

HYRYSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 2 / 2023



OS-palkinto sivu 5

Rane osa 77 sivu 17

Rainerin arvoautot digimuseoksi sivu 26

ASTON MARTIN



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
Tapio Hänninen 80 vuotta	4
Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2022	5
Museoviraston tieliikenteen avustuslautakunta on työnsä tehnyt tältä vuodelta	8
Merkkinurkka	12
Antin autot osa 10	14
Rane muistelee osa 77	17
Tampereen seudun mobilistit ry hallitus	24
Rainerin arvoautot kootaan digimuseoksi	26
Keskusliiton kuulumisia	28
Gaggenaun kuvista Lielahdessa	30
Pohjolan matka	31
Tammobin 2023 tapahtumat	37
Hyrysysin kauppapaikka	38
Kevätkokouspöytäkirja	39

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



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

Vuoden 2023 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2023	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2023
2/2023	juhannukseksi	aineistopäivä 15.05.2023
3/2023	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2023
4/2023	jouluksi	aineistopäivä 24.11.2023

ILMOITUKSET

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

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 2/2023 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Antti Prusi, Hannu Aalto, Tuula Salja, Kari Pitkänen, Meelis Niin

Kannen kuva:

Kupee on upee-näyttelyssä Lahden Classic Motor Show:ssa oli monenlaisia unelma-autoja ja autounelmia, joista paria pääsimme myös katsomaan Pohjolan matkalla tarkemminkin. Kuvassa valkoinen Aston Martin DB6, MB 300 SL "Lokinsiipi" ja Ferrari 250 GTE. Kuva Mpz



Puheenjohtajalta

Kesän alkaessa

Yhteisöllisyyttä

Lehdessä on melko pitkä tarina yhdistyksen Pohjolan matkasta. Matkalla oli mukana peräti 40 henkilöä, mikä on erittäin paljon sekä meidän että muiden yhdistysten toiminnassa. Tapasimme matkalla paljon mobilisteja ja näimme monta sellaista paikkaa, johon normaalisti ei varmaankaan kukaan osu, ei ainakaan ollut osunut tähän mennessä.

Kaikkiolla meitä odotettiin ja oli tehty paljon valmisteluja, että me viihtyisimme. Hieman vitsiltä tuntuu, että ammattityötä tekevät asiakaspalvelijat sekä maantien varren ruokapaikoissa, että toisen hotellin ravintolassa floppasivat. Me olimme sen päivän ainut iso asiakasryhmä, mutta asiakaspalvelijoita ei kiinnostanut myyntityö. Sen sijaan kaikki mobilistikerhot, joissa kävimme, syöttivät meille iloisella mielellä makkaraa, pullaa ja kippasivat kahvia mukiin. Olomme oli kuin piispa pappilassa. Se on hienoa yhteisöllisyyttä.

Vastuullisuudesta

Moottoriurheilussa on useita vaaranpaikkoja. Siksi sen piirissä on vastuullisuutta jouduttu pohtimaan jo pitkään ja monia hyviä käytäntöjä on muutettu säännöiksi. Yksi pieni esimerkki voisi olla, että jos kilpailuajokki pysähtyy huoltoon, se pysähtyy öljyläpäisemättömälle alustalle. Tai, kun ajokkia tankataan, se on maton päällä ja lisäksi paikalla pitää olla imeytysainepakkaus.

Mobilistien vastuullisuuden heräämisestä on selviä merkkejä. Moni on kysellyt esimerkiksi, että pitääkö Mustassalahdessa käyttää öljymattoa tai -kaukaloa auton alla. Vastaus on kyllä. Näin lukee Tampereen kaupungin myöntämässä satama-alueen tai Hämeenpuiston käyttöluvassa. Ensi sijaisesta tämä koskee ajoneuvon käyttäjää, mutta myös yhdistystämme. Meillä on ollut mietinnässä minkälaiset öljysuojat yhdistys hankkii ja tuo Mustaanlahteen.



Mutta olennaista on se, että kyselyt ovat tulleet yksityisiltä jäseniltämme, jotka ovat hoksanneet asian tai lukeneet jakamistamme käytöluvan kopioista.

Toinen esimerkki voi olla jäsenemme huomio maailman vanhimman veteraaniajoneuvoseuran ajoista Saksassa viime kesältä: Autot katsastetaan ennen ajojen lähtöä. Ja vain ne ajoneuvot, jotka todetaan vaatimusten mukaisiksi, voivat osallistua ajoon. Kävi kuulemma kova vilskke autojen ympärillä, kun niitä korjattiin katsastuksen edellyttämään kuntoon.

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon Aarre

ProMart



KANGASALA



Mesi M Auto oy

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

TAMMER
Lattiat



Tapio Hänninen 80 vuotta

Tapio Hänninen syntyi 11.7.1943 Tervossa. Tervon kunta on Kuopion ja Viitasaaren välimailla. Se ei tarjonnut enää elinmahdollisuuksia ja koko perhe muutti vuonna 1958 Tampereelle. Tapiosta tuli automies heti koulun jälkeen. Omin sanoin hän sanoo, että 20 vuotta tuli oltua letkunjatkeena. Siitä loppuaika Nokian Union-aseman hoitajana.

Armeija-aikana hän tutustui Anneliin, jonka kanssa hän on ehtinut olla naimisissa jo 59 vuotta. Heillä on yhteinen tytär. Bensa-aseauran jälkeen hän siirtyi Tampereen kaupungin palvelukseen, jossa ehti olla 17 vuotta. Kun molemmat aviopuoliset olivat ”maalaisihmisiä” (Tapion ilmaus), niin kun eläkeikä koitti, he

muuttivat Hämeenkyröön vuonna 2004. Hämeenkyrössä Tapio ehti olla 11 vuotta torivalvojana.

Moni meistä varmasti muistaa Tapion ja valkoisen ”Juustohöylä”-Anglian ja punaisen Moskvits Eliten mobilistiajoista. Anglia on jo myyty, mutta Mosse on jäljellä. Sille ei löytynyt harrastusta tyttären perheen kautta, mutta löytyi suvun piiristä kummipoika omistajaksi ja käyttäjäksi. Hänkin on ”automiehiä”. Tapion mielestä on hienoa, että ”jotain jää muistoksi”.

Terveyden romahdettua hän joutui luopumaan määrällisesti ajokortista ja käyttöauto meni myyntiin. Haastattelupäivän ilouutinen oli uuden käyttöauton osto, kun ajokortti palautui määräajan jälkeen.



Tapio Hänninen oli vaihtamassa autoaan Asko Mäkelällä Skoda Feliciaan ja kysyi, että kai nyt kauppaan jokin kuuluu kaupantekijäisinä, niin Asko oli antanut tämän lautasen. Asko Mäkelä oli legenda Konelan myyntipäällikkönä ja itsenäisenä autokauppiaina. Hän oli myös kova rallimies. Vuonna 1973 hän sai Kone-Sovauto Teamin IC 412 Rallyn (=tehdastekoinen ”ralli-Mosse”) ajettavakseen Jyväskylän Suurajoihin. Auto kaatui viisi kertaa, mutta Asko ajoi maaliin. Auto ei sen jälkeen kelvannut vietäväksi takaisin Neuvostoliittoon, vaan jäi Suomeen ja on näytteillä Mobiliassa.

Syntymäpäiväsankari tarjoaa kahvit keskiviikkona 12. heinäkuuta klo 18 Kukkokahvilassa Hämeenkyrön Trossitiellä.



Viime vuoden aikana kerhomme jäsenten museotarkastetuista entisöinneistä parhaana palkittiin Leo Myllymäen Volvo 1800S vm. 1963. KUVA Meelis Nin

Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2022

Jäsenistönsä kannustamiseksi entisöintiharrastukseen perusti silloiselta nimeltään Suomen Automobiili-Historiallinen Klubi Tampereen Kerho ry 6.5.1982 Olavi Sallinen nimeä kantavan entisöimispalkinnon. Palkinto jaettiin ensimmäisen kerran vuoden 1982 aikana valmistuneesta entistämistyöstä. Ensimmäiseksi palkittiin Esa Niemisen Chevrolet Sport Coupé vm. 1932. Palkinto on jaettu sen jälkeen joka vuosi, eli nyt jaettu palkinto oli 41. Palkinnon päättää kerhon hallitus, käytännössä museojoneuvotarkastajien ehdotuksesta.

Päätös oli selkeä

Museojoneuvotarkastajien mukaan nykyisin kokonaisen-

sisöintejä tulee museojoneuvotarkastukseen hyvin harvoja vuodessa. Toki jatkuvasti on löytynyt joka vuosi palkittava. Viime vuoden Olavi Sallinen-palkinto päätettiin antaa Leo Myllymäelle hänen entisöimästään Volvo 1800S vm. 1963-autostaan. Päätös oli sikäli helppo, ettei sille löytynyt vaihtoehtoa.

Toisaalta museojoneuvotarkastajat olivat seuranneet tätä autoyksilöä ja sen entisöinnin edistymistä vuoden verran Mustassalahdessa. Laatu paistoi silmään. Melkoinen peli olisi pitänyt löytyä, jotta se olisi tämän auton entisöinnin laadussa voittanut.

Volvo on Suomessa ollut arvostettu ja hyvin myyty auto 1970-luvulta alkaen. Olavi

Sallinen-palkinnon on Volvo saanut vain kerran ja silloinkin, vuonna 2018, ensi sijaisesti sen takia, että Volvon alustalle oli rakennettu suomalainen lähes ainutlaatuisesti. Julkaisimme Hyrys-syys 3/2020 artikkelin, jossa haastateltiin Pelle Pettersonia.

Legendaarinen auto

Volvon tunnetuimpia malleja on P1800-kaksipaikkainen coupé. Volvo oli 1950-luvulla vähän tylsän ajopelin maineessa, ”maantietraktori”. Tehdas kokeili lasikuituvahvisteisen muovikorisen avoauton valmistusta GM:n Corvetten mallin mukaan vaatimattomalla menestyksellä. Yhdysvaltain markkinoille tarvittiin joku vetonaula.

Uusi yritys ”vetonaulaksi” oli P1800, joka teknisesti oli Volvo Amazonin osista koottu. Volvo onnistui auton ulkonäön kanssa lähes ainutlaatuisesti. Julkaisimme Hyrys-syys 3/2020 artikkelin, jossa haastateltiin Pelle Pettersonia.

Pelle Pettersson on ruotsalainen maailmankuulu purjehtijalegenda kilpailijana ja vene-suunnittelijana ja on hänellä Pelle P-merkkinen vaatemallistokin. Mutta kohtalon oikusta hän on myös P1800:nkin suunnittelija ja luoja. Hänelle auto oli kokonaistaideteos, jossa hän omien muistikuviansa mukaan on suunnitellut ovenkahvat ja muutkin yksityiskohtat. Pelle Petterssonin isä, Helmer Pettersson, oli Volvon korkeinta johtoa. Pelle työskenteli Pietro Fruan



Uutena ei Suomeen montaa 1800-sarjan autoa tullut. Poliisilla kuitenkin oli mallikappale. Auton nykyistä suosiota kuvaa se, että tämän kevään Lahden Classic Motor Show:ssa oli kuusi ”Pyhimystä”. Silmämääräisesti se oli yleisin esillä ollut automalli. Punainen on Jensenin valmistama P1800 vm. 1962 ja taustalla poliisin 1800S. KUVA mpz.



Alkupään autoissa on hieno Volvon ruotsalaishenkkinen merkki, joka voi myös olla Pelle Pettersonin taidetta. Lopulta se ei tainnut istua Volvon brändikuvaan, koska se katosi käytöstä. KUVA mpz.

italialaisessa suunnittelutoimistossa, jonka omisti vielä paljon kuuluisampi Carozzeria Ghia. Artikkelissa Pelle Petterson vieläkin muistelee lämmöllä nuoruuden työtään.

Volvo P1800 olisi varmasti pärjännyt markkinoilla, mutta sille tuli onnenpotku. Auto esiteltiin vuonna 1961 Geneven autonäyttelyssä, jossa toinen merkittävä urheiluautoutuus oli Jaguar E-Type. Televisioon oli juuri tulossa sarja Simon Templar, Pyhimys. Sarjan tuottaja ei saanut tuotantoteknisistä syistä Jaguaria, mutta Volvo antoi kaksi P1800:aa. Sarjan tähti Roger Moore osti itselleenkin sellaisen. TV-sarja Pyhimys (The Saint) vuosina 1962-1969 teki autosta ”Pyhimys-Volvon” ja legendan. Se esiintyi Yhdysvalloissa näyttävästi isojen moottoriturheilutapatumien ”pace carina” ja Suomessa po-

liisillakin oli sellainen.

Auton valmistus oli alkuun suhteellisen hankala prosessi. Kolme ensimmäistä prototyyppiä tuli Fruan koritehtaasta, mutta varsinaista valmistajaa ei tahtonut löytyä. Pellen isä Helmer kamppaili projektin johtajana pitkään, ennen kuin vuonna 1960 englantilainen Jensen-tehdas teki sopimuksen auton valmistuksesta. Se teetti auton korit Pressed Steelissä Skotlannissa. Valmistus siirtyi vuonna 1963 Göteborgin Torslanda ja auton nimi muuttui 1800S:ksi. 1800-sarjan valmistus jatkui vuoteen 1973 saakka, jolloin autoja oli valmistunut 47 492 kappaletta. Se on erikoisautolle suuri määrä. Jos arvioida asiaa hinnan näkökulmasta, Euroopassa 1800 oli kallis. Se maksoi noin kahden Amazonin tai neljän Kupla-Volkarin hinnan. Toisinpäin, jos

OLAVI SALLINEN –PALKINNON SAANEET:

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

vertaa ”oikeaan italialaiseen GT-urheiluautoon”, hinta oli kohtuullinen. Ruotsissa tehtyjen 1800-sarjalaisten laatua ja luotettavuutta pidettiin erittäin korkeana. Sen, minkä 1800 herkkyydessä ja suorituskyvyssä hävisi ”kuumaverisille” Etelä-Euroopan tuotteille, se voitti Volvon perustekniikan luotettavuudessa, huolettomuudessa ja kestävyudessa.

Museoajoneuvo-tarkastajien perusteluja palkintoautosta

Museoajoneuvotarkastaja Pasi Myllymäki (Pasi ja Leo Myllymäki eivät ole lähisukulaisia): Olimme kesällä 2021 tavanneet Leo Myllymäen Mustassalahdessa. Tiesimme, että hän on tehnyt useita museoautoja, joissa kaikissa oli laadun leima. Keskustelimme Volvo 1800S:stä.

Se kävikin Mustassalahdessa ja siinä näkyi ehkä päällimmäisenä kaksi ominaisuutta: korkea työn laatu ja osien aikakauden mukainen yhteenkuuluvuus. Auto oli tehty taidolla ja kunnioituksella valmistuksensa aikakautta kohtaan. Silloin omistaja ei halunnut vielä museotarkastuttaa autoaan vaan ajeli normaalirekisteröidyllä autolla. Auton sisustuksesta kuulemma puuttui joitakin aika vähän näkyviä yksityiskohtia.

No, talvi meni ja kesällä 2022 katsastimme auton yhdessä Harri Valon kanssa Harrin verstalla, jossa on pilarinosturi. Auto on omistajan itsensä maalaama ja muutenkin hän on tehnyt lähes kaiken itse. Työn on laadukasta. Osat ja listat istuu. Mutta ehkä kokonaisuus on vaikuttavin. Voi kuvitella, että auto uutena on ollut juuri sellainen kuin se nyt on. Pie-

ni yksityiskohta ovat pyörät. Yleensä näissä Volvoissa on aina kevytmetallivanteet. Tykkivanteet istuvat tietysti autoon kuin nenä päähän, mutta tässä on alkuperäiset peltivanteet ja komeat pölykapselit. Hieno kokonaisuus!

Auton omistaja kertoo

Sain Volvo 1800S:n työkaiveriltani vuonna 1982. Se oli aika atomeina, koska hän oli käyttänyt sitä varaosa-autona. Käytännössä se oli kasa osia. Entisöinnin aloitin syksyllä 2017, että on siinäkin jo aikaa. Viitisen vuotta siihen meni. Käytännössä Volvo on hyvä entisöitävä, koska monia osia löytyy helposti ja kohtuulliseen hintaan.

Ajattelen niin, ettei tämä Volvo ole nykyauto. Se on symppaattinen ja sillä saa mukavia juttukavereita ja hyviä jutun aiheita. En nyt raski sillä mihinkään Lappiin lähteä, vaikka auto on hyvä ja mukava ajettava ja varmasti kestäisi maatkan rasitukset. Oli siinä työtä sen verran, että sitä haluaa vähän katsella. Toisaalta ei tätä nyt ihan talliinkaan tehty. Entiselle omistajalle on luvattu, että menen näyttämään autoa hänelle Ähtäriin. Mustaanlahteen tulen varmasti useitakin kertoja. Ajelin tällä ennen museokatsastusta yhden kesäkauden. Sinä aikana viimeistelin entisöintiä. Kävin Mustassalahdessa ja siellä tapasin museoajoneuvotarkastajia ja sovitettiin, että katsotaan auto kesällä 2022.

Kyllä tämä minulle autona ihan ykkönen. Kotona on Sitikka ja Mersu, joista minut ehkä paremmin tunnetaan. Ihan hienoa saada omasta työstään huomion osoitus ja palkinto.



Kuvassa poseeraavat kerhomme hallituksen jäsenet Leila Suutarinen ja varapuheenjohtaja Pasi Myllymäki, joka luovutti palkinnon Leo Myllymäelle. Pasi oli myös museotarkastanut Leon Volvon yhdessä Harri Valon kanssa. KUVA Harri Helin



Leo Myllymäki on entisöinyt ennenkin autoja, mutta 1800S on hänen ”ykkösaautosna”. KUVA Harri Helin.



Vuoden 2022 OS-palkinnon voittaja Volvo 1800S vm. 1963 ja edellisvuoden palkittu Austin Mini. Kuvassa erottuu Volvon hieno kokonaisuus: aidot peltivanteet ja komeat pölykapselit. Lisäksi asia, josta omistaja, jutun tekijä ja Pelle Petterson ovat ilmaiseet olevansa samaa mieltä: ”Pukinsarvipuskurit” ja kaareva kylkiistä ovat auton alkuperäistä tyylikkyyttä, johon 1800-sarjan loppupään suoraviivaiset yksityiskohdat eivät oikein sovi. KUVA Harri Helin.

Museoviraston tieliikenteen avustuslautakunta on työnsä tehnyt tältä vuodelta

Mitä avustuksilla halutaan saada aikaan?

Liikenteen kulttuuriperintöavustuksilla edistetään ja varmistetaan arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö. Museoviraston avustusten tavoitteena on, että Suomessa säilyy edustava otos kaikkien liikennemuotojen kulkuneuvoja käyttökuntoisina. Kulkuneuvon perustavia ominaisuuksia ovat sen liike, äänet, hajut, tunnelma ja kuljetusominaisuudet. Käyttö- ja liikennekelpoisuus on liikkuvan kulttuuriperinnön ydin. Avustuslautakunnan tehtävä on tunnistaa tieliikenteen arvokkaat kulttuuriperintökohteet hakemusten joukosta.

Ajoneuvoharrastejärjestöjen kansainvälinen keskusliitto FIVA on Torinon peruskirjassa ja sen liitteissä linjannut historiallisten ajoneuvojen säilyttämisen periaatteita. Museot tallentavat ja pitävät näytteillä ajoneuvoja. Pääsääntöisesti harrastajille jää ajoneuvojen liikkuttaminen ihmisten nähtävänä ja niiden kunnossapito liikennekelpoisessa kunnossa.

Avustuksen kohteet

Avustus voidaan myöntää kulkuvälineelle, jonka kotipaikka on Suomessa ja se on ollut Suomessa vähintään 50 vuotta. Kotimaisuutta arvostetaan ja suositaan siksi, että kulkuvälineen ohella tallentuu kotimaisista käsityöistä ja käyttö- että teollista perinnettä. Kulkuvälineeltä edellytetään tunnistettua ja dokumentoitua historiaa. Poikkeustapauksessa avustuksen kohteena voi olla hanke, jolla on liikenteen perinteen säilyttämiseksi laajempaa merkitystä kuin yhdellä kulkuneuvolla, siis esimerkiksi ratapolkkyjen vaihto museorautatiellä.



Muutama vuosi sitten tuli hakemus Lanz Bulldog Telatraktori D1561, vm. 1942:n restaurointiin. Kuvissa oli vain puulaatikoita. Asiantuntijalautakunta oli ehkä hieman ihmeissään, mutta tunnisti heti, että viime sodan ("Jatkosodan") aikana Saksasta oli tullut TVH:lle Porin lentokentälle saksalaiskuljetusten avustamiseen Lanz Raupenbulldogeja. Silloin Suomen Maanviljelijäin Kauppa Oy oli Lanzin maahantuoja. Se onnistui myymään näitä laitteita myös Pellonraivaus Oy:lle. Samasta tekniikasta oli myös pyörätraktori. Aluperin traktorin moottori oli maamoottori. Tekniikaltaan puhalluslampulla käynnistettävä hehkukulamoottori oli jo silloin vanhanaikainen. Sen tyypillinen ominaisuus on pätkättävä käyntiääni. Puulaatikot olivat monien mutkien kautta TVH:n hylkytavaraa. Omistaja rakensi traktorista soivan pelin, joka siis edustaa kulttuurihistorialtaan 1940-lukua, sodan ajan taloutta, sotilaskuljetuksia, TVH:n kalustoa ja tienhoitoa pitkään sodan jälkeen. Lanz Bulldog on Keski-Euroopan maissa suosittu harrastekapistus, joten osia löytyi melko helposti, mutta kalliilla rahalla. Restaurointityö poiki Koneviestiin artikkelisarjan. Kuva: Mpz. aukeama Koneviesti 18/2022.

Rekisteröimätönkin ajoneuvo voi saada avustusta, koska ajoneuvon kotipaikka Suomessa riittää. Moottoriajoneuvojen lisäksi polkupyörät ja hevosajoneuvot sekä myös tienpidon työkonet ja sellaiset maatalouden moottorikäyttöiset koneet, joilla voidaan liikennöidä tiellä, ovat avustuskelpoisia, kuten myös moottorikelkat tai sotilaskäyttöön tehdyt erikoisajoneuvot. Toisin sanoen melkein kaikki kulkuvälineet, paitsi hiihtohisstit, ovat avustuksen piirissä.

Tieliikenteeseen kelpaamaton kilpailukalusto voi saada ja on saanutkin avustusta, kun se on katsottu muuten kelpolliseksi avustuskohdeeksi.

Hakeminen

Avusta haetaan Museoviraston asiointipalvelusta, eli hakemus tehdään sähköisesti. Joka vuosi hakuajan alussa järjestetään avustustyöpajaja, joissa opastetaan hakemuksen tekemisessä. Lähin työpaja on ollut perinteisesti

Mobiliassa. Asiointipalvelun käyttäminen on varsin helppoa, mutta aikaa ja pankkitunnukset tai muu sähköinen tunnistautumistapa tarvitaan.

Mobilian nettisivuilla on myös itseohjaava oppimismateriaali, jossa voi harjoitella hakemuksen tekoa. Vapaamuotoisenakin hakemuksen saa tehdä, mutta tietojen pitää vastata hakemuslomakkeen kysymyksiin eli siihen tietotarpeeseen, jonka pohjalta lautakunta voi tehdä päätöksiä. Se on osoittautunut

erittäin hankalaksi tieksi saada avustusta. Avustushakemuksen tekemiseen apua voi saada myös henkilökohtaisellakin tasolla, jos alkeellinen tietotekniikka tuntuu aivan heprealta.

Hakemuksen tiedot ratkaisevat avustuspäätökset. Hakemukset pisteytetään esitettyjen tietojen pohjalta, mikä muodostaa niille "paremmuusjärjestyksen", jota sitten asiantuntijalautakunta lähtee penkomaan.

Valtion avustus

Avustukset ovat julkista rahankäyttöä, ja niitä koskevat julkisesta rahankäytöstä tehdyt linjaukset. Valtionavustuslaissa (668/2001) säädetään perusteista ja menettelyistä, joita noudatetaan valtionavustuksia myönnettäessä. Avustuksen myöntämiseen, käyttöön ja valvontaan liittyen noudatetaan lisäksi ainakin kymmentä muuta lakia. Olisi aivan mahdollon ajatus, ettei avustuksilla olisi tiukkoja ehtoja, kun jaetaan yksityisten henkilöiden hankkeille yhteiskunnan yhteisiä rahoja. Avustus on selvää rahaa, joka voi olla korkeintaan puolet esitetystä kustannusarviosta. Toinen puolikas pitää kaivaa omista taskuista. Valtion avustukset eivät tunne oman tai talkootyön hintaa eli oma työ ei voi olla avustuksen "omarahoituksena". Avustusta voi ajatella tukena ja kannustuksena hankkeelle, jonka avustuslautakunta on arvottanut "arvokkaaksi luokitelluksi liikenteen kulttuuriperintökohdeeksi".

YK:n Agenda 2030, johon Suomikin on liittynyt, velvoittaa valtion viranomaisia toimimaan sen mukaisesti. Se sisältää 17 kestävästä kehityksen tavoitteesta, joista muutamaa sovelletaan näihin avustuksiin: Eriarvoisuuden vähentäminen, hyvä koulutus, yhteisöllisyys, vastuullinen kuluttaminen sekä työ ja talouskasvu. Nämä viisi tavoitetta määrittävät sen, mikä on "kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö".

Avustushakemuslomake esittää kysymykset ja auttaa vastaamaan. Vastaajan ei tarvitse ihmetellä, mitä esimerkiksi yllämainitut kestävästä kehityksen tavoitteet merkitsevät, vaan lomake kertoo sen. Mietittäväksi jää vain se, miten hanke voi



Maantieliikenteessä autolla on nykyisin ylivoimainen rooli. Toisaalta hevosliikenteen aikakausi oli huomattavasti pidempi kuin autolla ja vaunuharrastus on jatkuvasti voimissaan. Liuksialan kartanon maantievauun ovat noin 200 vuotta vanhat, eli ajalta, jolloin vuonna 1821 tykistökapteeni Karl Otto Meurman osti kartanon. Niiden kulttuurihistoriallisesta arvosta esimerkiksi suomalaisuuden kehittymisen näkökulmasta voisi syntyä kirjan verran asiaa. Kuva mpz



Museoviraston avustukset ovat onnistuneet perkaamaan melko runsaasti esiin ja kannustamaan kunnostaman autoja ja muita laitteita, jotka ovat jääneet riihien ja navetoiden vinttien hämärään. Pitkään on ollut yleinen käsitys, että 1940-luvun ajoneuvoja ei olisi juuri lainkaan tallella. Totta on, että 1940-luvun aikana Suomeen tuotiin todella vähän uusia ajoneuvoja ja niistäkin suuri osa valtion käyttöön, vuosina 1946-1949 vain noin 3 000 autoa. Nyt niitä löytyy ja niille on annettu avustuksia. Rover 75 4D Sedan, vm. 1948 ei ehkä voinut kauniilta näyttää, mutta on ryhdikäs kapistus, missä on paljon alkuperäistä, sai avustusta tänä vuonna. Kuva: Mpz.

edistää näitä tavoitteita. Tukena on (melkein) reaaliaikainen henkilökohtainen puhelinpalvelu. Avustukset on käytettävä vajaan kahden vuoden (eli siis nyt vuosien 2023-2024) kuluessa, jolloin on laadittava selvitys, mihin rahat ovat kuluneet.

Maantiiliikenteen asiantuntijalautakunta

Asiantuntijalautakunta arvioi avustushakemukset ja päättää esityksen avustettavista hankkeista. Esityksen hyväksyy Museoviraston pääjohtaja.

Asiantuntijalautakunnan kutsuu tieliikenteen valtakunnallinen vastuumuseo Mobilia. Tavoitteena on ollut saada edustus kaikista tieliikenteen esineellistä kulttuuriperinnettä tallentavista valtakunnallisista yhdistyksistä, myös hevosliikenteen ajalta sekä tie- ja maarakennuksen alueelta. Vastaavat lautakunnat ovat myös merenkulun, raideliikenteen ja ilmailun aloilta.

Lautakunnista ja siis myös avustuksista ylivoimaisesti vanhin on merenkulku ja tieliikenne usin. Lautakuntien ikä vastaa melko selvästi Unescon peruskirjojen (Charter) ikää: Yleisjulistus on jo vuodelta 1964. Merenkulun peruskirja on vuodelta 2003, rautateiden vuodelta 2005 ja näiden inspiroima Torinon Peruskirja (Charter of Turin), joka koskee maantiiliikenteen ajoneuvoja, vuodelta 2012.

Miksi näin on? Vastaus avautuu, kun katsoo peiliin. Mobilismi on kehittynyt kulttuuriperinnön tallentamisessa hitaammin kuin muut liikennemuodot. Rahalla voi myös olla merkitystä. Laivat ja lentokoneet hakevat kymppitonnieja, maantieajoneuvot yleensä muutamia tuhansia euroja. Jaettava raha on ollut 350 000 euron luokkaa. Jotta avustusta riittäisi useammille hankkeille, ohjeellinen yläraha yhdelle hankkeelle on 30 000 euroa. Toivottavasti taloudelliset leikkurit eivät sitä alenna ensi vuonna.

Liikennekulttuurin avustus on maailmalla jokseenkin tuntematonta. Muutamissa maisa on merenkulkua koskevia kulttuuriavustuksia, mutta liikennettä kokonaisuutena tai varsinkaan maantiiliikennettä



Arviointilautakunnat kokoontuvat muutaman kerran vuodessa. Ainakin maantiiliikenteen avustusten jako on sujunut melko yksimielisten näkemysten pohjalta. Maantiiliikenteen arviointilautakunta kokoontui laatimaan esitystään avustuksista Mobiliaan maaliskuun lopulla. Leila Suutarinen on lautakunnan puheenjohtaja ja Museoviraston Hannu Matikka sihteeri. Samalla kokous oli tämän asiantuntijalautakunnan kolmivuotiskauden viimeinen kokous. Kuva mpz

tukevia avustuksia ei tiedetä olevan missään muualla kuin Suomessa.

Maantiiliikenteen avustuslautakunta

Leila Suutarinen, puheenjohtaja, Mikko Pentti (Mobilia), Juha Hirvilampi (Maatalousmuseo Sarka), Anssi Saari (Sotamuseo), Timo Tuomisto (Automuseoiden neuvottelukunta), Mika Peippo (SAHK), Mauno Kumpulainen (VETKU), Aarno Torikka (VMPK), Juhani Intosalmi (SLHS ja SLAH), Jussi Muotiala (AHS), Arto Sorvali (FHRA), Martti Piltz (SML), Anni Antila (Vanhat Velot), Ari Ojala (Masinistit), Petri Luoto (SVHS) ja lisäksi AKK Motorsport, joka ei nimennyt edustajaa nykyisen lautakuntaan.

Arviointilautakunta kokoontuu muutaman kerran vuodessa. Kokouksista ehkä tärkeimpiä ovat hakemusprosessin kehity- ja suunnittelukokoukset, joiden pohjalta onkin onnistuttu helpottamaan avustuksen hakijan työtä. Avustuslautakunnan jäsenet ovat myös sitoutuneet neuvomaan ja avustamaan tarvittaessa avustushakijoita.

Vuosien kokemuksia

Avustukset ovat osa liikenteen kulttuuriperinnön tallentamisen edistämistä. Museologian asiantuntija, professori emeritus Janne Vilku on todennut, että ”mikään objekti (esine, asia, ilmiö tms.) ei ole osa kulttuuriperintöä, ennen kuin se käsitellään ja tulkitaan sellaiseksi.” Juuri tätä hakemuksella haetaan. Museoajoneuvotarkastus on liikenneturvallisuuteen liittyvä tarkastus ja arvio. Se kertoo kulttuurisesta arvosta varsin vähän. Väliaikaisesti hyytynyt Perinneajoneuvorekisterin lautakunta teki juuri tätä ajoneuvojen kulttuuriperinnön tulkintatyötä. Toivottavasti se saadaan herätettyä uudelleen toimintaan.

Avustuksen tavoitteissa selvästi sanotaan, että niillä edistetään ja varmistetaan arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden asianmukainen hoito ja käyttö. Näköjään aivan kaikille hakijoille ei ole avautunut, että arviointilautakunnan jäsenet arvioivat kutsu-kin hanketta sen mukaan, mitä hakemuksessa on kirjoitettu. Jos ei vastaa kysymyksiin, ei lautakunta voi eikä saa keksiä puuttuvia vastauksia.

Periaatteessa huonoja hake-

muksia ei ole. Kuitenkin hakemus, joka on puutteellisesti täytetty, jää auttamatta ilman avustusta, kun huolellisesti tehtyjä hakemuksia on näyttänyt olevan joka vuosi jaettavaan rahan nähden vähintään riittävästi. Voi myös ehkä ajatella, että yhteiskunnan rahoja on aika vaikea ohjata esimerkiksi huonosti hoidetun museoajoneuvon uudelleen korjaamiseen. Myöskään saman hakemuksen lähettäminen useita kertoja ei ole johtanut menestykseen. Pelkästään hakemuksen kohde, kulkuväline, ei ratkaise, vaan hankkeen kokonaisuus.

Hakemuksien laadussa on yleensä erittäin selvä ero, jos hakija on osallistunut työpajoihin ja kysynyt neuvoa etukäteen tai hakemuksen täyttämisen yhteydessä. Nyt on lisäksi syksystä 2022 tarjolla Mobilian Verkko-paja, digitaalinen oppimispohja. Se ohjaa oikeaan suuntaan ja siellä voi harjoitella hakemuslomakkeen tekoa, mistä saa palautteen halutessaan.

Avustuksen rajallisesta käyttöajasta johtuen ”hyvässä” hakemuksessa on osattu arvioida, kuinka paljon runsaassa vuodessa pystyy tekemään. Ison projektin voi palastella ja hakea avustusta

johonkin osakokonaisuuteen ja sen valmistuttua voi hakea seuraavaan osaprojektiin. Näin kustannuksiltaan korkeillekin hankkeille on voitu antaa tukea. Lautakunta seuraa ja vertailee hankkeiden kustannusarviota ja julkista tietoa veteraaniautojen hinnoista kansainvälisillä ja kotimaisilla markkinoilla. Myös korjauskuluista on tarjouten pohjalta syntynyt melko selkeä kuva, osittain omienkin kokemusten kautta. Monissa hankkeissa lautakunta on voinut auttaa avustuksen hakijaa ajoneuvon historia- ja käyttö-tietojen parantamisessa.

Työ on tältä vuodelta tehty

Tämän vuoden hakemukset on käsitelty ja Museoviraston sivuille on tullut tieto avustuksen saajista. Asiantuntijalautakunta

on tehnyt kolmivuotiskautensa loppuun. Lautakunta valitaan uudestaan tämän vuoden kuluessa. Ensi vuoden hakuaika avautuu vuoden 2024 alussa. Silloin järjestetään taas avustustyöpajoja Mobiliassa ja joillakin muillakin paikkakunnilla.

Tärkein kysymys?

Voinko minä, siis Hyrsyn lukija, saada Museoviraston avustusta? Vastaus on täysin yksiselitteisesti kyllä! Jos on tarve ilmaisesta rahasta vanhan ajoneuvon (siis yli 50 vuotta Suomessa olleen) kunnostamiseen, kannattaa ottaa yhteyttä Museovirastoon ja lautakunnan jäseniin ja alkaa etsiä ajoneuvon dokumentteja sekä aloittaa hankkeen suunnittelu.

Etukäteen kannattaa miettiä tarkkaan, mitä aikoo tai

haluaa tehdä. Mikä on se asia, jota hankkeella tavoittelee? Esimerkiksi, jos tavoite ilmaistaan ”tehdään museoon”, niin se pitäisi pystyä avaamaan joksikin todelliseksi asiaksi. Mitä toimenpiteitä ja miten pitää tehdä, että ajoneuvooon jäisi mahdollisimman paljon alkuperäistä, mutta Trafin ohjeet toteutuvat. Jos ”tehdään museoon” ymmärretään konkreettisesti, niin mihin museoon se aiotaan tehdä ja mihin tehtävään?

Jos haluaa avustuksen, tavoitteena on oltava avustuksen periaatteiden mukaisesti liikennekelpoinen kapine. Lähtökohtana on aina jonkinlainen kuntokartoitus ja tarveselvitys.

Sitten kannattaa perehtyä Museoviraston asiaa koskeviin sivustoihin. Sitten kannattaa perehtyä hakulomakkeeseen sen harjoituskappaleiden kaut-

ta. Samalla voi kerätä hankkeen kulkuvälinettä koskevat tiedot nippuun. Sitten voi alkaa miettiä työsuunnitelmaa; mitä tekee itse, mistä saa osat ja tarvikkeet ja mitä ammattiapua tarvitaan ja mitä se maksaa.

Ja lopuksi: Onko kukaan Tammobilainen ikinä saanut Museoviraston avustusta. Vastaus: kyllä. Käytännössä joka vuosi on joku saanut. Nytkin avustuksen saaneiden joukossa on kerholaisemme, jonka hanketta ja erityisesti tapaa hoitaa sitä, on pidetty esimerkillisenä!

Teksti: mpz



Mökki rannalla

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

Juhlaan? Kokoukseen? Saunailtaan?

Restaurant-kiinteistö on jäsenistön käyttöön vuokrattavissa. Hinta on lähes nimellinen 60 euroa/vuorokausi. Kirkkojärven ranta on vain katselua ja ihailua varten. Vesi on käyttökelpotonta. Pihaa on hehtaarin verran. Vuokrattavaan tilaan kuuluu piha, grillikatso ja ”uusi” tupamme. Rakennuksessa on tupasali, johon helposti mahtuu parikymmentä henkilöä istumaan pöytien ääreen penkeille. Tuvassa on takka ja jätinäyttö, mahdollisia sähköisiä esityksiä varten. Rakennuksessa on myös sauna, jossa olemme olleet kymmenen henkilön porukassakin. Saunalla on terassi järvelle päin, valitettavasti uiminen on vain mahdotonta. Pesutilassa on kaksi suihkua.

Restaurant-kiinteistöä hoitaa isännistö:

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

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

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

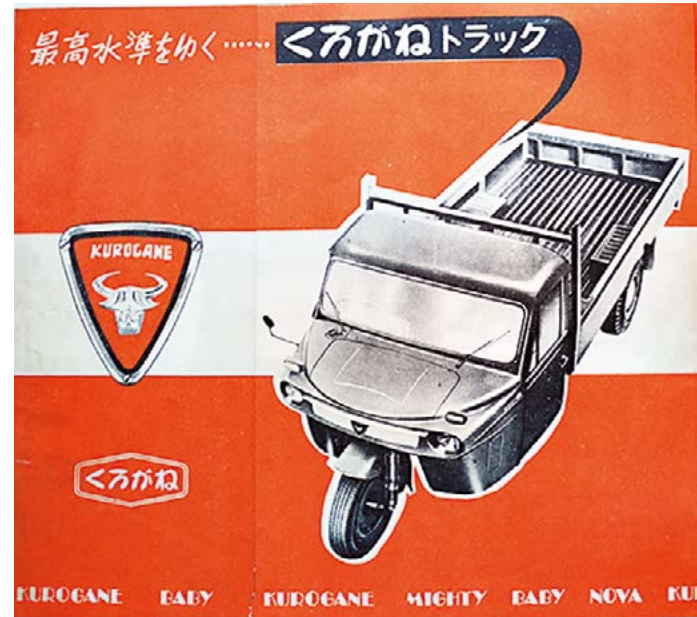


Kurogane

Japanissa oli toisen maailmansodan jälkeen useita autonvalmistajia tarjoamassa tuotteitaan kuljetuskaluston puutteesta kärsivälle kansalle. Valmistus oli usein pienimuotoista kuten autotkin.

Eräs valmistajista oli Toyko Kurogane Kogyo, jolla oli jo perinteitä autovalmistuksessa. Yhtiö aloitti jo 1928 nimellä

New Era; tuotteina olivat Japanissa yleiset kolmipyöräiset moottoripyörän etupäällä varustetut joko kopilliset tai avolavaiset kuljettimet. Tehaan nimi muutettiin Kurogane muotoon vuonna 1937. Pienen nelivetoisen 1300 cc moottorisen auton valmistus oli aloitettu jo pari vuotta aiemmin. Auto oli pääasiassa armeijan tiedus-



Tyypillinen japanilainen kolmipyöräinen tavara-auto.



Kurogane 95 4x4.



Kurogane avolavaversio. Alhaalla Kurogane Baby.



telukäytössä; lähes 5000 autoa ehdittiin valmistaa vuoteen 1940 mennessä.

Sodan jälkeen kolmipyöräiset tavara-autot olivat edelleen päätuote. Vuonna 1957 Kurogane osti toisen japanilaisen autonvalmistajan, Ohtan, jonka seurauksena esiteltiin ensimmäiset nelipyöräiset Kurogane autot. Edelleen tavara-autot olivat päävalmiste, mutta mukaan mahtui myös yksi henkilöautoksi laskettu tuote; Kurogane Baby. Auto oli varsin askeettinen; katettu matkustajaosasto

käsitti penkit, kankaiset sivuseinät ja katon hytin ollessa suoraa lainaa tavara-autosta. Babya markkinoitiin usein leirintäkäyttöön sopivaksi eli jonkinlaiseksi matkailuautoksi. Voimanlähteenä käytettiin 356 ccm kaksisyylinteristä ilmajäähdytteistä nelitahtimoottoria. 18 hv voimanpesä oli sijoitettu auton takaosaan. Baby'n valmistus loppui 1962, jonka jälkeen ei enää Kurogane henkilöautoja valmistettu.

Cony

Aichi Machinery Industri valmisti aiemmin lentokoneita, mutta sattuneista syistä täytyi löytää jotakin muuta valmistettavaa sodan jälkeen. Niinpä 1946 alkoi tyypillisten kolmipyöräisten tavarautojen valmistus Cony merkillä. 1950-luvun puolella valikoimaan lisättiin nelipyöräiset versiot.

Vuoden 1959 joulukuussa Aichi Machinery esitteli ensimmäisen henkilöautonsa, Cony 360. Se oli nelipaikkainen kaksiovinen sedan akseliväliltään 195,5 cm. Auto oli takamoottorinen; voimanlähteenä toimi 359 ccm kaksisyylinterinen, ilmajäähdytteinen nelitahtinen bokserimoottori.

Huhtikuussa 1961 moottori sijoitettiin auton keskelle lattian alle; samalla sylinteritilavuus pieneni kokoon



354 ccm. Tammikuussa 1962 esiteltiin farmarimalli Cony Coach V, joka korvasi sedan

mallin. 1963 alkupuolella sen mallinimi vaihdettiin Cony Specialiksi; valmistus päättyi



Cony 360 Coach

1965. Samana vuonna Nissan osti Aichi Machineryn ja Conyn tarina päättyi 1970.

Mainittakoon, että Japanin lainsäädännön mukaan sekä Kurogane että Conyn autot kuuluivat Kei-luokkaan eli pikkuautoihin. Näillä on omat rajoituksensa liittyen auton mittoihin, moottorin kokoon jne. Alun perin rajoina olivat 300 cm pituus, 130 cm leveys ja 360 ccm moottori. Lokakuusta 1998 vastaavat arvot ovat 340 cm/148 cm/660 ccm.

Edelliset jaksot on julkaistu Hyrys-syissä vuosina 2020, 2021, 2022 ja 1/2023

Antti Prusi
Kuvat Antti Prusin kotiarkisto

Hieno auto

Taas oltiin ilman harrasteautoa. Subarulla ajelin ajojani ja emännällä oli se Nissan Maxima. Se oli hieno auto, jopa niin hieno, että kun pojat oli jättäneet siitä oven raolleen, akku oli tyhjentynyt. Ja vahingossa, kun annoin sille apuvirtaa, tökkäsin kaapelit väärin napoihin. Tästä johtuen Maxima hiljeni täysin. Seuraavalla viikolla tuli Joensuussa myyntiin edullisesti tällainen kolaroitu ja muutenkin huonosti pidetty Maxima. Kärry perään ja pikku ajelu Joensuuhun. Siitä autosta sain sitten toimivat releet ja muut sähkölaitteet, loppuradon sain vaihtaa purkaamossa tulevan projektin osiin.



Mercury Montego 2D HT 1973 löysi ostajansa heti, kun sain sen kuntoon ja rekisteriin.

Erilaisia projekteja

Seuraava projekti ennen tätä Maximaa oli Mercury Montego 1973, 2D H-T pikku kasilla ja automaattilla. Huusin sen Amerikan EBAY:sta. Taas oli onni ostossa myötä. Tämä oli hieno ja ehjä auto, ainoa miinus on näihin tullut turvapuskuri, joka on tosiaan massiivisen häiritsevä. Toin tämän Hämeenlinnan

tullista ajamalla kotiin. Pientä huoltoa ja fixailua tein tähän, joten sain sen museotarkastettua ja rekisteröityä Suomeen, mutta taas kun oli hieno auto, niin joku muukin halusi sen.

Seuraavaksi kävin hakemassa Ford Consuln vm. 1956 Seinäjoen läheltä. Consuln piti olla kunnostettu ja huollettu ja olihan siinä aika tuoret katsas-

tus- ja museotarkastusleimat. Onneksi oli talvi, niin hain sen trailerilla, jolloin saatiin se ehjänä kotiin. Nesteitä kun täydensin ja lisäsin pakkasnestettä, alkoi jäähdyttää vuotaa. Ei muuta kuin jäähdyttäjäpajalle ja uutta kennoa. Silloin vielä oli Tampereella jopa parikin jäähdyttäjäkoryaamoja. Nyt ei taida olla enää yhtään.

Ainakin Nekalan korjaamolle yritin soitella ja käydä oven takana tänä keväänä, niin ei puhelimeen vastattu ja ovet oli lukossa. Tilailin tähän Consuliin Englannista jotain uusia osia, muun muassa kytkin- ja jarrusylinteriä. Näihin sai yllättävän helposti korjausosia suhteellisen sopivaan hintaan, kun Englantikin vielä oli meitä EU:laisia.

Tämän auton kohdalla kävi vähän erikoisesti. Autosta oli kiinnostunut myös toinenkin ostaja. Hän sai yhteystietoni tuolta Seinäjoelta ja soitteli minulle. Hän ehdotti vaihtokauppaa Renault Megane-avoautoon. Kaverilta oli kuollut vaimo. Tämä Megane oli ollut vaimolla. Hän tarvitsisi vanhan auton, mitä hän voisi rakennella ja siten unohtaa nämä tapahtumat? En ikinä ollut ajatellut omistavani tällaisesta Megane, mutta ajattelen kaverin tilannetta suostuin vaihtoon. Seuraavana jouluna pukki oli varmaan tuonut Herralle Glögiä. Puhelin soi ja minä sain kuulla kunniani, kuinka huonon auton olin hänelle myynyt. Parin vuoden jälkeen näin tämän Consuln Växysssä



Ford Consul 1956, yllättävän helppo korjailtava, kun Englanti oli EU:ssa.



Avo-Renault Megane ei olisi tullut mieleenkään omistaa, mutta semmoinenkin tuli hankittua (ja myytyä).



Pari vuotta uudempi Taunus, jossa on jo levyjarrut ja erilliset etupenkit, oli vielä edellistä parempi ja aikanaan edistyksellinen. Tosin takaovet puuttuivat.



Ford Taunus oli mallina tuttu ennestään. Aikoinaan se oli muotoilultaan hyvin edistyksellinen, esimerkiksi kaarevien sivuikkunoiden vuoksi. Muotoilu oli aikansa Thunderbirdin kopioinnos. Oltiin tällä neljä muutama kerta Talviajoissa ja kyyti tuntui vieläkin ihan hyvältä.

Löysin sieltä uudet puskurit ja ajovalojen heijastimet. Falunin rompetorilta löysin myös paljon tähän osia, jopa niin paljon, että piti käydä hakemasta Lahdesta toinen tällainen Taunus.

Se oli vuosimallia 1964 ja kaksi ovinen TS-malli. Taunus oli tässä myös edellä aikaansa. Edessä oli jo levyjarrut, sitten TS:ssä on erilliset etuistuimet ja niiden välissä tavaraboksi. Tämä oli hieman huonompi kuntoinen. Oli ajettu joskus kolari ja etupään pellitys oli hieman sivuun osoittava. Mutta maalarin kanssa kun tuuppasimme ja vedimme sisälokasuojia, saimme ne näyttämään menosuuntaan. Aikamme tosiaan ahellettyä,

saimme myös ovet ja luukut ja niiden raot passattua paikoihin. Auto myös maalattiin ja istuimet verhoiltiin, niin tästä tuli harrastajalle upea auto Jalasjärvelle.

Joskus voi sattua outoja juttuja tässä harrastamisessa. Ruotsissa oli myynnissä tällainen etulokasuojia. Soitin yhdelle kaverille Falunin lähelle ja kysyin voisiko hän käydä noutamassa sen minulle. Ottaisin sen sitten syksyllä Falunin matkalla mukaan. Tällä kaverilla on pieni autokorjaamo, huoltaa pääasiassa Citikoita. Eräs asiakas oli tuonut autoaan huoltoon ja ihmetellyt Taunuksen loka-suojaa. Hän oli kysynyt, että

eri henkilöiden ajokkina. Kun kyselin heiltä autosta, he olivat siihen oikein tyytyväisiä, ajattellen vielä auton ikää. Megane lähti SAHK:N konttoristille.

Samalla reisulla, kun vaihdoin Consuln Meganeen, kävimme katsomassa Porin lähellä seisovaa Ford Taunusta 17 M, vm. 1962. 4-ovinen sedan Taunus oli seissyt muutaman vuoden, kun omistaja oli alkanut sairastelella. Nuorempana minulla oli tällainen Taunus ja muutamalla kaverilla myös oli näitä. Tämä auto oli edellä aikaansa, ainakin muotoilunsa puolesta. Tämän kävin sitten noutamassa trailerilla, kun olimme päässeet hinnasta sopimukseen. Taunus oli aika ehjä, maali oli kauhtunut ja pari ruosterekää oli, puskurit ja verhoilut kuluneet ynnä muuta pientä. Istuimet vein verhoilijalle. Ruotsin nettisivuilta löytyi tähän aika hyvin varaosia.



Mersun Siipari oli ja on komea auto. Aika paljon oli peltityötä, mutta maailmalle lähti tämäkin.

tarvitaanko niitä lisää, hänellä olisi vintillä pari kappaletta. No, kaveri pyysi tuomaan ne ja niin minulla oli kohta tuplamäärä lokasuojia. Lokasuojat ovat erään Taunus-harrastajan kätöksissä nykyään.

Neliomisella ajoin moniin harrastetapahtumiin. Levorannan autoliike alkoi kerätä myymiään Fordeja museoautonäyttelyynsä, nyt tämä Taunus on siellä ihailtavana.

Mersukin

Taas oltiin ilman harrasteautoa. Ähtärin yläpuolella tuli myyntiin Mercedes-Benz 220 S vm. 1960. Auto oli kunnostettu noin kymmenen vuotta sitten. Jostain syystä puhti oli loppunut ja auto oli jäänyt seisomaan, onneksi liiteriin. Auto oli päältä päin aika hyvän näköinen. Penkkien päällä oli uudet alkuperäiset verhoilut kiinnittämättä. No, aikani tingittyä päästiin hinnasta sopuun, auto trailerille ja kohti Kangasalaa. Pari päivää askarrettuani sain siitä savut pihalle. Se vaihe ei tuottanut pettymystä.

Istuimet vein verhoilijalle, joka sai kiinnitettyä ja muutenkin korjattua istuinten jousituksen. Mutta nyt kun istuimet oli pois, näkyi edellisen laittajan kyllästyminen. Hän oli helmat korjannut ulkoa, mutta tämmöisessä Mersussa on aika erikoinen tuo helma. Siellä on toinen kotelo myös alustan puolella. Ja olihan nuo lattiatkin jääneet vähän vajaalle pellitykselle. No, talvi siinä hupeni auton alla maassa ja helmoja rakennellessa. Tämän ikäisiin Mersuihin on aika paljon tavaraa tarjolla. Näissä on semmoiset kotelomalliset puskurit, jotka kerää sen kotelon täyteen kuraa ja kosteutta. Puskurit ruostuu aika helposti. Onneksi näitä on ollut niin paljon, että löysin tähän aika hienot kiiltävät osat. Samoin kojelaudan ja rintapellin verhoiluja uusiovalmistetaan, niin niillä saa ajoneuvosta aika siistin näköisen. Mersu sai aikanaan MR-hyväksynnän ja katsastusleiman, joten sekin lähti uusiin maisemiin.

Käyttöauto Saksasta

Sitten tuli muotiin hakea Saksasta käyttöauto. Minäkin olin



Subaru Forrester oli ollut ajatuksissa jo pitkään. Joskus kauan sitten minulla oli ollut Subarun nelivetofarkku, mistä oli positiivisia kokemuksia.



Mustangin varhaiset mallit ovat tyylikkää ja mukavia ajoneuvoja. Kohtuuhintaisia varaosia löytyy hyvin, eikä tämä yksilö niitä edes tarvinnut.

katsellut sieltä myytäviä autoja. Olin yhteydessä suomalaiseseen autovälittäjään siellä. Hän sanoi, että lento Pirkkalasta Frankfurtiin ja mennään hakemaan Teille mieleinen auto. Silloin oli kyllä todella hienoa, kun siistin näköisen. Mersu sai aikanaan MR-hyväksynnän ja katsastusleiman, joten sekin lähti uusiin maisemiin.

Aamuksi olimme sopineet lähteä katselemaan autoja. Mielenkiintoni kohde oli Subaru Forrester. Ensimmäinen ei ollut sopiva, mutta toinen oli. Se oli vielä aika erikoinen.

Siinä oli myös kaasutankki ja muut tilpehöörit kaasulla ajoon. Kojelaudassa oli katkaisija, jolla sai valita kummalla ajetaan. Saksassa oli joka huoltoasemalla myös kaasupistooli, joten me ajoimme kaasulla Saksan läpi. Kaasu oli siellä puolessa välissä bensiinin hinnasta. Armaassa Suomessa ei nestekaasulla ajeta! Hieman laiskempi auto oli kaasulla kuin bensiinillä.

Musse

Mersun jälkeen huusin Eba-

ta Ford Mustangin vm. 1966, pikku kasilla ja automaattilla. Nämä ekan polven Mustangit ovat hyviä harrasteajoneuvoja. On sopivasti mielestäni ulkoista koreutta ja sisäistä tyylikkyyttä ja mikä parasta, kaikkia osia on hyvin tarjolla ja suhteellisen kohtuuhintaan. Tähän ei tarvinnut paljon osia vaihdella, ainoastaan jotain huoltoja tein. Sitten rekisteröimään sitä Suomen kilpiin ja sitten sille tuli hakija Porista, joka on noiden "Mustangien vihreä laakso"?



RANE MUISTELEE

osa 77

• AUTOHARRASTAJAN ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

MERSU-rahakäytetty

Nyt eletään ja harrastetaan palkkarakahoilla jälleen.

Aletaan muistella 16.10.1977 torstaita. Silloin jäin työmaalle Hankkijan Automyymälään vaihtamaan työajan jälkeen juuri ostamaani Fiat 2300 Lussoon tuulilasia. Se ei ollut kovin helppo homma, kun siinä on sellaiset kromilistat. Ne pitää näperrellä tiivistekumiin kiinni. Onnistui kokolailla hyvin. Lasikaan ei särkynyt. Ajelin auton seuraavana päivänä Töllinmäelle. Testasin siinä ajellessa sen kunnan.

Auto kulki hyvin. Jakopää kuului rapisevan. Sen kuuli, vaikka "perä vollotti". Kaasu vähän välillä "hirtti" eli juuttui. Paikallaan käännellessä tuntui simpukassa sellainen tiukempi kohta. Kuviteltavissa oleva kunto toistakymmentä vuotta ajatulle autolle! Auto oli ollut uutena Metsäliiton omistuksessa. En ota autoa ajoon. Ajoin sen halliin ja poistan TLZ-10 kilvistä.

18.12. tuli isä tuomaan 127-autoaan talvisäilöön. Minä touhuilen vapaa-aikoina viileässä hallissa Fiat 503:n parissa. Ollessaan Svartvikin automuseossa joutui se "palelemaan pakkasessa". Pakula oli kertonut suunnitelleensa sinne sellaisen lämmityksen, että on aina määrätyn määrän asteita lämpimämpi kuin ulkona. No, voihan sylinterin kansi tai tiiviste muustakin syystä pettää. Moottori piti nyt nostaa rungolta pois. Näissä 1920-luvun Fiat-autoissa se vaatii kardaania irrottamisen vaihteistosta. Se taas onnistui "linksauttamalla" riipukkeet taakse. Kaikki tämä siksi, että moottoria piti siirtää taaksepäin ennen ylösnostoa.

Muutaman päivän jälkeen kone oli irti. Olisi silloin ollut

hyvä apu moottorinostimesta. Nyt lainasin sellaisen. Alan nyt purkaa siitä sylinterinkantta viikaa hakeakseni.

25.12.1977 kuoli Charlie Chaplin

Velipojalla on vielä ajoautona Simca 1100 Van. Hän entisöi talon kellaritiloissa 1952-mallin vihreätankkista BSA B31 – 350 cc moottoripyörää edelleen. Repa on sitä mieltä, että hyvät moottoripyörät tehdään Englannissa! Haluaisi vielä joskus omistaa merkin Gold Star-mallin. Jokusia Suomeen on tullut niitäkin. Kyllä tuollainen Gold Star on minunkin haaveeni.

Autokauppa on aina vuoden viimeisillä viikoilla vilkasta. Niin nytkin. Ostavat vuoden 1977 mallin auton ja "kappas vaan" siitä tuleekin ensi vuoden alussa rekisteröitäessä vuoden 1978 malli. Omistaja ylpeilee ajamalla "tämän vuoden mallilla". Meillä odottaa ensi vuoden puolella tapahtuvaa rekisteröintiä 21 myytyä autoa. Uusien varasto on nyt joulukuussa 50 henkilöautoa, kolme pakettiautoa ja kaksi kuorma-autoa. Vaihtoautovarastoa emme saaneet siihen arvoon, mitä toivottiin. Verottomana siinä on kiinni 600 000 markkaa. Johtajan toive oli 500 000 markkaa.

Vuosi vaihtui. Nyt on 1978

Tyttärenme Susanna täytti aattona kahdeksan vuotta. Vuoden ensimmäisenä päivänä alkoi aika huiske, kun myytyjä autoja rekisteröitiin ja luovutettiin. Autoihin oli haettava kilvet omistajan asuinkunnan nimismiehen kanslioista. Minäkin kävin Ikaalisissa ja Hämeenkyrössä kilpireissussa.

Lunta sataa ja pakkasta on



Tämän auton ostoa ei sopinut "budjettiin".

kymmenisen astetta. Meillä alkoivat taas ongelmat. Pumpaammehan kaiken veden tontin alakulman lähteestä. Vesiputki on edellisen kesämökkinä taloa käyttäneen jäljiltä. Ne ovat liian pinnassa ja alttiina pakkaselle.

3.1.1978 oli kokoonkutsuttu Kesoille "päiväkirjallinen" mobilistien kerhoilta. Siellä oli näet vieraina eräs "Wanderer-harrastaja" Münchenistä tamperelaisrytymisen vaimonsa kanssa. Vieras näytteli diakuvia saksalaisista autoista ja heidän kokoontumisistaan, muun muassa Garmisch-Partenkirchenin ajoista ja Nürnbergringiltä. Aviopari kertoi joka kesä yleensä olevansa Suomessa. Ulkona on – 20 astetta. Tammikuu on alkanut kylmänä. Olin pitkästä aikaa Veteraanimoottoripyörä Klubin kerhoillalla.

4.1.1978 Mahnalassa oleva Tenkasen Maarakennusliike lopetti toimintansa. Liike, josta Kankaanrannan Ervokin tienestinsä hankki. Ervo toi heidän sorakuopastaan soran minunkin hallityömaalle "puoli ilmaiseksi" - kuljetuksen hinnalla.

5.1.1978 Arvolan Reimalla on edelleen suojassa Urjalasta hakemamme Alfa Romeo 2000/4-ovinen. Maksoi siitä silloin 1 500 markkaa. On purkanut auton moottorin ja todennut se tarvitsevan ehjän kampiakselin. Tilasi Milanosta AFRA:lta uuden, joka maksoi saman kuin autokin – 1 500 markkaa!

7.1. oli Loppiaisen ja pak-

kanen vaihtui "nollakeliin". Lamminpään raviradalla oli ravit. Tuttu kaveri tuosta metsän takaa "Holmanperästä", näytti vieneen pakettiautolla hevostaan tavoittelemaan 4 000 markkan ensi palkintoa. Minua ei paljon "Aksun" hevosen sijoittuminen jännittänyt, mutta autohalli kyllä. Pakkasen lauhduminen yli – 20 asteesta nollaksi aiheutti kosteutta autojen pinnoille. Hallista puuttuu vielä sisäkatto. Vain muovi pitää 10 sentin villat kattotuolien välissä. Nyt totesin ikkunoissa ja kattomuovissa huuraa, mutta sisälle jäänyt pakkakanen kai pitää vesitipat jäässä. Hassua ajatella, että olen tyytyväinen, kun hallissa on pakkasta.

Ulkona räystäät tippuivat vielä sunnuntaina 8.1. Joulukuun puolivälissä ostamani Fiat 2300 sai nyt tammikuussa perheen budjetin kuralle. Vaimo kyllä muisti mainita, mistä johtuu, ettei ruokaan riittä tarpeeksi. Vuoden alussa kun tulee TV-, lehti- ja jäsenmaksut. Lisäksi vielä varaosapuolen kaveri on velkaa 350 markkaa ostamastaan Tonin "mikroautosta". Velka taitaa jäädä saamatta, kun "juoppotun takia" poika sai loparit Hankkijalta. Kaiken lisäksi talon öljykamiinaan on öljyä vain 40-50 litraa ja lisälämmittäjän valopetrooli loppuu juuri. Onneksi talon neljä uunია ovat kunnossa ja Suomen "laman" takia suositellaankin lämmitysmuodoksi puulämmitystä!

Sain "viileässä" hallissa pois-



Pieni myyntimalli ei hintaansa häpeä.



Fiat 132/2000-malliston kallein.

Nuova Fiat 132 "2000"

FIAT

tamastani moottorista. Majaran Heikki "Erikoistuulilasista" soitteli. Pahoitteli, kun tehtaan kaikki vanhat tuulilasijigit on viety kaatopaikalle, 50-lukua vanhempiin automalleihin tarkoitettut. Ongelmia tulee. Kyseinen tehdas on Ylöjärvellä toimiva "Tamglass".

Rahatilanne helpotti hetkeksi

Rahatilanne näytti tosi pahalta. Apu tuli. Sain täditäni lainan ja toin samalla pari 200 litran tynnyrillistä polttoöljyä Tölinmäelle. Nyt on lämpö taattu pirtissä. Vielä kun saisi emännän lämpiämään tälle harrastukselle – tarpeeksi. Väliaikaisista rahan puutteista huolimatta on apu sentään löytynyt aina.

Presidentin valitsijamiesvaalitkin tuli äänestettyä. Selväähän on, että Kekkonen jatkaa Suomen ohjaksissa.

Autonovo lähetti meille kopion lehdistötiedotteesta, jossa kerrotaan Euroopassa myydyistä Fiat-autojen myyntimääristä. Erityisen suosito on ollut malli 127. Se on ollut "supersuosittu" rekisteritilastoissa. Autoa valmistettiin viime vuoden loppuun mennessä 3 000 000 autoa. Suomen teillä niitä on liikkunut rekisteröityinä 25 0000 autoa.

Tässä Euroopan rekisteritilastojen "ykkösen" rekisteröintiluvut vuodesta 1973:

1973	400 400
1974	481 500
1975	440 500
1976	449 000
1977	453 000

Autokauppa käy taas hyvin ja loppuvuodesta myydyt on

rekisteröity ja luovutettu ja vaihtoautovaraston arvo noussut. 19.1.1978 tehtiin Euroopassa viimeinen VW-Kupla. "Pienessä tallissa" on nyt tilaa tehdä remonttia, kun K-Mersu on Pakulalla ja sen tilalle talliin ajettu MB 220 on viety isoon halliin.

Pikkutallista verstaas

Alan nyt purkaa sinne raa haamaani umpi-Fiatini konetta. Olen jo todennut, miksi se tyhjäkäyntiä hallin edessä käydessään "jysähti jumiin". Syynä oli Fiatin starttimoottorin rakenne. Käyvässä moottorissa bendix-ratas on kuulalla lukittuna ankkurin toisessa päässä. Olisiko sitä lukittuna pitävä jousi ollut liian löysä, kuitenkin ratas tärisi starttikehällä ja mursi siitä "hampaan". Se taas löi vauhtipyörän jumiin lentäessään kytkinkopan väliin. Oli teoria, mutta lisää purettuani se osoittautui oikeaksi. Kyllä se ajattelu ja päättely käy "kansakoulun pohjaltakin".

27.1.1978 oli taas – 21 astetta. Uusien autojen kauppa käy melko hyvin, vaikka hinnat ovat "poskettoman" kalliita. Nyt esimerkiksi Fiat-malliston pienin, 2-sylinterinen 126 maksaa 16 200 markkaa. Kallein myyntimalli Fiat 132 -2000 noin 59 000 markkaa.

29.1. illalla katsoessani jääkiekko-ottelua HIFK-Ilves, tuli voitto 11-5 Tampereelle. 31.1. Rahasta taas pulaa. Aioin laittaa "Hyrysyy" myyntiin aurinkokattoisen Kuplani – sen 1958 mallisen. Tonin monet menivät rikki, mutta onneksi naapurisasa asuu sutari Virolainen, joka korjasi kengät edullisesti.

4.2. Perheen rotukissa, Be-

linda, alkoi sairastaa. Ilmeisesti "poikimisen" seurauksena tullutta sairautta "peräpäässä". Se oli pakko lopettaa. Nyt voi ironisesti todeta: minun Oldsmobilen osto oli parempi. Seija antoi sen ostoon siunauksen, kun sai Belindan hankkia.

10.2. täyten 41 vuotta. Ei näitä väli vuosia kannata juhla. Minua on kiusannut jo vuosia heinänuha. Se iskee aina Juhanuksen tienoilla. Nyt on asiaa hoidettu Nekalan työterveysasemalla parin viikon välein.

Töissä on ongelmana vaihtoautovaraston arvo. Se on vain jatkuvasti 1 100 000 - 1 200 000 markkaa. "Oikean" autoliikkeen varastoksi se ei ole iso, mutta Hankkijalla on. Vaihtoauto-kauppa käy kyllä hyvin, mutta niin käy uusienkin.

Autokauppaan piristystä

13.2. vein työhön mennessäni naapurista Heikkisen Kallen keskussairaalaan tutkimuksiin. Kun tuln työmaalle, alkoi kuhina. Norjan 8 prosenttien devalvointi aiheuttaa Suomelle devalvointipaineita ja markka tullaan devalvoimaan. Kauppa kävi. Kaikki näytteillä olevat autot myytiin. Sitten tuli maahantuojalta tieto – suurin osa näytteillä olevista on tehtaalle maksamatta. Toisin sanoen, niiden hintaan tulisi devalvaatiolisä!

Markan devalvointiprosenttia jännättiin. Vaimo kunnostautui ja hiihti "laturetken" viime sunnainta, kuten monet tuhannet suomalaisetkin.

Lehtimäki, nuori kaveri Köyliöstä, poikkesi. Fiksu nuorimies lähtee 26. päivä Italiaan.

On sopinut vierailut Ferrarilla ja monilla muilla autotehtailta. Ottaa diakuvia ja tulee minulle näyttämään palattuaan. On näin tehnyt ennenkin matkoilta palattuaan.

15.2. aina vaan kovia pakkaa, nyt - 27 astetta. Lahden MM-kisat alkavat ylihuomenna. Niitä varjostaa "TV-skandaali". Kilpailuja ei televisioida eurovisiomaihin, ellei latujen varsilta poisteta mainoksia.

Kekkonen valittiin Suomen Presidentiksi uudelleen. Markkaa ei ole vielä devalvoitu! Tullihan se odotettu tilipäivä. Lasuja odottaa 640 markan edestä, onneksi jää rahaa ruokaan vielä. Jotain täytyisi myydä. 15.2.1978 illalla pakkasmittari näytti lukemaa -31 astetta.

16.2. Pakkanen alkoi lauh-tua illalla - 13 astetta. Suomen markka devalvoitiin 8 prosentilla. Maahantuojalla on vain harvoja "vanhan hintaisia". Uudet hinnat eivät ole vielä tiedossa - nousevat kuitenkin taas. 17.2. saatiin tietää, että maahantuojalla on ns. "välihintaisia" autoja muutama. Fiat 127:n hintaan tulee niissä 1 000-1 100 markan korotus.

Toni ja Susanna olivat laatineet "vetoimuksen" kirjallisena: "Enemmän television katselu-aikaa iltauutisten jälkeen." Tuli mietittyä, mihinkähän tämä maailma oikein menee. (Nyt 2023 sen tiedän.)

22.2. Suomen naiset hiihtivät kultaa Lahdessa. Otin tänään Ford Mustangin vaihdossa. Savonlinnan Hankkijasta kävivät vaihtamassa heillä "tallitaudin" saaneen Citroën GS-mallin.

Annoin vaihdossa Datsun Finnin ja saimme 3 800 markkaa

rahaa. Saimme uuden hinnaston 4/78. Aikamoisia korotuksia tulee! Olen katsastuttanut asentajallamme Salella autojani. Tänään Alfa Spiderin ja eilen Fiat 1800.

Viime tiistaina oli SAHK:n Tampereen Kerhon johtokunnan kokous. Keskusteltiin ensi kuun 11.-12. päivä olevasta "Automobiili- ja moottoripyöränäyttelystä". Pakula on ilmoittanut, ettei annakaan autoaan näyttelyyn. Pakula on luopunut SAHK:n puheenjohtajan paikasta. Uusi puheenjohtaja on Dage Groop Pietarsaaresta.

Maanantaina vein auton Autonovoon ja toin sieltä toisen. Tullessa poikkesin Svartvikin museolla. Pakula ei ollut paikalla. Entisöijän kanssa juttelin. Skoda Cabriolet 1937, Hupmobile 1925 ja Reo Royal olivat työn alla. Entinen MB K24/100/140 ei ole vielä. Pakula kai etsiskelee siihen maailmalta puuttuvia osia.

27.2.1978 maanantaina ilmat lauhtuivat ja talon omasta lähteestä vettä pumppaava "vesilaitos" tietysti heti veti jäähän. Putki on jäässä pihalla olevasta pumppukopista taloon johtavalta osalta. Vettä voi onneksi käyttää hakemalla suoraan pumpusta. Vesijohdon salatusyritykset turhia kuumalla vedellä ja muoviputkella. Käytiin koko perheen kanssa Ylöjärvellä Arvoloilla. Reima oli lämmittänyt saunan ja välillä voitiin uida talon uima-altaassa. Sitten saimme nauttia "Italia fani"-Reiman, mahtavan italialaisia herkuja sisältävän aterian.

Charlie Chaplin kuoli jonkin aikaa sitten ja haudattiin Sveitsiin. Viime viikolla hauta ryöstettiin. Vielä nytkään 5.3.1978 ei ole tietoa, mihin Chaplinin maalliset jäännökset sisältävä tammiarkku on viety.

Automobiilien ja vanhojen moottoripyörä näyttely 11.-12.3.1978

Olimme sopineet Scan-auton kanssa pitävämmä "näyttelyn" heidän tiloissaan Lakalaiva Päivien aikana. Sitten tulikin kiire, kun alueen kauppiat päättivät pitää päivän ennen suunniteltua aikaisemmin. Tuli silloin meil-lekin kiireempi.

Kerhokirjeellä asiasta kerrottiin – KIIRE – nyt tarvitaan jäsenkunnan panosta näyttelyn onnistumiseksi! Talkoolaisia



Svartvikissä juttelin Leonard Zenjuga kanssa.

pyydettiin ilmoittautumaan Olaville tai minulle. Näyttelyä organisoivat Grönlundin Matti ja Hietasen Risto.

Olavilla oli Scan-autoon hyvät suhteet ja hän hoiti asiaa sinnepäin. Hän kävi myös vuokraamassa "Kenttäkeittimen m/29" Tampereen Ilmatorjuntapatteristolta. Minulla tallessa olevasta sopimusjäljennöksestä selviää, miten tarkat ohjeet siitä tehtiin. Perusvuokra 139 markkaa ja 13 markkaa vuorokausi. Ohjeissa oli myös korvaukset, jos keittimelle sattuisi jotain vahinkoa. (Keittimen arvo oli 11 000 markkaa.)

Ajoneuvojen näyttelyyn saantia hoidin minä. Jos jäsenillä on muista asioista epäselvyyksiä voi soitella Simolle Kesöihin konttorille Sorinkadulle – näin sovittiin. Ennen näyttelyä pidetään kerhoilta 8.3. ja näyttelyn talkoot Scan-Autossa perjantai-iltana 10.3. Kaikenlaisia autoihin ja moottoripyöriin liittyvää julistemateriaalia toivotaan mukaan jäseniltä.

Näyttely onnistui

Näyttely onnistui hyvin. Porukkaa kävi yli odotusten ja taloudellinen tulos ylitti toiveemme tuplata. Kerhokirjeessä sihteeri kertoiikin "vuoden päätapahtuman" onnistuneen yli odotusten. Kertoi myös johtokunnan kiitokset kaikille näyttelyponnistuksiin osallistuneille.

Kerhon naisjäsenet suorittivat toisena näyttelypäivänä

"myyntiryynnäkö" myymällä jäljelle jääneitä viime vuoden Retkeilyajo-esitteitä ja kerhon tähän näyttelyyn tekemää "kerhoesittelypainosta" jakaen. Kerho etsii jotain vanhaa latoa tai muuta kylmää tilaa. Tiedot voisi ilmoittaa johtokunnalle, kerrottiin kirjeessä. Seuraava kerhoilta on 12.4. Tampereen Teknillisellä Museolla. Siellä voi esittää kysymyksiä museo-toimenjohtaja Martti Helinille.

7.3.1978 Eilen ja tänään on satanut lunta tai oikeastaan räntää se on ollut. Ervo on ollut taas apuna. Teki molempina päivinä lumityöt traktorilla. Iltaisin on aikani kulunut pumppukopissa ahtautuneena ja muoviputkella kuumaa vettä tuupaten taloon johtavan putken sisään. Keinot alkavat pian loppua!

Turussa on huhtikuun aikana "Automobiili-näyttely ja ajot". Näyttely on kuulemma Hankkijan tiloissa. Yritän saada 503-autoni moottorin kuntoon ja mennä sillä sinne. Se kyllä tietää hikisiä hetkiä kylmässä verstaassa. Oldsmobileen sain valkosivuiset, melko hyvät renkaat kokoa GR 78 -14". Sopivat autoon "kuin nenä päähän". Mahtaa ajo-ominaisuudet kesän ajeluihin nyt parantua. Asentaja Ohralahden löytämä "hairomisen" syykin kun löytyi.

Pääsiäisenä oli kolme Simca 1100-autoa pihassamme. Repalla, Ristolla oli ja Arvolan Reimakin oli työstä lainannut sellaisen. Tulivat Pääsiäisen

0-kelissä kahville. Ei meidän vesiasiat ole parantuneet. Saunankin on pumppukopilta vedettävä letkulla vesi ikkunasta sisään. Kaiken lisäksi vedessä on sellainen "haju". Se ei hävinnyt, vaikka vaimon kanssa poistimme lähteestä "kissan kokoisen" kuolleen sammakon. Se oli jo toinen kerta, kun sen teimme.

Huomenna tulee Jämsän suunnasta "Puntti" Järven erään sikäläisen Nash-omistajan kanssa. Tuovat 520:n vuoden 1928 moottorin. Annan sille Puntin kaverille vaihdossa hyvät ja isot lamput Nashiinsa. Olivat yhdessä katsastuksessa umpi-Fiatissakin.

Uutta Fiatilta

Maahan on tullut tehtaan uutta muunnosta "128 3p"-mallista. Se on nyt nimetty "128 Sportiksi". Uusi väritys ja kirjavat penkinpäälliset ynnä muuta pientä muutosta teipattuna. Myin myöhemmin sellaisen hopeanvärisen Ruoveden Yläväriin Fiateja käyttäneelle Peltolan pojalle.

Tehdas on esitellyt Italiassa myös kaksi muuta "Sport"-mallia: 127 Sport, 1050 cc, 70 hv ja 131 Racing, 2000 cc, 115 hv. Saattavat ehtiä loppuvuodesta myös Suomen myyntiin.

Saimme tammikuun 1978 rekisteröintiluvut. Autokauppa on rekisterilukujen mukaan "taantunut" niin henkilöautopuolella kuin myös paketti- ja kuor-



Fiat 131 Racing, 2000 cc twincam, 115 din hv, 180 km/t



Fiat 127 Sport, 1050 cc ohc, 70 hv.

ma-autokaupassakin. Olemme sentään pystyneet pitämään tavara-autopuolella asemamme ja henkilöautopuolella olemme toinen merkki, joka on saanut myynnin kasvamaan edellisvuodesta prosentilla: Fiat 1,1 %, VW 1,0 %. Plussalle sentään pääsivät myös Wartburg 0,8 %, Lada 0,7 %. Luvuissa on siirtymää joulukuussa myydyistä ja vuonna 1978 rekisteröidyistä. Volvo on kyllä ”rykässut” ja lohdutan itseäni sen olevan oikeastaan ”eri segmentissä”, mutta +2,0 prosentin nousu edellisvuodesta on kyllä merkki ”asiakasuskollisuudesta”. (ehkä 343-mallin myyntiä?)

Keväällä tuli myös kiertokirjeessä Fiat 600- ja 850-mallien rekisteritilastotietoja: Viime vuonna 1977 oli Fiat 600-autoja vielä 35 014 liikenteessä. 850-autojen määrä on vähentynyt 15 352 autoon (17 201 autoa vuonna 1976). Autonovo toivoo piirimyyjien pitämään huolta, että myös näiden huolto- ja varaosapalvelut pitävät heidät ”merkkiuskollisina” ja myyntipuoli pitää huolen tarjoamalla heille Fiatin 133- ja 127-malleja.

Saimme myös tilaston mailman suurimmista autotehtaista. Siinä ylivoimaista ykköstilaa pi-

tää General Motors Yhdysvalloista. GM valmisti 6 716 892 autoa vuonna 1977. Fiat-tehdas oli yhdeksanneksi suurin ja valmisti 1 393 409 autoa. Mainitakoon, että ruotsalainen Volvo oli sijalla 31, valmistettuaan 250 000 autoa. Tilaston viimeinen, 50. suurin, oli Saab 99 000 autolla. Luvussa on edellisten tavoin myös kuorma-autot (Scania). Toyota ja Nissan olivat jo kolmas ja neljäs listalla.

26.3. vesijohto on edelleen jässä. Muoviputkella ja kuu-



Kokoelmiin tuli 1956 SMK/Tampereen myymä Fiat 1100/103.

Fiat 128-3p oli monikäyttöauto. Eivät teippaukset siitä oikean 128 Sportin veroista tehneet. Kuvassa 128 Sport.



malla vedellä, jopa suolavedellä, on yritetty. Arvolan Reima toi korjaamansa Fiat 1500 Cabrion moottorin. 12.4.1978 vietettiin kerhoiltaa uudistuneella Tampereen Teknisellä Museolla Itsenäisyydenkadun varrella. Museotoimen johtaja Martti Helin isännöi vierailua. Kierimme monipuolisen museon eri kerroksissa. Kevät alkaa olla jo pitkällä ja lumet sulavat.

Pakulan Aulis soitteli ja kertoi etsivänsä Mersuun puuttuvia osia. Kehoitti poikkeamaan, kun Hesassa liikun. Pyysi ilmoittamaan, että on paikalla silloin.

Suru-uutinen seuraavana päivänä

En ollut uskoa korviani, kun Jämijärvellä 27.4. ollessani autoesittelyssä Järvisen Ola soitti ja kertoi Pakulan kuolleen eilen noin klo 15 museossaan sydänkohtaukseen. Tieto kuolemasta oli tullut Olalle siten, että joku ”Pohjanmaan harrastajista” oli soittanut Svartvikiin ja pyytänyt Aulista puhelimeen. Oli saanut tietää kuolemasta. Pohjanmaalta

tieto tuli Ahosen Erikille, joka soitti Olavi Salliselle. Olavi soitti Koistisen Ykälle, joka taas Järvisen Olalle ja Ola minulle. 6.5. ajoin ensi kerran konekorjatulla Fiat 1500 Cabrioletililla. Hyvin toimi. Toin eilen Kangasalta, Joutsiniemen kartanosta, ostamani 1920-luvun Fiat-akseliston ja Salliselle näyttelystä viedyn Rudge Multi 1914-moottoripyöräni.

Yhtymä Sallinen 50 vuotta

Olen viime aikoina auttanut Olavia juhla valmisteluissa tekstileillä valokuvatekstejä ja noin 30 ”pirtulekkeriin” tekstit etikettiin: ”Yhtymä Sallinen – kylmäkäynnistysneste”. (Jaetaan varmaan tärkeille asiakkaille?)

10.5. kävimme tavara-automyyjämme Vilho Nousiaisen kanssa onnittelemassa Yhtymä Sallista. Sallinenhan hoitaa uusien autojen Hesasta tuonnin.

Eilen toin Oldsmobilella ja Hankkijan kuljetustrailerilla Ylöjärven Hietämäestä ostamani Fiat 1100 vm 1956-auton kotiin. Autolla on ajettu vain 64



Virossa ”mobilismi” kiinnostaa. Vuonna 1977 Pärnun ajoissa oli liki sata osallistujaa.

500 kilometriä. Hinta oli 1 500 markkaa. Sen on myynyt SMK uutena Tampereelle.

Piti mennä Fiat 503-umpiautolla Turun ajoihin 13.5., mutta totesin korjatun moottorin olevan rikki. Joku öljykanava on vuotanut jäähdytysveden öljyn joukkoon. Uusi koneremointti on taas edessä. Nostinkin heti lohkon pois, mutta ei sillä enää Turkuun ehdi lähteä, vaikka sopivat männät ja ehjä lohko varastoistani löytyisikin.

13.5.1978 XIX Retkeilyajot Turussa.

Kävin paikalla, mutta en osallistunut. Olisin voinut mennä Oldsmobilella. Vastoin ennakkotietoja mukana oli nuorempiakin kuin 1962-mallisia.

Olimme Turussa 128-farmarilla Arvoloiden kanssa. Käytiin Turun linnassakin. Tullessa poikettiin Urjalassa vanhempieni mökillä ja veimme kukkia, kun oli Äitienpäivä.

Säätila Turun XIX Retkeilyajoissa ei ollut hyvä. Tuuli ja sade haittasivat hiukan. Ajoja oli seuramssa ”UNIC”-kerhon edustajia Virossa. Sain tervehdyksenkin, vaikka en heitä tavannutkaan.

Kesäiseksi ilma kuitenkin alkoi muuttua loppukuussa. 25.5.1978 tuntuu viimein tulleen kesä. Koivuissa on lehti ja mikä parasta, taloon virtaa taas pumpulta ”suonhajuista” vettä. Vesi on tutkittu ja puhtaaksi silti todettu. Meille ei riittänyt joidenkin toteamus: ”Jos lähteessä viihtyvät sammakot, vesi on puhdasta!” Meidän

lähteessä viihtyvät sammakot kuolemaansa asti.

Maalasin speedway-radalle mainoksen

Olin ollut jo 19.5. perjantaina aloittelemassa Eteläpuiston speedway-radalla urakkaani. Haapala oli ”ostanut” radan puiseen suojareunukseen Hankkijalle 10 metrin pituisen mainostilan. Pyysi minua mainoksen hoitamaan. Kävin tilannetta jo perjantaina hahmottelemassa. Tein ensin paperille hahmotelman, miten mainoksen teen ja sitten kynällä piirrän puuaitaan! Melkoinen urakka odottaa. Nyt tiistaina jatkan ostamieni maalien avulla maalaamista piirtämiäni ohjeiden mukaan. Siellä minä sitten provikapalkkaisena ”osastonhoitajana” epämuikavassa asennossa mainosta tein toista päivää. Onneksi ei sattunut speedway-ajajia harjoitteleen!

Välillä kävin myymässä autonkin. Reima kävi hakemassa ja kertoi asiakkaani odottelevan automyymälässä. Menin ja tein kaupan. Hyvä esimerkki asiakasuskollisuudesta. Viimein mainos oli valmis ja mainosti UNIONIA ja HANKKIJAA omalla persoonallisella tavallaan. Olihan nimenomaan ohje, ettei aitaan saa ”kiinnittää mitään mainosta”.

Kävin eilen palauttamassa meillä esittelyajossa olleen uudenmallisen 128-farmarin Autonovoan. Tulin takaisin uudella 128-autolla. Hesassa



Automyyjän työ on vaihteleva.



Näin syntyi mainos speedway-radalla Eteläpuistossa.

kävin Wärtsilässä viemässä tutulle miehelle, pälkäneläisyntyiselle Kaupin Simolle, kaksi pakosarjaa emaloitavaksi. Toinen on Reiman 2000 Alfasta ja toinen minulla olevasta 520 Fiatin kuutoskoneesta. Asia oli sovittu Simon kerran Tampereella käydessä ja Hankkijalla poiketessa. Pinnoitukset hoidetaan Järvenpään tehtaalla. Kävin Hesassa Wärtsilässä myös ostoksilla. Ostin Lehtimäen Heikille ”Krillin” ja vaimolle niin suuren paistinpannun, ettei se mahtunut myöhemmin kotona mihinkään kaappiin.

Kotimatka Tampereelle oli

*Roinur
Mäkinpäälle
muistoksi jo suures
muistehtas sulle asti, et
hän ni hää, kului unie
peridetti, oger paljon avoiti
Hämehijyrossa 14.05.78 v.
Osiide - Talleh
Pikk 26
"unic"
juhuli 445487*

UNIC-kerhon johtoa oli 13.5.1978 seuraamassa ”meidän” XIX Retkeilyajoja. Sain Valeri Kirschin tervehdyksen.



SMW 50 cc motocrosspyörä Tonilla.



Raju peli, totesi Toni.



Sain varaosapyörän Kirkkonummelta.



Mainostettiin rompepäiviä Restaurannassa - kerhoille lähetettiin kutsukirje.

Kerhon kiertokirjeessä n:o 3/1978 kerrottiin taas tilaisuudesta, mihin jäsenten olisi mahdollisuus osallistua:

Automobiilinäyttely

Kerhollemme on tarjoutunut tilaisuus järjestää jälleen automobiilinäyttely. Tällä kertaa tapahtuma järjestetään Toijalan markkinoiden yhteyteen lauantaina 10.6. klo 8.30-14 Toijalan keskuskoulun kentällä. Näyttely on kaavailtu suhteellisen suppeaksi viime vuonna järjestetyn Nuutajärven esiintymisen malliin. Sopivan kaluston saamiseksi paikalle toivotaan jäsenten pitävän mobiilejaan käynnistyskunnossa, kun tapahtuman organisaattorit Matti Grönlund ja Risto Hietanen ottavat yhteyksiä.

Ylläolev'n näyttelykutsun lisäksi sihteeri toivoi jäseniltä toivomuksia vihjeistä kerhoiltojen vierailukohteista ja onko varsinkaan talviaikaan näitä tarpeeksi usein. Jäsenet voisivat muistaa vihjeillä sihteeriiä. "Osallistuminenhan on päivän sana", sanoo sihteerimme.

Työssä taas odottaa pian uusi asia

Automyyjien keskuudessa puhutaan tulevasta "Kuluttajasuoja"-laista. Miten se voi vaikuttaa autokauppaan? Olimme viikolla Villen ja Reiman kanssa Kärsämäellä kuulemassa siitä. Edellis-päivänä Kake ja Mäkiähoon Eero (Mänttä) olivat vuorossa.

Me Kaken kanssa pidimme näyttelyä juuri avatulla Union-huoltoasemalla korjaamon edessä. Hankkijahan omistaa nyt myös Unionin. Siksi Gulf sai mennä. Jorma nauttii hienoista kesälomailmoista.

15.6.1978 ostin pojallamme Tomi-Petterille SMW 50 cc motocross-pyörän. Se on uutta vastaavassa kunnossa ja tosi "raju peli". Ostin sen "Joukon Auton" omistajalta Mäenpään Joukolta. Hinta 2 000 markkaa rahaa ja annoin uuden Fiat 626-kuorma-auton startin.

Iltapäivällä hain Kirkkonummelta varaosapyörän Moto Guzzi Airone Sportin entisöintiin. Maksoin siitä 200 markkaa. Sain tiedon pyörästä Oulun kyla-Hankkijassa toimivalta automyyjä Duffalta. Oli jäänyt talon myynnissä ostajan nurkkiin ja sinne soitettuani oli siellä edelleen. Kurja kunto, mutta saan siitä osia.

Samalla matkalla kävin sovitusti Klaukkalassa Martin Ekmanin kalustoa katsomassa hänen "lato varastossaan". Näin siellä myös paljon puhutun sodan käyneen MB-loistoauton "nykytilan". Se lato oli muuten Lepsämässä. Sain "Ekulta" pahaisen "Cetin" jäänteet ja muuta mp-osaa.

17.-16.6.1978 olivat sitten ne "Restaranta päivät".

Olimme tehostaneet päivien mainontaa. Lähetimme muille kerhoille "tervetuloa kirjeet". Kerhon johto oli pyytänyt minua tekemään ajo-ohje kartan ja myös kartan RR:n eri tarkoi-

tuksiin tehdyistä kohteista. Ne oli nimetty. Kutsussa oli muun muassa ohjeita tulijoille:

"Aja automobiilisi veräjän toiselle puolelle. Olet tervetullut RR:ään. Jatka P-alueelle.

Jos olet teltalla varustautunut,

paras paikka on Chevrolet Park Camping.

Kerho tarjosi kevyen kentätalounaan - hernesoppaa ja haitarinsoittoa. Saunomista voi harrastaa kerhon saunamökissä, ohje: Hae vettä kaivosta ja puuta



Oli musiikkia



Oli rompetta

puusuojasta. Illan hämärtyessä oli "latotanssit" Punaisen Poloneesin Paviljongissa eli tontilla olevassa ladossa. Kerhon myyntipiste oli omassa RR-pirtissä. Myynnissä oli paitoja, RR-tarroja, Hyrys-sy-lehtiä ynnä muuta. Pirtissä oli myös uutuuksena "RR-vihjekirja". Tai oikeastaan siinä pyydettiin ja kerrottiin vihjeitä tiedossa olevista automobieleistä, osista ja muustakin. Muistutettiin, että siitä sai muistiin merkitä kiinnostavia osoitteita. Pyydettiin myös vastaavasti antamaan ainakin yksi vihje.

Olimme ajelleet päiville Tonin kanssa työmaalle vaihdossa tulleella "suklaan ruskealla" Lancia Beta Coupella. Kuunneltiin Järvenpään veljesten haitarimusiikkia ja katseltiin, mitä rompepäivillä oli myytävänä.

Ostin Urrilan Pekalle myynnissä olleen Husqvarna V-2-moottoripyörän. Se oli vuosilta 1923-1925 ja hinta oli 1 000 markkaa. Eihän se tietenkään ihan täydellinen ollut. Kun

nälkään olimme nauttineet Tonin kanssa hernekeittoannokset, lähdimme kotimatkalle. Töllinmälle oli tullut vieraita ja illalla sitten saunottiin.

Olavi soitteli. Kertoi Kangasalan kunnan tarjonneen kerholle "sopuhintaan" entistä Thames-paloautoa. Kerho oli tarjonnut autosta 450 markkaa (jostain syystä maksoi kuitenkin 500 markkaa) ja sai auton. Olavi kertoi "vihjekirjan" tuottaneen RR-päivillä mielenkiintoisia vihjeitä. "Myyntivihjeitä" olivat muun muassa: Oakland-umpivaunu vm. 1928 hintaan 1 000 markkaa, Oakland-avovaunu, "Sport-mallia", vm. 1928 hintaan 600 markkaa. Nämä olivat oikeita myynti-ilmoituksia.

Vihjeitä oli seuraavia: Pierce Arrow Lahden suunnalla (oli myös tieto mistä puhelinnumeron saa). Oli vihje Metallurgiquesta, joka oli myyty Tamperelä Korkeakoskelle. Romunkerääjä Hellsten tietää. Sitten oli tieto Ford Lincoln-avovaunusta.

Auto on Rytköskosen paperitehtaan varastossa. Tehtaan omistavat "vanhat pojat". Oulussa oli ennen sotia Weckmanin suvulla Rolls Royce. Vuorineuvos Weckmanilta voi tiedustella autosta. Ainakin nämä olivat vihjeinä tulleet. Monikohan lähti vihjeitä tutkimaan?

26.6.1978 soitti Turusta mies. Kertoi Hesän suunnalla olevan tarjolla Fiat 500 C "puuseinä-farmin", vm. 1952. Tein treffit Hesään Pohjola-talon eteen klo 16.00 samana päivänä. Lähdin 128 Fiulla klo 14.00 ja olin klo 16.30 sovitulla paikalla. Kävin ostamassa hampurilaisen. Syötyäni odottelin täsmällistä "autoa myyvää miestä". Hän tuli tasan 16.30.

Ajoimme peräkkäin Westendiin. Näin auton. Se oli jonkinlaisessa tallin tapaisessa ja selvästi näki ainakin korin kunnan huonoksi. Kertoivat moottorinkin särkyneen autoa muuttomiesten ajellessa Vaasasta Helsinkiin. Tehtiin kaupat.

Haen auton ensitilassa ja maksan sovitun 1 500 markkaa silloin. "Vihjemies" oli ilmeisesti omistajan poika. Työssä ei isompia kiireitä ole. Päivät ovat olleet sateisia.

10.7.1978 alkoi kesäloma. Meteorologi Similä ennustaa sateista heinäkuuta. Loman aluksi laittelin Uosukaisen Ollilta ostamaani MB 170-autoa siistimmäksi. Uusin lokasuojiin "seeterinauhat", maalasin vanteet, kiillotin kapselit ym. Auto voisi olla se, jonka saisin helposti myytyä rahoittaakseni perhe-elämää ja tietysti voisi osan laittaa "Fiat-harrastukseenkin". Antilan "Aikku" toi minulle NSU Super Max 250 moottoripyörän. Maksan sen ensitilin saatua.

Tiistaina ideoitin isän kanssa hallin sisäkaton tekoa. Ostin 11 kappaletta 4,5 millin "Lujalevyä". Naulasimme ne kattoon. Lisää levyä ostan, kun rahatilanne sallii. Hain 500 C "puukyljen" Hesasta. Lainasin telikärry työpaikalta ja laitoin Oldsmobilin veturiksi. Löysin hyvin perille. Olihan minulla apuna ystäväni Jouko Jokinen. Hän auttoi pienen farmin kärryyn saamisessa myös. Hyvästelimme entisen omistajaperheen, kun luovutukset ja rahat oli vaihdettu.

Ajellessa pois, ei ehditty pitkälle, kun sanoin Joukolle - "katso". Omakotitalon pihalla touhu mies hopeanvärisen Porschen kimpussa. Pysäytin ja sanoin: "Näyttää tutulta autolta". Menime pihan kaverin juttusille. "Aavistanko oikein, tämä on Bromanin entinen Porsche Carrera?" Tunsin auton Carreraksi takaa ylöspäin kaartuvasta yhdestä isosta pakoputkesta. Kaveri myönsi aavistukseni oikeaksi.



Päiville tultiin ympäri Suomen.



Jokisen Jouko oli apuna.

si. "Oletko myymässä autoa?", kysyin. Kaveri kertoi pitävänsä auton ja vähän sitä tässä siistivänsä ja kunnostavansa.

Me jatkoimme matkaa näky mielessämme. Porsche 356-malleja ei usein näe ja taitaa olla tämä Carrera ainoa toistaiseksi Suomessa. Toistaiseksi siksi, että ihan varmasti se pian ostetaan vaikka Ruotsiin. (jälkeenpäin kuulin auton tosiaan ostetun ruotsalaisten toimesta ja se jatko matkaa heti Amerikkaan)

Jouko jäi Hesaan ja minä jatkoin kohti Tamperetta. Vettä satoi jatkuvasti. Kuljussa meni kärrystä rengas. Jätin kärryn autoiin moottoritien varteen. Hain automyynnistä ehjän pyörän ja auto oli illalla hallissani.

Huomasin Hesassa miten isot "jenkkihymyt" ihmisiä kiin-

nostavat. Kärryn "puuseinä" ei montaa, pysähtyessäni erään kauppakeskuksen pihalla Joukoa ulos päästäessäni, kiinnostanut.

Perhe kasvaa

Kesäloma jatkui. Seija kertoi minulle uutisen. Saamme uuden tulokkaan ennen seuraavaa syntymäpäivääni (helmikuu 1973). Onhan uusi lapsi ihan toivottu, entisille seuraksi ja vanhemmille iloksi.

13.7. loma jatkuu. Ostimme isän kanssa RM-keskuksesta lisää Luja-levyjä (30 kpl, a 38,50 mk). Nyt katosta on tukossa 41 levyn verran. Ruuvasimme ostamamme 4,5 millin vahvuiset levyt kattoon. Ilta siinä tuli. Lautaa on taas ostettava lisää.

Heinänuha on paha. Pölykin kai aiheuta sen. Sementtilattialla

on sitä ihan riittävästi. Illalla piti vielä käydä hakemassa Hankkijalta Fiatit 133 ja 131. Veime valmiiksi Viljakkalaan Kourin kaupan eteen. Meillä on siellä 14.7. autoesittely. Siellä on esillä vietyjen lisäksi 128- ja 127-autot. Poikkesin siinä Ylöjärvellä autoja siirrellessä. Reima Arvola siellä rakentaa T-Fordia ja 2000 Alfaa vm. -59. Oli hankkinut myös 500/2 syl. Fiatin vaihtaen veljeni kanssa. Vaihdoissa Repa sai nyt itselleen Autobianchi 500 Farmarin. Aikoo sillä Anjan kanssa käydä Haaparannassa.

Palataanpa Kourin kaupalle. 14.7.1978 klo 9 aloimme siellä esitellä tuomiamme autoja. Annoimme koeajoja ja kerroimme Fiasteista. Touhua riitti yksin hommaa pyörittäessä. Jorma oli aluksi aamulla apuna. Ilta-

päivällä hiljeni ja pojat tulivat autoja hakemaan Tampereelle. Ehdimme illalla käymään "Leirimontulla". Sanna on siellä leirillä. Tänään oli vanhempien ilta.

24.7.1978 ilmat tuntuivat paranevan, on maanantai ja loma jatkuu vielä. Tänään on +20 lämpötila. Viime viikkona +10-12 astetta. Repa ja Anja tosiaan lähtivät kohti Haaparanta Autobianchilla. Naapurini Timo ja Pirjo lähtivät myös pohjoiseen isä-Matilta lainatulla MB 220 D:llä ja asuntovaunulla. Kertoivat tulevansa takaisin neljän päivän päästä. Taitaa olla "Mattilan Säiliö"-firmalla kiirettä ja Timoa tarvitaan. Me on isän kanssa nyt aloitettu talon eteisen remontti. Tonille ja Susannalle olen luvannut pienen lomamatkan Länsi-Suomeen.

Naapuriin avattiin museo 30.7.1978

Töllinmäki eli Taata Sillanpään koti avataan museona. Tänään on avajaisjuhla. Meiltä oli tilaisuudessa Seija lasten kanssa. Heidän mukanaan oli Alli-täti ja hänen Lamminpäässä asuva tuttava, Hilja.

Minä tein verannalla eteiseen ikkunoiden "kustomointia". Isoihin ruutuihin liimasin puulistoja. Nyt tuli ikkunoihin ilmettä kolmella pienellä yläosan ruudulla. Hyvä tuli, kun vielä maalasin listat valkoisella. Mietin pitääkö liima. (nyt 2023 voi sanoa, että pitänyt on!)

Rane

Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Martti Piltz
Puheenjohtaja
martti.piltz@gmail.com
045 666 3111



Pasi Myllymäki
Varapuheenjohtaja
peemyllymaki@gmail.com
040 548 7914



Petri Kata
Sihteeri
petrikata65@gmail.com
050 063 3632



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



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



Leila Suutarinen
Edunvalvonta
leila@automuseo.fi
050 365 7023



Kalevi Nokkonen
Pihapehtoori
kalevijakari@gmail.com
050 596 1219

NÄSIJÄRVI-AJO UUSILLE TEILLE

Näsijärvi-ajo ajetaan 17. kesäkuuta, kokoontuminen ja aamukahvit Hotelli Rosendahlin Talvipuutarhassa klo 8.30

- Luokat: **1. Museoajoneuvot, 1971 ja sitä vanhemmat**
2. Museoajoneuvot, alkaen 1972
3. Harrasteajoneuvot ilman ikärajaa

Jokaisen luokan parhaat palkitaan. Lisäksi palkitaan vanhin ajoneuvo, pitkämatkaisin ajoneuvo ja tuomaristolla on erikoispalkinto.

Asu- ajoneuvoluokka on vapaa sekä harraste- että museoautoille. Arvioinnin kohteena on ajoneuvon ja sen matkalaisten kokonaisuus. Asu- ajoneuvoluokassa on parhaalle Aamulehden kiertopalkinto.

Reitti on noin 95 kilometriä päällystettyä asfalttitietä. Tiet ovat hienoja mutkateitä Hämeenkyrön suunnalla, joita ei ole pitkään aikaan ajettu. Siellä jopa uutta päällystettä. Tien kunto arvioidaan tiekirjaan lumen sulettua. Matkalla on rastitehtäviä.

OHJELMA

Lähtö klo 10. Aamukahvit Rosendahlin "Talvipuutarhassa" alkaen klo 8.30

Reitti ajetaan kahtena jaksona. Kahvitaukopaikka on meille kaikille tuttu Kukkokuppila Hämeenkyrön Trossitiellä Heinijärvellä. Maali, palkintojen jako ja päätöslounas on Hotelli Rosendahlissa. Ruokailu sisältyy hintaan

OSALLISTUMISMAKSU

Osallistumismaksu on ennakkoon ilmoittauduttaessa 50 euroa ajoneuvo ja kuljettaja ja 35 euroa matkustajalta. Lapsille on erikoishinta. Maksu suoritetaan yhdistyksen tilille FI41 4510 7520 0125 19 torstaihin 8.6. mennessä. Jälki-ilmoittautuminen on mahdollista lähtöpaikalla vain käteisellä 60 euroa ajoneuvo ja kuljettaja. Matkustajat 35 euroa.

Osallistumismaksu sisältää tiekirjan, ajokilven, aamiaiskahvit Rosendahlin Talvipuutarhassa, taukokahvit ja pullat Kukkokuppilassa ja buffetlounaan Rosendahlin Talvipuutarhassa.

ILMOITTAUTUMINEN

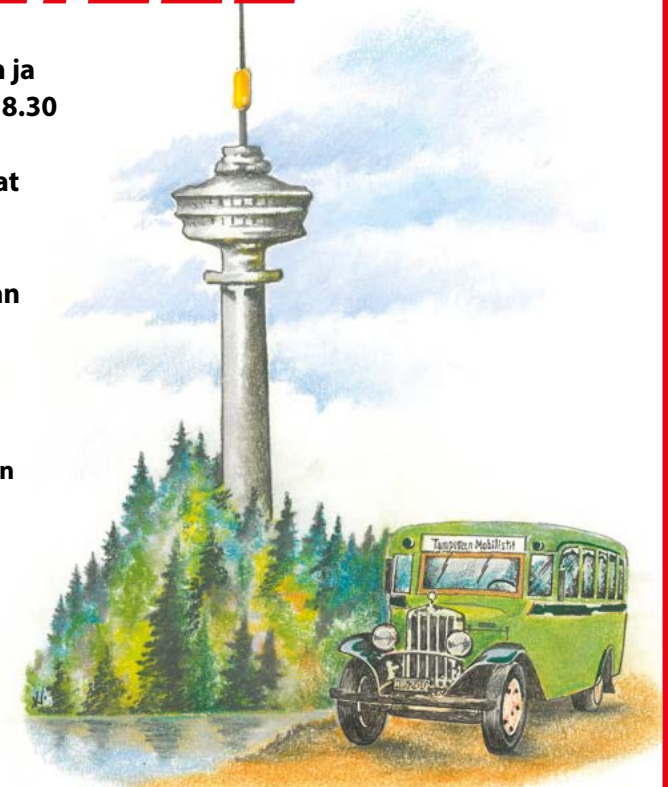
Ilmoittautuminen 8.6. mennessä: Ari-Pekka Lällä, lalla@kolumbus.fi tai 050 596 9181 (Osallistujien nimet, ajoneuvon merkki, vuosimalli, rekisterinumero, ruokailijoiden määrä sekä koti/lähtöpaikkakunta)

Tapahtuman johto: Ari-Pekka Lällä ja Pasi Myllymäki

Ajon vastuullisena järjestäjänä toimii Tampereen seudun mobilistit ry tammob.com -sivuilla julkaistaan tapahtumasta lisää tietoa.



Asu-ajoneuvoluokan kiertopalkinto on Aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos.



Rainerin arvoautot kootaan digimuseoksi

Museovirasto tukee hanketta, jossa Rainer Mäkipään ja hänen italoautojensa tarinat kootaan yhteen kaikille avoimeksi ja ilmaiseksi museotietokannaksi.

Melkein kaikki kotimaiset mobilistit ja varsinkin italialaisten autojen harrastajat tuntevat jo ennestään Rainer Mäkipään Hämeenkyröstä. Hän on kerännyt harrasteautoja vuodesta 1962 lähtien, ja sen jälkeen niitä on kulkenut hänen käsiensä kautta yli 200 kappaletta.

Nytkin Mäkipäällä on yli 30 arvoauton kokoelma, joka kaiken lisäksi elää koko ajan – uusia autoja tulee, ja Rainer myy vanhoja niiden tieltä pois.

Tuon perinnön kohtalo on puhuttanut ja pelottanutkin harrastajia pitkään. Miten voitaisiin varmistua siitä, että 86-vuotiaan autoharrastajan ainutlaatuinen kokoelma säilyy jossakin muodossa jälkipolville?

Tarpeeseen vastaa tänä keväänä käynnistynyt Projekt Mäkipää, jossa Rainerin yksityinen autokokoelma järjestetään ja tallennetaan uudelleen virtuaaliseksi digimuseoksi.

Se on arkisto ja tietokanta, joka sisältää kaikkien Mäkipään nykyisten autojen käyttäjä- ja omistajatiedot, autoihin liittyvät tarinat, teknisen ja muun informaation sekä valokuvat ja videot.

Tälle ”digimuseolle” etsitään vielä lopullista sijoituspaikkaa, mutta todennäköisesti se löytyy Tampereen seudun automuseoiden yhteydestä. Joka tapauksessa tietokanta tulee olemaan ilmainen ja kenen tahansa mobilistin ja harrastajan vapaasti käytettävissä ja hyödynnettävissä.

Idea heräsi saunan lauteilla

Projekt Mäkipään toteuttaa Kulttuuritoimituksen tuotantopalvelut, joka on Tampereella toimivan Kulttuuritoimitus Suomi Oy:n aputoiminimi.

Kulttuuritoimitus Suomi Oy on voittoa tavoittelematon, yksityisten osakkeenomistaji-



Rainer Mäkipää pajansa ovella. Takana näkyvä Fiat 2300 Berlina on samalta vuodelta 1962, jolloin Mäkipää hankki ensimmäisen Fiatinsa.

en omistama osakeyhtiö, jonka julkaisu löytyy osoitteesta www.

kulttuuritoimitus.fi. Yrityksen tekijäjoukkoon kuuluvat myös Projekt Mäkipään keskeiset toimijat, toimittaja Kari Pitkänen sekä videotuottaja Marita Salonen.

”Ajatus Mäkipään kokoelman tallentamisesta tässä muodossa syntyi saunan lauteilla viime syksynä”, Kari Pitkänen kertoo.

”Olin juuri palannut Rainerin luota ja tehnyt hänestä haastattelun Aamulehteä varten. Tuossa tapaamisessa nousi esiin myös epävarmuus kokoelman tulevaisuudesta. Löylyä heittäessäni mietin, että tähän pitäisi nyt keksiä jokin ratkaisu.”

Asiat etenivät nopeasti, sillä idesta innostuivat allekirjoitta-

Isoon autotalliin mahtuu myös Alfa Romeoita, sillä Rainer Mäkipää on aina ollut hulluna urheiluautoihin.



Fiat 500 C Giardiniera Legno on superharvinainen malli Suomessa. Uutena niitä on tuotu ilmeisesti vain tämä yksi kappale.



Fiat 525 Limousinen keula on tallin komeimpia. Suurta autossa on myös kulutus, noin 24 litraa bensiiniä sadalla kilometrillä.

nut ja Tampereen Seudun Mobilistit ry:n puheenjohtaja Martti Piltz. Meille oli ollut tullut samansuuntaisia ehdotuksia ja toiveita muilta mobilisteilta.

Vuodenvaihteen jälkeen rustattiin jo hakemusta Museovirastolle, joka keväisin jalkaa kulttuuriperintökohteiden kunnostamiseen ja säilyttämiseen tarkoitettuja avustusrahoja.

”Museovirastolle iso kiitos siitä, että se lähti tukemaan hankettamme 15000 euron avustuksella. Se on meille loistava pesämunna ja tukijalka tämän työn toteuttamiseksi”, kiittelee Pitkänen.

Yksityiseltä puolelta hanketta ovat toistaiseksi tukeneet Fennosteel Oy sekä Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto.

Kymmenen autoa videolle

Käytännön työt Hämeenkyrössä ovat alkaneet kevään 2023 aikana kokoamalla alustava tietokanta noin 30:stä Mäkipään kokoelman Fiatista, Alfa Romeosta ja Lanciasta. Tietojen käsittely ja puhtaaksikirjoitus ovat nyt käynnistymässä.

Tämän kesän aikana samat autot on tarkoitus valokuvata. Lisäksi kymmenkunta niistä pääsee esiintymään ”eläviin kuviin” eli videolle. Vanhin näistä autoista on Fiat 501 Torpedo (1923) ja uusin Fiat 2000 Coupé (1995).

Ja koska Rainerin autoharrastus on itse asiassa alkanut moottoripyörästä, hän aikoo yhdellä videolla nousta Puch 250 SGS-pyöränsä selkään vuosittaisen kesäajelunsa merkeissä.

”Videokuvauksille on varattu viisi päivää juhannuksen molem-

min puolin. Kuvaukset alkavat maanantaina 19. kesäkuuta, ja viimeinen kuvauspäivä on 30.6., mikäli sää ei tee tepposia”, kertoo videotuottaja Marita Salonen.

”Näitä kuvauksia ja myöhemmin valokuvauksjärjestelyjä varten otamme mielellämme vastaan autoharrastajien apua. Esimerkiksi autojen siirtelytallissa ja pihalla sekä niiden pesu ja puunaus kuvauksia varten ovat Rainerille yksin liian raskas urakka. Kuljettajakin tarvitaan.”

Ilmoittautumisia otetaan vastaan jutun lopussa olevissa numeroissa ja sähköpostiosoitteissa. Niistä saa myös lisätietoa projektin sisällöstä ja tukimahdollisuuksista, joita suunnitellaan myös yksittäisten harrastajien lompakolle sopiviksi.

Opas muidenkin avuksi

Vaikka Projekt Mäkipää kes-

kittyy tässä vaiheessa yhden arvokkaan yksityisen autokokoelman sisältämän kulttuuriperinteen tallentamiseen, sen tähtäin on pidemmällä:

”Tarkoituksena on luoda Museoviraston tuella digitaalisen tiedonkeruun malli, jota voidaan soveltaa muidenkin vastaavien kokoelmien ja tietosisältöjen säilyttämiseksi. Eli eräänlainen näin tallennat museokokoelman verkkoon -opas, joka olisi mahdollisimman kansantajuinen ja ymmärrettävä”, Pitkänen kuvaa.

Moni autoharrastaja on esittänyt toiveen myös Mäkipään autokokoelmaa esittelevästä painetusta kirjasta.

”Tätäkin ideaa on toki pallolteltu. Se olisi sitten oma hankkeensa, johon voimat ja rahat eivät tässä vaiheessa vielä riitä.”

Rainer Mäkipään perinteen avoimien ovien päivä Hä-

meenkyrössä hänen pihapiirissään järjestetään 13.7.2023. Kesäkauden tärkein tapahtuma Hämeenkyrössä on joka syyskuun ensimmäisenä lauantaina järjestettävä Fiat-päivä, joka toteutetaan yhdessä Gruppo Fiat -kerhon, Lancia-kerhon ja Alfa Entusiastien kanssa. Molempien Fiat-teemapäivien antaja hyödynnetään Projekt Mäkipään sisällöntuotannossa.

Teksti Leila Suutarinen
Kuvat Kari Pitkänen

Lisätietoja ja ilmoittautumiset mukaan Projekt Mäkipään apu-työvoimaksi:

Kari Pitkänen, puh. 040 543 9875 ja kari.pitkanen@kulttuuritoimitus.fi

Leila Suutarinen, puh. 050 365 7023, leila@automuseo.com



Saksalainen Neckar 770 Jagst perustuu Fiat 600 -malliin. Rainer Mäkipää ajaa pikkupompalla säännöllisesti.



Vehoniemen oma entisöintinä valmistunut Tampereen Suomalaisen jäätelötehtaan entinen jäätelönkuljetusauto Peugeot 203 vm 1955. Auto sopii mainiosti juuri oman jäätelötehtaan perustaneen automuseon kokoelmiin. Kuva: Meelis Niin

Keskusliiton kuulumisia

SAHK:n kevätkokous pidettiin huhtikuun lopussa Tampereella. Odotetusti teimme tappiollisen tilinpäätöksen ja sellainen on suunniteltu kuluvallekin vuodelle. Automobiili-lehden kirjapainon konkurssi näkyi vielä viime vuoden kuluissa. Kuluvalle vuodelle tulee kuluja toimiston siirrosta, joka olisi tullut lähiaikoina muutenkin eteen. SAHK:n hallitus piti jo viime kokouksensa yhdistyksen uusissa tiloissa Lahdessa. Vilpittömästi haluan, että Jan Erik Laine Automobiili-lehden päätoimittajana ja SAHK:n toiminnanjohtajana yhdessä toimistossa jatkavan Mari Roose-Hyppösen kanssa onnistuvat työssään ja nauttivat siitä. Martti Peltonen jatkaa Helsingissä museoajoneuvoasioissa. Olen tarvittaessa antamassa apua, jos sellaista tarvitaan. Siirtymävaiheet ovat aina haasteellisia ja muutoksia on helppo vastustaa – mutta se vastustaminen ei johda mihinkään positiiviseen. Olemme tekemässä uutta

SAHK:ia, joka ottaa tehtävänsä keskusjärjestönä vakavasti ja tekee asioita jäsenjärjestönsä ja näiden jäsenten eduksi kustannustehokkaasti. Viime lehdessä erheellisesti kerroin, että jo viime Automobiili-lehden olisivat tehneet väistyvä ja tuleva päätoimittaja yhdessä, mutta Riitta Kastemaa teki viimeisen Automobiili-lehtensä lähes yksin ja Jan Erik Laine vastaa Automobiilista seuraavasta lehdestä alkaen. Kangasalan blondi ymmärsi tämän asian väärin. Tähän ei liity mitään draamaa. Haluan myös mainita tälläkin forumilla, että Riitta ansaitsee kiitokset pitkästä urastaan SAHK:n palveluksessa. Kiitos!

Road Book -ryhmä alkaa miettimään oman yhdistyksen sekä harrastajakentän yhteistä edunvalvontaa. Ehkä tästä voin kirjoittaa seuraavassa lehdessä enemmän – tässä vaiheessa palaverit asiasta ovat vasta edessä. Itselläni on jo näkemys siitä mihin suuntaan

lähdetään. Edun valvonta on yksi tärkeimmistä Road Bookin asioista. Olemme saaneet Road Book-nimestä palautetta. Sen englannin kielen nimi on herättänyt keskustelua jäsenyhdistyksissä. Mietimme tätäkin. Toisaalta, jos se on lähes ainoa palaute Road Bookista tähän mennessä, niin ehkä olemme jossain onnistuneetkin. Itse olen koittanut kertoa RB:n sisällöstä aina mahdollisimman kansantajuisesti, koska me harrastajat olemme tehneet sen sisältämää asiaa jo vuosikymmeniä, mutta eri nimillä. Me olemme olleet ja olemme vastuullisia harrastajia ja tapahtumajärjestäjiä.

SAHK:n säännöt on havaittu keskusliiton kannalta puutteelliseksi ja tulevaisuutta ajatellen myös vanhanaikaisiksi. Hallitus on aloittanut sääntökeskustelun Atro Jaakon johdolla.

Ja tälläkin kertaa ihan omakin asioita. Pauliina ja minä kiitämme kaikkia Vehoniemen Ystäviä, jotka kävivät Vehoniemessä syntymäpäivillä 10.5.

Päivän päätteeksi olimme väsyneitä, mutta onnellisia – ja onneksi tuli haettava ELY:ltä Vehoniemenharjuntie yksisuuntaiseksi juhlien ajaksi. Yhteisöllisyys on ihana asia! Liikutuinkin taas ihan kynneliin asti siitä. Kiitos myös niistä kaikista omavalintaisista suorituksista museon syntymäpäivätilille aurinkovoimalahankkeemme tukemiseksi.

Tunnustan olevani lievästi väsynyt tätä kirjoittaessani. Tampereen mobilistit täydennettyinä parkanolaisilla, ovat juuri palanneet kolmen päivän Pohjolan bussimatkalta. Taisin vähän liikuttua sielläkin, kun meitä oltiin eri kerhoissa runsaslukuisesti vastassa. Tässä lehdessä on raportti matkasta.

Nauttikaa harrasteajoneuvoilla ajamisesta, osallistukaa tapahtumiin. Olkaa ylpeitä harrastuksestamme!

Leila
Leila Suutarinen
leila@automuseo.com

KANGASALAN SYYS-RESTAURANTA

26.8.2023 klo 8-16

Mobilian (ent. TVH:n) tiemestarin
tukikohdassa Kisarannassa

Varaosia, rekvisiittaa ja tarvikkeita vanhoihin ajoneuvoihin sekä keräilytavaraa ja vintagea. Alueella makkaragrilli ja kahvio.



© Tampereen Seudun Mobilistit Ry

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

Tule ympäristöä säästämällä Nysellä

Tampereen Seudun Mobilistit ry • www.tammob.com



Gaggenaun kuvista Lielahdessa

Kuvat ovat peräisin vaarini, Ahto Salokannel (28.12.1887-18.8.1969), jäämistöstä. Vaari oli aikoinaan vähän aikaan vuoden 1918 lopulla Niemen kartanossa renkinä (työtodistus Osakeyhtiö Lielahti), mistä hän meni Osaran kartanoon tallimestariksi. Sieltä hän palasi Lielahteen (Osakeyhtiö Lielahti) tallimestariksi 1.11.1919-30.7.1924. Hänen vastuullaan oli tallin 50 hevosta ja hänellä oli kolme apu-

laista. Vaari kuului myös tehtaan palokuntaan. Isäni on syntynyt sinä aikana v. 1923.

Vaari oli hyvin tarkka tavaroistaan ja hänellä oli tallessa kaikki työtodistukset siitä saakka kun hän meni Hatanpään kartanoon rengiksi 20 vuotiaana. Minulla on myös muita hänen kuviaan Lielahden ajoilta. Kuvat on siis varmasti otettu sinä aikana, todennäköisesti silloin 1922 tienoilla. Vaari on

varmaankin hankkinut kuvat muistoksi ja on ollut todennäköisesti valtavan kiinnostunut paloautosta. Itse hän oli enemmän hevostmiehiä ja aina todella kiinnostunut kaikista eläimistä.

Puhuin sisareni kanssa ja ajattelimme, että voisimme kyllä lahjoittaa kuvat teille. Olisi kuitenkin kiva saada niistä kopiot (ei välttämättä kaikista) arkistoomme, sillä olen tehnyt pienimuotoista sukututkimus-

ta lapsia ja lapsenlapsia varten. Olisi myös mukavaa, jos vaarin nimi näkyisi jossain kuvien yhteydessä.

Vaari on siinä yhteiskuvassa takarivissä toinen vasemmalta, viikkokäs tyyppi. Tunsin hänet jo siitä pienestäkin kuvasta, mutta tästä varmistui.

Tuula Salja

puhuttuaan (uutuuttaan?). Kuvat on ehkä kuvattu auton uutuden takia. Toisaalta hieman hämmästyttää: rekisterilaattaa ei näy kuvissa. Onko auto kuvattu niin uutena, ettei rekisterikilpi ole valmistunut? Sitä voi tukea myös se, että autossa on vain yksinkertainen tikasvarustus. Alunperin autossa oli hakastikkaat. (Hakastikkaat isketään seinään ja noustaan tikkaan mitta ylöspäin toinen tikasjakso olkapäällä. Se isketään ensimmäisen jatkeeksi ja jatketaan kiipeämistä.) Myöhemmissä kuvissa näkyy tikastelineellä myös jatkotikkaat.

Lopulta nämä Ahto Salokannelin kuvat aidoissa pahvikehyksissään ja myös digitoituina versioina on palautettu Tuula Saljalle perhearkistoon.

Pohjolan matka

Teksti ja kuvat mpz

Kaikella on historiansa

Joskus vuosia sitten Heinon Respa kysyi, että eikö voitaisi käydä bussietkellä Oulussa, kun se on niin kaukana, ettei ihan huvikseen viitsi lähteä. Kun olen usein käynyt Oulussa, jouduin miettimään kuinka kaukana se oikein onkaan. Ja sitäpaitsi Oulun Automuseo on aika kaukana esimerkiksi rautatieasemalta.

Kuitenkin muistaakseni kolme vuotta sitten toimintasuunnitelmaamme tuli syksyn bussiretki pohjoiseen. Sitten tuli korona ja tämä retki jäi toimintasuunnitelmaan ehdollisena.

Tuumasta toimeen

Viime syksynä asia lähti liikkeelle: Kutsuimme itsemme miettimään, miten retki hoide-

taan. Meitä oli Asko Nieminen, Leilan Suutarinen ja allekirjoittanut. Mennäänkin tapaamaan muiden kylien mobilistieja, kurvataan Oulun Automuseon kautta ja kurkitaan muutama autokokoelma matkalla. Asko piirusteli kartalle kohteita, joita muistelimme joko hyvinä kokemuksina tai kohteina, jotka sijaitsevat niin hankalasti, että vaikka ne ovat kiinnostavia, ne

eivät koskaan osu matkan reitille tai aikatauluun. Aikatauluttaminen oli aikamoinen homma, kun siihen piti sovittaa kuskin tauot, ruokailut sun muut Kun matkatarjous julkaistiin, 25 huonetta eli noin 40 henkilöä täyttyi kohtuullisen kivuttomaksi. Sitten, ei muuta kun retkelle!

Kohti Muuramea

Aika hyvä siivu tuli Mäntylän Matin kyydissä Tampereelta Kangasalan kautta Muurameen. Ensimmäiset kolme tuntia siinä meni. Mutta ensimmäinen kohde oli kyllä lähinnä mykistävä.

Silmät pyöreinä ihmettelimme Bugattia, Delagea, MB 300 Sl:ää ja muita Mersuja, Jaguareja, Porscheja, Ferrareita, Rolls Roycea ja mitä kaikkia niitä nyt olikaan. Melkein uskomatonta, että tämän kaltainen kokoelma voi olla Suomessa.



Risto Harvia tuli portille vastaan meitä. Kauniissa järvi- ja maisemassa mikään ei kielinyt kadulle, että pihalla on yksi Suomen harvoista arvoautokokoelmista. Risto johdattelee reipasta ja hyvän tuulista porukkaamme kotinsa pihalle.



Pihan pinnanmuodot kätkevät autohallit ulospäin, mutta pihalle näkymä avautuu. Omistaja voi kotinsa ikkunasta nähdä koko komeuden. Meidän porukka on vielä kuin varsat lautumella, kun ei oikein tiedä, minkä auton luo pitäisi mennä. Isäntä jaksoi rauhallisesti ja asiantuntevasti esitellä aarteitaan, joita on pitkäaikaisen harrastuksen kautta kertynyt paljon.



Pihalla oli kaksi hienoa yksilöä. Emma (EMW 327 Sport Coupé) oli ollut juuri Lahden Classicissa ja saanut sieltä kunniakirjan. Tallin seinällä oli 11 SAHK:n retkeilyajojen ensimmäisen luokan entisointikunniakirjaa. Taaempaan on Auto Unionin Horch vm. 1938. Autolla on ihme kyllä Suomi-historia sitä kautta, että se oli Suomen AEC:n johdon edustusauto 1930-luvun lopussa. Autossa on 3,5 litran V8-moottori. Se on jopa saksalaiseksi moottoriksi hämmästyttävän monimutkainen laite. Imu- ja pakosarjat ovat koneen päällä ja venttiilit vaakasuorassa.

Karstulaan

Nykyinen omistaja Jari Lasonen osti kiinteistön Karstulan kunnalta vuonna 2004 ja aloitti matkailu- ja elämysbisneksensä kehittämisen. Wanhat Wehkeet toimii idealla, että se kokoaa ja esittelee kaikkea vanhaa, jolla on joku linkki omistajapariskuntaan tai laajemmin Karstulaan. Esimerkiksi Secto Ralli eli entinen Jyväskylän Suurajo kuuluu näihin ilmiöihin. Taus-talla on maarakennusyritys, jota omistajan poika hoitaa. Radioita on satoja ja ajoneuvojakin noin 100 kappaletta. Nähtävää riittää. Autojen joukossa on esimerkiksi joskus takavuosina Vehoniemes-sä näytteillä ollut hieno IFA F-8 Cabriolet vm. 1953, pari hieno-kuntoista A-Fordia ja vuoden 1927 H-D. Pääosa kokoelmas-ta koostuu ”nostalgiaikäisestä” 1950- 1960-lukujen kalustos-



Taas juomassa kahvia ja syömässä sämpylää. Tämä oli matkan ensimmäinen yhteinen kahvitauko. Kahvi ja sämpylä muutuivat seuravana päivä kahviksi ja makkaraksi. Ravintolatalo on rakennettu entiseen perunajauhotehtaaseen, jota on sittemmin laajennettu monin kertaiseksi tiloiltaan. Pakko oli kysyä omistajalta, että mistä asiakkaita riittää, kun kuitenkin viralliset tiedot kertovat, että yrityksenä tulos on vähintäänkin tyydyttävä. Kelpasimme esimerkiksi: Mobilistiryhmät, kerran olin Talviajoissa täällä, ravintolan karaoke, kesäkauden matkailijat ja kyllähän väkeä tulee, jos jaksaa tarjota jatkuvasti jotain toimintaa. Ilmeisesti yrittäjäpariskunta on jaksanut.

ta, joka on meidän lapsuuden ja nuoruuden ajan muistojen palauttaja.



Wanhat Wehkeet Karstulan pitäjän metsämailla on niin kaukana kaikesta, että omistajakin sen totesi. Wanhat Wehkeet on varsinainen toimintakeskus, jossa on automuseon lisäksi majoitusta, iso leirintäalue, keilarata, katettu kesäteatteri ja monipuoliset tapahtumatilat.

Illaksi Ouluun

Oulun Automuseo ja Oulun Seudun Mobilistit ry oli sentään edellisiä hieman tutumpi paikka. Pitkäaikainen puheenjohtaja Erkki Knuutila on SAHK:n voimahahmoja jo vuosikymmenten ajalta. Yhdistyksen perustama automuseo on toiminut vuodesta 1987. Mobilistihenki on ollut voimakas, kun museorakennus on suunniteltu A-Fordin pyörän muotoiseksi. Se on ulkokuoreltaan nykyisin suojelukohde. Museo on keskittynyt Oulun seudun kalustoon. Takavuosina Oulussa oli voimalaitosyhtiöiden ja puunjalostustehtaiden pääkonttoreita, joilta on on



Ouluilaisten mobilistien ylpeys on Oulun Automuseo ja uusvanha museobussi, joka kuljetti meitäkin kerhon ajoneuvovarastoon ja verstaalle.

jäänyt hienoja edustusautoja museoon. Kerho on löytänyt kokoelmiinsa legendaarisen läänin maaherra Kalle Määtän yksityisauton. Merkki on Riley ja sen hankinnasta on mahtava tarina. Museossa on useita muitakin ainutlaatuisia ajoneuvoja

Nokka kohti etelää

Yö vedettiin unta palloon. Olen ollut vuosikausia Scandicin kantasiakas. Jäi vähän kaivamaan mieltä, että miten on mahdollista, että meille talon lähes ainoana asiakkaina tiuskittiin jo syömään tullessa? Outoa, mutta kai se on niin, kun enää ei ole provikapalkkaa, niin on yksi ja hailee asiakaspalvelijalle, myykö hän mitään vai purkaako omaa oloaan asiakkaalle?

No, kaikille voi sattua huono päivä. Me olimme matkustaneet jokseenkin tasan 12 tuntia ja saaneet uusia elämyksiä kohteissa, joista kävimme. Bussissa kävi aivan valtava pulina, kun muille matkalaisille piti selittää sitä ja tätä. Sehän on yhteisöllisyyttä! Kaikki näyttivät iloisilta ja positiivisilta. Hieman jäi epäselväksi onko Oulu kaukana Tampereelta. Ainakin matka meni aika kevyesti.

Romua metsän täydeltä

Asko kävi ja kirjoitti vuonna 2021 tästä hammästyttävästä museosta Hyrýsýsissä. Entinen autohajottamoyrittäjä Matti



Kerhon nykyinen puheenjohtaja Rauno Teppola lausui meidät tervetulleeksi. Hän on tunnettu Mini Cooper-mies, joten meidän SM-tason Cooper-miehemme Kaivo-ojan Juha löysi asiantuntevan puhukumppanin. On tietysti luonnollista, että isäntä lausuu vieraat tervetulleeksi, mutta tällä reissulla joka paikassa tunsimme itsemme todella tervetulleiksi. Oululaisilla on automuseossaan 60-paikkainen lounasravintola, jonka tiloissa istuskelimme kahvin ja pullan ääressä.

Kun lastauduimme bussiin aamulla, alkoi sataa. Se ei oikeastaan murehduttanut näköjään ketään. Kävimme välikahvilla Kalajoen ABC:llä.

Toivonen lopetti purkaamonsa toiminnan vuonna 1989, kun varaosakauppaan ilmestyivät Harakirit ja muut harakiri-hin-

Matti Toivonen on 85-vuotias, mutta tarinaa tulee hyvällä sykkeellä. Hän vetää itse museokierrokset. Hän kertoi, että jossain kohdassa hajottamo herätti ympäristöihmiset vaatimaan kahden hehtaarin tontin siivoamista romuista. Pihalle pöllähti poliisi ja riittävä joukko kaikkien alojen asiantuntijoita. Mutta Matti sanoi kysyneensä, että eikö hän voisi perustaa museota? No, herrasväki pohti asiaa ja sanoi, että kyllä se on mahdollista, mutta se vaatii, että romuista poistetaan kaikki nesteet. Fiksuna miehenä Matti tiesi, että aika oli tämän hoitanut jo vuosia tai jopa vuosikymmeniä sitten. Hän kutsui väen paikalla uudestaan, eikä niistä todellakaan löytynyt nesteitä. Näin Matti perusti hajottamomuseonsa vuonna 2006. Silloin se oli alansa ensimmäinen museo Suomessa ja taitaa olla vieläkin.



Erkki Knuutila oli valmistellut mielenkiintoisen esitelmän aiheesta Isotta Fraschini. Isotta Fraschini on maailman vanhimpia autotehtaita. Vuonna 1899 Cesare Isotta ja Oreste Fraschini perustivat tehtaan, joka teki loistoluokan autoja. Suomeen niitä on tullut ehkä kuusi tai kahdeksan kappaletta. Mutta miksi Isotta Fraschinin pyörä on Oulun Automuseossa? Ja miksi vain pyörä? Erkki vanhana ja viisaana kehoitti meitä kaikkia tutkimaan Suomessa olevien ajoneuvojen historiaa.



Purkaamo on yhä tallella aidossa kunnossa alkuperäisellä paikalla. Aitakin on pitänyt määräysten mukaisesti rakentaa. Kuvassa näkyvä pihalla on ollut purkaamon työtila, jossa omistaja Matti ja kolme apumiestä ovat purkaneeet autot osiksi. Autoja ja traktoreita on siinä purettu satoja ympäri vuoden noin neljännes vuosisadan ajan. Trukki oli ainoa merkittävä tekninen apulaite, mutta alkuvuosina autot vain kaadettiin kyljelleen! Oikean puoleisessa rakennuksessa on Matin toimisto, jossa kaikki on ennallaan siitä, kun hän purkamonsa lopetti. Pöydällä on aito kaupan kassakone ja kännykkänä noin kolme kiloa painava ja noin metrin pituinen ”Walkie-talkie”.

noittelevat yrittäjät. Hajottamon markkinat yksinkertaisesti hävisivät. Mutta purettavat ajoneuvot jäivät. Niitä on yhäkin satoja, nyt jo osittain nurmen alla ja nuoren metsän sisässä. Purkaamoja hän piti vuosina 1965 – 1989. Jo ennen purkaamonsa lopettamista hän perusti Eläinpuiston ja Museokylän, joka on hänen nykyistä toimin-

taansa. Purkaamomuseoon pääse tutustumaan vain sopimalla hänen kanssaan ja ryhmänä. Siis juuri niin kuin mekin!

Matin toiminnan pääpaino on siirtynyt Museokylään. Se on luokkaretkien ja vastaavien vierailujen kohde. Se näyttikin ainakin bussin ikkunasta varsin viehättävältä paikalta. Sinne Matti on kerännyt traktoriko-

koelman. Yhdessä mietimme, mitä hajottamomueolle käy. Veikkaus on, että noin vuosikymmenessä autoista ovat pohjat ja kyljet hapantuneet olemattomiin. Mutta hieno ja ainutlaatuinen paikka. Museo on Kälviän kunnassa Kokkolan lähellä ja kasitien lähellä. Siis aika helppo kohde saavuttaa. Paikka löytyy netistä hra Googlelta kysymällä ”Hajottamo-

museo”.

Päivä olikin tässä kohdassa suunnilleen puolivälissä ja kurvasimme Kokkolan Heinolankaareen ABC:lle syömään. Ruoka oli hyvää ja sitä oli riittävästi. ABC ei ole paras, mutta ainut vaihtoehto näin isolle porukalle matkan varren ruokailuun. Vilkas kysyntä ja pienet salaatin tarjoiluastiat pitävät ainakin salaatin tuoreena.

Kokkola

Kokkolan mobilistien eli siis oikeasti Keski-Pohjanmaan Autobiilikerho ry:n (samma på svenska) luottamushenkilöiden kanssa kehkeytyi muutamissa SAHK:n kokouksissa ajatus tutustua heidän autohalliinsa ja toimintakeskukseen. Ja näin sittemmin sovittiin.

Täydestä syystä he ovat ylpeitä omasta hallistaan. Se on



Näin komea lätkä on K-P Mobilistien talon seinässä.



Autovalikoima on laaja ja kaluston kunto vaihteleva. ”Kansandemokratioiden Porsche” eli Škoda S110R Coupé (vm. 1972 – 1980) on kaunis, arvostettu ja myös harvinainen automalli. Siitä on rakennettu monenlaisia kilpa- ja tuningversioita. Mobiliassa on käyttämätön Coupé-Skoda, muistaakseni sarjaa 120. Kyllä se tästäkin lähtisi!

toimintansa lopettaneen metalliverstaan toimitila. Sijainti on suhteellisen kaukana Kokkolan kaupungin ytimeästä, mutta vastapainona on maaseudun rauha. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, ettei mitään ilkeäntuuletta ole ollut eikä sitä voi odottaakaan. Koska hallissa on useita arvoautoja, tämä on tietysti merkittävä etu.

Keski-Pohjanmaan kerholla on hallissaan hienoa kalustoa sekä omassa että jäsenkuntansa omistuksessa. Siellä oli esimerkiksi ”Pakilan Satakielen” Erkki Junkkarisen kiertueauto, Volvo ”Emakko”. Ja meille esiteltiin aivan huikaisevan hieno Imperial vm. 1956. Auton vakiovarustus olisi ollut Suomessa suurta ihmettä vielä 1990-lu-



Taitaa olla Vauxhall Viva, joka on restauroinnissa, mutta lievää huumorin poikasta on tuulilasien aukkoon kiinnitetystä lapusta.

vulla tai 2000-luvun alussa ilmastointilaitteineen ja muine sähkötoimisine varusteineen. Mutta kyllähän täälläkin parasta olivat mobilistit. Vaikka reissussa rähjäntyy, niin matkailu avartaa!

Keski-Pohjanmaan Autobiilikerholla on hienot sivut netissä, josta ne löytyvät kerhon nimellä tai sitten SAHK:n jäsenkerhojen kautta.



Meidät vastaanotettiin kuin valtiohenkilöt: Vastassa olivat kerhon varapuheenjohtaja Simo Puikko ja sihteeri Jari Kivioja. Jäsenistöä oli kertynyt paikalle runsaasti, koska tiistai on heidän makkarailtansa ja kävimme heillä nimeenomaan tiistaina. Myöhemmin nautimme makkaraa ja kahvia ja pullaa. Kuvassa ei oikein erotu, mutta joukossa oli useita nuoria. Pihalle oli ajettu hieno kattaus harrasteautoja. Pohjanlahden rannalla ei ole kovin suuri ihme, että autoissa oli paljon Volvoja. Oli siellä A-Fordeja ja monia muitakin.

Rautaa kuin Raatteen tiellä

Saab-museo löytyy myös Kokkolan seudulta. Sen nettisivut ovat lähinnä vain nimi ja osoite. Joku on laittanut facebookiin liikkuvaa kuvaa museosta. Varmaankaan julkisuus tai julkisuuden tavoittelu ei kuulu Saab-museon tai sen omistajan arvomaailmaan ainakaan keskeisenä tavoitteena. Kokoelma on kuitenkin aivan käsittämätön yhden miehen hanke, jonka hän sanoo olevan henkistä perintöä isältään. Isä on korjailut Saabin



Hymyilevä mies Sami Plusisaari sanoo, ettei hän kerää Saabeja, mutta niitä on kertynyt satoja. Hän sanoi, että hän on laskenut hyvässä tallisäilytyksessä olevan 180 Saabia ja erilaisissa katoksissa ja museon pihassa on ainakin sata Saabia.

peltejä ensin Scan-Autossa ja sittemmin omassa yrityksessään.

Taas joimme kahvia ja söimme pullaa. Olo oli varmasti melko samanlainen kuin paarella sunnuntaisin. Jotenkin oli pakko olla tai tulla hyvälle tuulelle. Kolme sataa Saabiahan on ihan mahdoton juttu, mutta Sami puhui perheestään,

työstään ja muista asioista. Ja että ne asiat ovat aina etusijalla vaikka ajankäyttö on poissa tästä harrastuksesta. Kuitenkin esimerkiksi pihalla olevat autot eivät ole vain paikalleen ajettuja, vaan niiden alla on muovimatto, jonka päällä on murskekerros, jolla patjalla autot ovat. Eli siis maan kosteuden kapillaarinen



Toinenkin tuttu teeveestä löytyi: Maantiepalvelun viippa-Saab. Sen äärellä poseeravat Sami Plusisaari ja Lea Lahti, joka kuvasi retkeämme ehkä Hyrsyä laajempilevikkiseen julkaisuun. Lea on ihan oikea toimittaja ja siis Päijät-Hämeen Vähälän Antin puoliso ja Viivin Vintagen Viivin äiti.

Lyhyt siirtymä

Kokkola ja Pietarsaari ovat loppujen lopuksi aika lähekkäin. Kolme varttia bussissa, niin olimme Vagnlidretissa Fransintieellä Katternössä melkein Pietarsaareen, Pedersöressä eli Pietarsaaren maalaiskunnassa, Jakobstadsnejdens Veteranbilsällskapetin toimintakeskukseen. Täälläkin meillä oli vastaanotto kuin piispalla piispantarkastuksessa. Ilta-aurinko helotti. Vaunuliiteri on vanhasta maatilatalousrakennuksesta muunnettu toimitila, jossa voi kokoontua, rakentaa ajoneuvoja ja varastoida niitä. Samalla siinä on hieno ajoneuvoalan kirjasto.

Saamamme ylenpalttinen ystävällisyys on herättänyt jälkeen kysymyksiä siitä, että ovatko ruotsia puhuvat ihmiset luonnostaan noin vieraanvaraisia, ystävällisiä ja kohteliaita? No, jokainen saa olla mitä mieltä haluaa. Jakobstadalaiset ovat yli 90-prosenttisesti ruotsinkielisiä. Minusta on aivan hienoa, että Peter puhui meille suomeksi, vaikka minä samasta syystä tietysti kommuoin hänen kanssaan ruotsiksi. Kummaltakin käy ”toinen kotimainen” hieman onnahdellen, mutta ymmärrys ja arvostus on suuri.



Pietarsaarelaisten komea merkki. Ei erehtyä, etteikö kysymys olisi vanhoista autoista. Pietarsaarella on vankat yhteydet entiseen emämaahan. Pietarsaareissa vanhat autot ovat selvästi arvostettuja. Siihen on vaikuttanut paljolti Pelle Lillqvist, jonka sukulaiset ovat aloittaneet Fordin tuonnin Suomeen. Pelillä on alkupään T-Ford tallella, joka on muistaakseni hänen isosetänsä ajokki vuosisadan alusta ja oli pitkään Oy Ford Ab:n ”maskottiauto”. T-Ford ja Pelle ovat olleet Pietarsaaren tunnetuimpia hahmoja.

Tiistapäiväkin kesti kahdeksasta kahdeksaan. Epäilemättä väki alkoi olla ihan pökerryksissä kokemuksista ja elämyksistä, kahvista, pullasta ja makkarasta, mutta aivan varmasti bussissa istumisesta. Vaasassa majoitimme Skandic Waskiaan.



Kun oikein rupeaa etsimään Pohjanlahden rannikolta jotain Kangasalasta, niin helpointa on löytää Kummeleiden ralliauto Saab-museosta. Taustalla on seinä täynnä Saabin pienoismalleja, joita on yli 600 erilaista, mutta silti täydellisestä sarjasta puuttuu kuusi mallia. Sehän voisi harmittaa keräilijää, mutta Sami Plusisaari sanoi, että kyllä ne jostain pullahtavat esiin. Dont worry, be happy!

nousu autojen alla on katkaisu. Autopeltien hapettuminen hidastuu huomattavasti eikä maaperään pääse mitään litkuja autoista. Eikä tietysti satojen neliöiden lämmittäminen ja kuivana pitäminen ole aivan

ilmaista, vaikka ympäristö onkin täynnä tuulivoimaloita. Vastuuntuntoista, mutta myös erittäin kallista! Näistä autoista on riittänyt keskustelun aiheita pitkään!



Vaunuliiterissa meidän jaettiin puoliksi ja kumpikin ryhmä sai tietoisuuden kerhon toiminnasta. Tässä kerhon puheenjohtaja Peter Nyman hallituksen jäsentensä kanssa toivottaa meidät tervetulleiksi. Tässä rakennuksessa olivat rakenteilla ainakin Ford Eifel, Kettunokka-Skoda, ID- tai DS-Sitikka ja Armstrong Siddeley.



Yksi harvinaisuuksista, joita Pietarsaaren kerholla on, on Volvo Carioca vm. 1936. Haldin oli pitkään Volvon piirimyyjä Pohjanmaalla. Tämänkin yksilön alkuhistoriaa on yritetty selittää Haldinien kautta. Carioca oli 1930-luvulla selvästi aikaansa edellä ollut malli, jonka menestys jäi vaatimattomaksi ja auto on Suomessa erittäin harvinainen. Museovirasto on tukenut sen kunnostusta.

Loppusiivu

Viimeiseksi päiväksi eli keski-
viikoksi oli vain yksi museo, yksi
ruokailu ja ajo kotiin. Kaikki ne
meistä, jotka ovat hinkanneet
autolla Tampereelta Vaasaan tai
päinvastoin, tietävät, että on se
aika pitkä reissu. Se hyvä puo-
li on kyllä, että maisemat ovat
paremmat kuin Jyväskylä-Ou-
lu-välillä, jota monet kutsuvat
Suomen tylsimmäksi tieksi. Ly-
hyt yhteenvedo oli, että ei ollut
kiirettä. Kello 10 roikuimme
Vaasan Automuseon ovenkah-
vassa. Meitä vastassa oli Keijo
Kiuru.

Vaasan museo on monipuolinen.
Siellä on kaikkea mahdollista,
mikä liittyy tekniikkaan ja kaik-
ki on rakennettu näyttelyksi.
Aika kului niin nopeasti, osa
meistä ei ehtinyt kahvilla!

Sitten vaan bussiin ja Juus-
toportin kautta kotiin.



Vaasan Auto- ja moottorimuseo on Vaasan Veteraaniautoseran omistama hanke. Rakennus on entinen rautakaupan varasto, jonka ulkokuori on suojeltu. Aikoinaan seuran hanke yli 6 000 neliömetrin rakennuksen hankkimisesta, jonka ikkunat oli rikottu ja sisäseinät täynnä erilaista "katutaidetta", tuntui uskomattomalta. Mutta sitkeästi on puurettu ja monien vaikeuksien kautta kolme viidestä kerroksesta on museonäyttelyn käytössä. Kuvassa edustava "Mooseksen tohveli" eli Kaiser, Mäntylän bussi ja museorakennus.



Vaasa oli ja on teollisuuskaupunki. Suomen ensimmäisen auton rakensi Yhdysvalloissa vuonna 1898 Chicagossa vaasalainen John Wickström (1870-1959). Auton merkki oli Caloric. Autosta on rakennettu malli näyttelyyn jälkepäin. Paljon tunnetumpi Wickström on moottoritehtaana, joita Vaasassa oli useampia. Vaasassa, kuten muissakin rannikkokaupungeissa venemoottorimerkkejä on lähes lukematon määrä, kun moottoritehtaiden työntekijät tekivät omiin nimiinsä moottoreita. Kuvassa vasemmalla pillkottaa isäntämme Keijo Kiurun Ford T vm. 1908.



Aiemmin mainittu Oy Haldin Ab valmisti vuosina 1947-1948 pienen sarja, 12 kappaletta Vaasa-traktoria. Petroolikäyttöinen bokser-moottori ja rautapyörät olivat jo kovasti vanhanaikaiset verrattuna muuhun tarjontaan. Vaasa-traktoreita on kuvan härvelin lisäksi säilynyt toinen kappale. Vaasan Automuseo pitää hienosti yllä Vaasan teollista perinnettä, mistä Wärtsilän laivamoottorit tällä hetkellä ovat maailman huipputuote.



Nämä sairaankuljetusvaunut ovat epäilyksettä yhden Suomen tieliikenteen kulttuuriperinnön arvokkaimmat jäänteet. Suomessa kehitettiin Venäjän armeijan lääkintöhuollolle sairaankuljetusvaunut Venäjän-Japanin sotaan. Vaunut mullistivat sairaankuljetuksen, koska potilas ei enää suoranaisesti menehtynyt kuljetuksen rasituksiin. Nämä Vaasan palastuslaitoksen vaunut vuodelta 1906 edustavat samaa tekniikkaa.

Loppujen loppuksi

Matka meni hienosti. Hintaan-
sa nähden hotellit olivat hyvät.
Kahvia, makkaraa ja pullaa riitti.
Pulhasta päätellen väki viihtyi
keskenään. Kukaan ei näköjään
saanut makuuhavoja oitkasta istu-
misesta.

Tämä retki syntyi siis yhden
henkilön aloitteesta. Oisiko
jollain muulla jotain toiveita.
Tällä hetkellä on pakko suhtau-
tua hieman varovaisesti Baltian
retkiin, mutta ei kai nekään ihan
mahdottomia ole. Seuraava retki
tehdään joka tapauksessa Falu-
niin elo-syyskuun vaihteessa.

TAMMOBIN 2023 TAPAHTUMAT

KESÄKUUKU

Kerhojen (FHRA, Mansen Masinistit, VW-kerho, Parkanon Mobilistit, Hämeen mobilistit) **kokoontumisajo** Restaurantaan **ma. 5. kesäkuuta klo 16.** Soppatykki, makkaraa

SAHK:n Retkeilyajo, pe-su 9.-11. kesäkuuta Porissa

Kurvaa Kangasalle Mobiliassa, la 10. kesäkuuta klo 11-15. Tampereen seudun mobilistit, Mobilia, Vehoniemen Automuseo ja Linja-autohistoriallinen Seura.

Näsijärviajo la 17. kesäkuuta, lähtö Rosendahlista kts. Ilmoittautumisohjeet Hyrsysyys 1/2023 ja Tammobin nettisivu

Helevetin Tunarit eli Rautajärven Mopokerho ry:n halli **to 29.6.** Lähtö Mobiliasta klo 17, Kahvila Elotähkä Rautajärvellä klo noin 18. Ilmoittaudu martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111, että saadaan tarjoilut mitoitettua.

HEINÄKUUKU

Harrasteajoneuvotapaaminen Vääkysy, Asikkala, **ti 4. heinäkuuta.** Lähtö Mobilasta klo 12.

KESÄ-RESTAURANTA Teivon ravikeskuksessa **lauantaina 8. heinäkuuta klo 8-18.** Kts. Tammob.com ja Hyrsysyys 1 ja 2/2023

Hämeenkyrö, Fiat- Rane ja Kukkokahvila, **to 13. heinäkuuta,** Lähtö klo 16.30 Teivon ABC, Ranella 17.30.



Ahveniston retki (yhteistapahtuma Helsingin, Hämeenlinnan ja Päijät-Hämeen kerhojen kanssa) **Maanantaina 24.07.23 klo 15:00** tavataan Harvialan hallilla, Myllynkulmantie 237, 13330 Harviala <https://www.hameenmobilistit.fi/yhteystiedot>. Lähtö Mobiliasta klo 13.30, paluumatkalla käydään Ahveniston radalla. Ilmoittaudu: martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111, jotta saadan selville tarjoilujen määrä.

Raurasta Tehryt ja Linja-automuseo, ajoretki Lavialle, ke 26. heinäkuuta. Lähtö Kolmen Kulman ABC:ltä klo 15.

ELOKUUKU

Magneettimäen keikka (Vetku)



Kantiautokruising (ajoneuvot 1933 tai aikaisemmin valmistetut) yhteistyössä Suomen A-Ford Klubin kanssa. (<http://www.afordklubi.fi/Ajankohtaista/>) **La 12.8.** Kokoontuminen ja näyttely klo 10 Hämeenpuisto Tampere. Lähtö kohti Kangasalaa klo 12. Näyttely Kangasalan kekustassa. 14.00 Näyttely, lounas ja palkintojen jako Mobiliassa 15.30 Päätöskahvit Vehoniemen Automuseolla. Lisäksi mahdollisuus osallistua n. klo 19.00 Illanvietto ja illallinen A-Ford-kerholaisten kanssa Kangasalan keskustassa. Kantiautokruisingin osallistumismaksu on 30 €/henkilö, lapset 15 € (sisältää lounaan, kahvit, pääsyliput, ajokilven ja kunniakirjan). Lauantain illallisen hinta vahvistetaan myöhemmin. **ILMOITTAUDU MUKAAN 31.7.2023 MENNESSÄ!** SÄHKÖPOSTILLA: martti.piltz@gmail.com tai PUHELIMITSE:045 66 3111. Ilmoita yhteystietosi, autosi tiedot, henkilöiden lukumäärä, osallistutko lauantain illalliselle

Pikkola Piknik la 19. elokuuta klo 8-16 Kokoontumis-
tapahtuma VW-Kerhon ja FHRA Tampereen Seudun kanssa,
peräkonttikirppis, soppaa, makkaraa ja yhdessäoloa

KANGASALAN SYYS- RESTAURANTA Mobilian yläpihalla **lauantaina 26. elokuuta** (ja mersu.-tapahtuma ja Vehoniemiajo) **klo 8-16.** Kts. Tammob.com tai Hyrsysyys 1 ja 2/2023

SYYSKUUKU

Falun DAK Marknad la 2. syyskuuta (bussiretki to 31.elokuuta-3. syyskuuta)

Syysajo (suunnitella)

LOKAKUUKU

Kerhoilta

MARRASKUUKU

Syyskokous, torstai 23.11. klo 18

JOULUKUUKU

Puurojuhla Sasin Toukolassa, **sunnuntaina 3. joulukuuta klo 15**

Hyrysysin kauppapaikka Myydään



Myy tai osta. Ilmoita Hyrysysin kauppapaikassa!

Myydään



Myyntissä harvinainen Volkswagen Derby 1.1 LS/vm. 1978

Museorekisterissä, alkupe- räiskuntoinen, ajettu vain 130 tkm. Todella siistissä kunnossa. Auto on kuin karamelli. Seuraava katsastus vasta 06/2025

Pidetty huolella tallissa, normaalit huollot tehty. Ulkoilutettu hiukan kesäisin, jotta paikat eivät jäykistyisi.

Odottaa nyt vain uutta ulkoiluttajaa ja ajelulle pääsyä.

Kysy lisää, ota yhteyttä: Markku Kalliomäki, markku.kalliomaki@kolumbus.fi, 0400-628606



Myydään

Iäkäs harrastaja tarjoaa ostettavaksi

* **A-Ford pinnapyöriä** 4.50-21" sisä+ulkorenkaita paketissa (valkosivu)

* **jarrurummut**, navat ja etuakseli (T-malli)

* **Whippet 6-syl. moottori** 1927 purettu ja korjattu (ventt, ym uusittu) käyntikunto, ehjä, tarkastettu, 1000 euroa samaan autoon konepellit, vaihteisto, kytkinosat

* **Wikström 6 hv suoraveto- moottori** kunnostettu, käyntikuntoinen, 300 euroa

* **Bernard 6 hv**, irroituskytkimellä, 200 euroa

* **Bernard** (edellistä vanhempi) ilma/vesijäähdytteinen iso, edellistä myös paljon isompi moottori. Bosch-"La-valet"-magneetolla, 400 euroa

* **TEIJO 10 hv**, 1947 maatalousmoottori. Vesijäähdytteinen, rautatelineessä, 500 euroa

* **"Tunteaton" 4-syl. USA-teollisuusmoottori.**Tuotu

Suomeen 1940-luvulla "Ylijäämävarastotavarana", sotilaskäytössä ollut? Magneettosytytys muutettu akku/jakajamalliin. Purettu ja laitettu käyntikuntoiseksi. Käynnistämättä. Huom! Moottorissa on roiskevoitelu. Kampaixelisilla rulla/kuula-laakerointi

* **Opel 1200 S "puolimoottori"**. 70-luvun noin 63 hv tarkastettu ja vähän käytetyksi todettu puolimoottori. Apulaitteet puuttuu, pakosarjasta 2":n putken lähtö 600 euroa

* **Ford Mustang ohjauspyörä** uusi, puukehäinen 1960-70-luvulta, 300 eu

* **ISO MÄÄRÄ** museoikäisiä (osa kunnostettuja)

- **perämoottoreita**
- **moottorisahoja**, myydään yhdessä tarjousten perusteella

LISÄTIETOJA ja myyjän puhelinnumeron saa Ranelta 050 560 5608



Harvinainen, alkuperäinen Suomi-auto myydään projektina vain entisöijälle **Steyer 55, vm.1939**

Mikäli olet kiinnostunut laittamaan tämän itävaltalaisen arvoauton museokuntoon, ota yhteyttä.

Auto on nähtävillä Tampe- reella. Paperit ok.

• Moottori ja voimansiirto- linja sekä akselistot jarruineen

uutta vastaavat, ajamattomat renkaat

• Valtaosa koritoista tehty, kori asennustelineessä, uudet pölykapselit ja ikkunat, ym.

• Peltitoista laittamalla lähinnä ovien alareunat ja korin helmat.

• Alkuperäiset verhoilut tal- lessa, mutta kunnostamatta.

Lisätietoja Seppo Hakala 040 524 9392



Tampereen Seudun Mobilistit ry

KEVÄTKOKOUS Restaurantta, Kylä-Aakkulantie, Kangasala

Torstaina, 13.4.2023 klo 18

Kokousta alustavan kokoussitelmän piti Leila Suutarinen. Hän kertoi SAHK:n tiekartta hankkeesta ja siitä kuinka tärkeää on osallistua myös yhteiskunnalliseen keskusteluun, jotta arvokas kulttuuriharrastuksemme voi jatkua myös tulevaisuudessa.

1. Kokouksen avaus

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz avasi kokouksen klo 18:05

2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri

Puheenjohtajaksi esitettiin ja valittiin Håkan Sandbacka. Sihteeriksi esitettiin ja valittiin Petri Kata

3. Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja äänenlaskijaa

Pöytäkirjantarkastajiksi esitettiin ja valittiin Reijo Pirinen ja Timo Viita-aho. Päätettiin, että tarvittaessa pöytäkirjantarkastajat toimivat äänenlaskijoina. Mikäli äänestykseen joudutaan, kokous keskeytetään äänenlaskun ajaksi.

4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kokous todettiin laillisesti koollekutsutuksi Yhdistyksen sääntöjen § 11 mukaisesti. Kokouksessa osallistujina 25 jäsentä, joten koska myös kutsuminen oli sääntöjen mukainen, todettiin kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

5. Vahvistetaan kokouksen työjärjestys

Esitetty työjärjestys vastaa yhdistyksen sääntöjä (§ 12) ja se vahvistettiin kokouksen työjärjestykseksi.

6. Käsitellään hallituksen laatima kertomus edellisen vuoden toiminnasta ja päätetään sen hyväksymisestä

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz esitteli yhdistyksen toimintaa "diaestyksellä", joka pohjasi toimintakertomuksen kohtiin. Toimintakertomuksen 2022 paperikopioita on jaossa ja niihin oli mahdollisuus tutustua ennen kokousta ja kokouksen aikana. Toimintakertomukseen ei esitetty muutoksia.

Toimintakertomusta ei hyväksytty tässä kokouksen kohdassa, koska sitä ei voi hyväksyä erillisenä ilman tilinpäätöstä. Hyväksyntä ja vastuuvapaus käsitellään yhtenä kokonaisuutena seuraavassa kohdassa

7. Esitetään yhdistyksen tilit edelliseltä kalenterivuodelta ja tilintarkastajien lausunto, sekä päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä

Yhdistyksen rahastonhoitaja Ari-Pekka Lällä esitteli tilinpäätöksen ja erillisen budjettivertailun, joka selvensi kulu ja tulo rakennetta verrattuna budjetoituun. Tilikausi 2022 oli 9443,48 € tappiollinen. Esittelyn yhteydessä käytiin rakentavaa keskustelua kulu ja tulo- rakenteesta. Pääomatilanne on edelleen vakaa, mutta talouteen pitää jatkossakin kiinnittää erityistä huomiota.

Martti Piltz esitteli tilintarkastajan ja Anita Helinin lausunnon sekä tilin- ja toiminnantarkastaja Jyrki Laihon lausunnon. Tarkastuksissa ei ollut havaittu virheellisyttä eikä huomautettavaa. Tarkastajat puolsivat vastuun vapauden myöntämistä.

Toimintakertomus ja tilinpäätös hyväksyttiin ja vastuuvapaus myönnettiin vastuullisille.

8. Käsitellään muut kokouksessa mainitut asiat

Sääntöjen mukaisia ennakkopyyntöjä kokouksessa käsiteltäviksi asioiksi ei ollut.

9. Kokouksen päättäminen

Kokouksen puheenjohtaja Håkan Sandbacka päätti kokouksen klo 18:58

Puheenjohtaja Håkan Sandbacka Sihteeri Petri Kata

Pöytäkirjantarkastajat Reijo Pirinen Timo Viita-aho



FALUNIIN! FALUNIIN!

Bussimatka Faluniin DAK-marknad rompetorille. Torstai 31.8 - sunnuntai 3.9.

Kangasala-Tampere-Helsinki-Tukholma-Avesta-Falun ja takaisin Avesta-Tukholma-Turku, Syys-Heikki-Tampere-Kangasala.

Hinta vain 350 euroa sisältää: matkat Mäntylän bussilla, laivamatkat ja Scandic Lugnet-hotelli kahden hengen huoneissa

Ilmoittaudu kesäkuun aikana: martti.piltz@gmail.com, maksa matkaennakko 100 eu tilille: FI41 4510 7520 0125 19

HUIPPUTUOTTEITA FENNOLTA

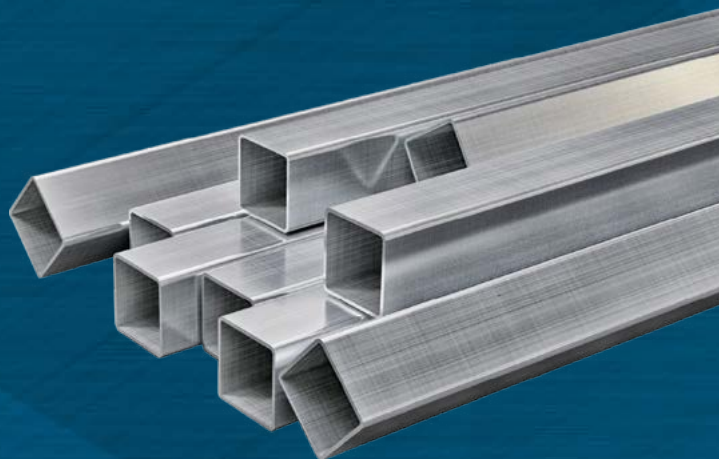
HENKILÖ- JA
PAKETTIAUTOT



RASKAS MAANTIEKALUSTO
JA TYÖKONEET



OHUTSEINÄPUTKET JA
JATKOJALOSTUS



**KIITOS,
KUN VALITSET
KOTIMAISEN
TUOTTEEN!**



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

www.fennosteel.com - www.fennoheavyduty.com