjestettyjä ajoja, mutta matka Orivedeltä Restaurantaan hallituksen kokoukseen on todistettavasti usein taittunut Käppärillä. Kuva: Meelis Niin

Seuraavassa lehdessä (ennen Joulua)

Teksti ja kuvat mpz, ellei toisin mainita

Siivoustalkoot

Restaurannassa oli siivoustalkoot 15.9.. Perusolettamus oli, että tuskin kukaan sinne tulee. Mutta yllätys yllätys, siivuttiin tämän vuoden ennätystä, 22 henkilöä. Paljon saatiin aikaiseksi, siis ansaittu juttu seuraavassa Hyrysissä.



Uusi Gaggenau

Kerho hankki vanhan jäsenemme "Myrskylän miehen" Pekka Kuisman vinkistä Benz

Gaggenaun rungon. Auto on ilmeisesti vuosimallia 1920, siis vanhempi kuin kerhon Gaggenau-paloauto.

Museoviraston avustukset

Avustukset menivät vähän myöhäiseksi, koska valtion uusi tietojärjestelmä ei ollut vielä valmis vuoden alussa. Kuitenkin rahaa jaettiin yhteensä 321 000 euroa kulkuneuvoille. Meidän kerhosta Studebaker vm. 1927 sai hakemansa avustuksen. Ehkä hauskin avustettava oli Ruston Bycurys 54 laahakauha kaivinkone. Ainakaan painavampaa avustettavaa ei ole vielä ollut. Seuraavassa Hyrysissä avustusten jaosta ja mikä on avustusten tilanne ensi vuonna.



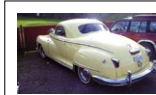
Autojen historiaa

**Tampereen Seudun Mobilistit RY luentosarja,
jossa tutustutaan autoihin vuosikymmenten
kautta.**

Luennoitsijoina yhdistyksen jäsenet

**5. osa ti 14.10.2025 klo 17:30-18:30
Kangasalan pääkirjasto, Harjula-sali,
Keskusaukio 2, Kangasala
50- ja 60-luku – Muotoilun vuosikymmenet**

**6. osa ti 11.11.2025 klo 17:30-18:30
Kangasalan pääkirjasto, Harjula-sali,
Keskusaukio 2, Kangasala
30-40-luku – Sota-aika**



Stensbölen automuseon tarina

Suomen ensimmäisen automuseon perusti taiteilija Iván Wallensköld-Rotkirch vuonna 1964 kotikartanonsa Stensbölen kivenavettaan. Lähes uskomatonta kulttuurihistoriaa Joululukemiseksi.



TAMMOBIN TAPAHTUMAT

2025

2026

LOKAKUU

Ti 14.10. Luentosarjan 5. osa – 50- ja 60-luku, muotoilun vuosikymmenet. Kangasalan pääkirjasto, Harjula-sali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30

MARRASKUU

Ti 11.11. Luentosarjan 6. osa – Sota-aika, 30-40-luku. Kangasalan pääkirjasto, Harjula-sali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30

Ke 26.11. Syyskokous klo 18 Restaurannassa. Kahvitarjoilu klo 17 alkaen. Katso kokouksen asialista sivu 46

Su 30.11. Puurojuhla Sasin Toukolassa klo 15, Sasintie 20. Puurojuhlaan osallistuminen on edelleen perinteisesti maksutonta, mutta edellyttää ilmoittautumisen viimeistään perjantaina 14. marraskuuta mennessä. Ilmoittautuminen mieluiten sähköpostilla puhjoh.tammob@gmail.com, mutta voi soittaa jollekin hallituksen jäsenelle myös mahdollinen

HUHTIKUU

Kevätkokous
Hot Rock & Rock Show

TOUKOKUU

1.5. Vappuajo

2.-3.5. Lahden Classic Motor Show

6.5. Olavi Sallinen-palkinnon jako, Vehonimen Automuseo klo 18

KESÄKUU

Kurvaa Kangasalle

HEINÄKUU

Hämeenkyrön retki

27.-30.7. FIVA Summer Tour Round Two Lakes

ELOKUU

la-su 8.-9.8. Kanttiautokruising

MUUTOKSET MAHDOLLISIA! SEURAA NETTISIVUJA, SIELLÄ ON AINA AJANKOHTAISIN TIETO!

Hyrysсын kauppapaikka



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

Myydään

Moskowits-rompetta,
olisiko 407 Skandinaviaan?
Hinnat alkaen 2€.
Puh 040 5212 335



Myydään
Mercedes-Benz
450 SL W107 1980.
Museorekisterissä.
Amerikan vientimalli.
Hinta 12 000€.
A-P Lällä
050 5969 181



KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

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

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

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

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

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



KOKOUSHUTSU
Tampereen Seudun Mobilistit ry:n
SYYSKOKOUS
Keskiuikko 26.11.2025 klo 18.00
Restauranta, Kylä-Aakkulantie, Kangasala
Tilaisuus alkaa klo 17 kahvilla.



13 § YHDISTYKSEN SYYSKOKOUS

Yhdistyksen syyskokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri.
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan asialista kokouksen työjärjestykseksi
- 5) Esitetään toimintasuunnitelma ja talousarvio 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) Vahvistetaan toimintasuunnitelma ja talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 9) Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 10) Valitaan uudet jäsenet hallitukseen erovuoroisten tilalle sekä varajäsenet ensimmäiselle ja toiselle sijalle.
- 11) Valitaan tilintarkastaja ja varatilintarkastaja sekä toiminnantarkastaja ja varatoiminnantarkastaja
- 12) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat. Yhdistyksen jäsenen on syyskokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä hallitukselle kirjallinen esitys syyskuun loppuun mennessä.

Tampereen Seudun
Mobilistit ry, Hallitus
Petri Kata
Puheenjohtaja

TERVETULOA!

