

HYRYSYSSY

– MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 1 / 2021

Rane muistelee osa 68 s. 5

**Ensimmäinen
Hyrysysy Menolainen** s. 9





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
In memoriam Kalle Mesiranta	4
Rane muistelee, osa 68	5
Maaailman historian ensimmäinen Hyrysysy Menolainen	9
Merkkinurkka	12
Säiliöajoneuvohistoriaa Kangasalla	14
Antin autot, osa 2	18
Mobilistitapahtuma Berliinissä vuonna 2016.....	24
Terveisiä museotarkastajilta!	28
Museoajoneuvojen käyttö muuttuvassa maailmassa	30
Koneita ja ihmisiä Mobiliassa	32
Pala kalanruodosta	34
Keskusliiton kuulumisia.....	35
Vehoniemi	36
Hyrysysyn kauppapaikka	37
Tapahtumat 2021.....	38
Kevätkokouksen teams-järjestelyt	39

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
Lehden osoite: martti.piltz@mobilia.fi
Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
Painosmäärä: 750 kpl

ISSN 0789-094X (painettu)
 ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



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

Vuoden 2021 HYRYSYSY ilmestyvät:

1/2021	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2021
2/2021	juhannukseksi	aineistopäivä 24.05.2021
3/2021	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2021
4/2021	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2021

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: [www.tammob.com/hyrysysy/mediakortti 2021.pdf](http://www.tammob.com/hyrysysy/mediakortti%202021.pdf)

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 1/2021 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Antti Prusi, Matti Koivunen, Tuukka Perkola, Pasi Myllymäki, Asko Nieminen, Ari-Pekka Lällä

Kannen kuva: Mobilian Holming-säiliöauto. Kuva Martti Piltz

Kohti valoa!

Päivät pitenevät, valoa on joka päivä enemmän. Tulee parempi olo ja terveyskin tuntuu paremmalta. Lisääntyvä valo tekee oikeastaan kaikesta paremman ja lämmittää vanhoja luita! Kun seuraava Hyrysyt ilmestyy, päivä alkaa lyhentyä ja valon määrä vähentyy! Nyt kannattaa nauttia valosta ja toivosta!

★★★

Kriisiaikaa on eletty vuosi. Siitä on voinut oppia paljon. Ainut pieni ongelma on, että mitä on opittu. Ehkä se, että kannattaneen valmistautua kirjoittamaan sama lause vuoden kuluttua?

Viime vuonna säädettiin poikkeuslaki yhteisöjen vuosikokouksien pidosta. Laki on vielä voimassa. Sen mukaan vuosikokous pidetään määräaikaan, ja vaikkei säännöissä olisi mainintaa, kokouksen voi pitää etäkokouksena ja asiameisten käyttö on sallittua. Tämä on tietysti erittäin valoisa näkemys yhdistystoiminnan tulevaisuutta ajatellen.

Edellä mainittu poikkeuslaki (Laki väliaikaisesta poikkeamisesta osakeyhtiölaista, osuuskuntalaista, yhdistyslaista ja eräistä muista yhteisölaeista covid-19-epidemian leviämisen rajoittamiseksi, 677/2020) edistää kerhomme digitoitumista, koska Kevätkokous on melkein pakko järjestää etäyhteydellä.

Oli hyvä juttu, että ehdimme siirtää Kevätkokouksen huhtikuuhun, niin on edes vähän toivoa, että voimme nähdä liveä toisemme.

★★★

Uuden puheenjohtajan vedolla keskusliittoamme voi ruveta kiittelemään siitä, että se tekee työtä niiden tavoit-



teiden suuntaan, jotka SAHK:n Syyskokouksen edustajat jo yli vuosi sitten raapustivat toimintasuunnitelmaan.

Parkano haluaa järjestää Retkeilyajot 2021. Ajot ajetaan, mutta jos pandemia tilanne säilyy pahana, muu ohjelma on pakko peruuttaa. Rohkeuden kunniaksi julkaisemme sivulla 31 Parkanon Fenno Retkeilyajojen ilmoituksen!

★★★

Omassa toimintasuunnitelmassamme on aika monta ajoa, ensimmäisenä Vappuajo, jotka voidaan ajaa "pysy autossa"-periaatteella, ainakin melkein kaikissa pandemiatasoissa, koska ne voidaan hoitaa ilman fyysisiä kohtaamisia. (mikä tosin on ihan tylsää!)

Valoisaa tai ei, mutta piti tehdä Hyrsy ilman Mersuja, mutta näköjään koko lehti on täynnä niitä!

Mennään kohti parempia aikoja!

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat



Rannikon Aarre

ProMart

KANGASALA



Mesi M Autooy

**VEHONIEMEN
AUTOMUSEO**

TAMMER
Lattiat

In memoriam

Kalle Mesiranta



Opin tuntemaan Kalervo "Kalle" Mesirannan paremmin hänen jäätyään eläkkeelle -90 luvun alussa. Silloin Kalle osti -28 mallisen Buickin ja alkoi poikkeilla Olavin pajalla, jossa olin hommissa. Kalle kunnosteli Buickia mieleisekseen, asensi siihen myös lämmityslaitteen, kun houkuttelimme häntä lähtemään mukaamme seuraaviin Talviajoihin. Kiersimme samassa porukassa useissa ajotapahtumissa. Silloin oli kuorma-autoharrastus kasvussa ja niin myös Kalle hankki kuormurin. Ensimmäinen hänellä oli -48 mallinen Chevrolet. Olavi liikkui mielellään Reollaan, Kalle "Lettukalla", Kuortin Raimo Citikallaan ja minä -46:sella Studebakerilla. Kuljimme Karjaan Truckerseilla, Talviajoissa ja Vetkun keikoilla. Ne olivat hauskoja matkoja, valitettavasti nuo matkakumppanit ovat siirtyneet paremmille keikoille.

GMC:n sota-autoja tuotiin Suomeen -90 luvulla jostain Hollannista, jossa ne olivat seisonet sodasta lähtien. Kalle osti myös tällaisen vähän ajetun Gemssun, kunnosteli sen ja osallistui tapahtumiin myös sillä. Gemssun ollessa hidas ja kankea, Kalle hankki hänelle oikean merkin. Se oli Volvo, joilla hän oli hoitanut kuljetusliikkeensäkin ajot.

Eka harraste-Volvo oli pienempi malli Viking. Sen hän myös kunnosti ja osallistui ajoihin. Seuraavaksi tuli hieman isompi Titan-malli, jonka Kalle myös kunnosti.

Kalle oli kulkenut Euroopassa jo töittensä takia ja eläkkeellä ollessaan hän oli hankkinut asuntoauton, jolla kiersi Eurooppaa. Kerran 2000-luvun alussa hänellä ei ollut matkalle lähdössä kaveria. Hän kysyi, kiinnostaisiko minua lähteä reissuun. Minä olin silloin Mobiliassa töissä, joten otin kesälomaa ja lähdimme maaliskuussa ajeleen Euroopan läpi kohti Espanjan aurinkorannikkoon. Kävimme siellä varmaan reilusti yli kymmenen kertaa. Toisen reissun teimme maaliskuussa ja toisen tuolla syys-lokakuussa. Olimme keskimäärin reissussa noin kolme viikkoa. Ajoimme melkein joka reissun eri teitä pitkin. Kalle tunsu hyvin Euroopan ja siinä sivussa minäkin opin sitä hieman. Silloin ei ollut navigaattoreita, mutta hyviä karttakirjoja seuraamalla löysimme aina perille. Eipä silloin ollut myöskään koronaa, joka olisi haitannut kulkemistamme.

Saksaan menimme aina Finnlinesin laivalla; ne olivat mukavia matka-aluksia. Lübeckissä laiva oli aamulla kah-

deksalta. Tuhdin aamupalan jälkeen oli hyvä lähteä ajamaan kohti etelää. Useasti olimme jo iltapäivällä Ranskan puolella. Ajoimme normaalipäivinä kahden tunnin vuoroissa, aamu kahdeksasta illan noin kahdeksantoista.

Näillä matkoilla Kalle kertoi elämästään ja yrittämisestään sekä muuttuvasta Kangasalasta. Pari hauskaa juttua voin paljastaa: Eka oli se, kun Kangasalle tuli ensimmäinen katuvalo tuohon keskusteykseen ja sitä tuli ihmiset katsomaan myös syrjäkyiltä. Toinen oli semmoinen, kun Kallella oli käsikäyttöisellä kipillä oleva Thames -kuorma-auto, Kalle ajoi ja apumies juoksi vieressä vääntäen kippiä ylös, kun soraa levitettiin matolle! Paljon muitakin juttuja kerroimme, ne olivat mukavia reissuja, on hienoa, että olen saanut elää ja tuntea Hyviä Kavereita!

Antti Prusi

Kalervo Mesiranta 26.05.1930 Kangasala - 28.12.2020 Kangasala

Työura alkoi 12-vuotiaana apupoikana vuonna 1942 Kangasalan autokorjaamossa. Asevelvollisuuden hän suoritti Kouvolassa Karjalan Prikaatissa, 3. Erillisessä autokomppaniassa, jossa hän toimi nuorempien ikäluokkien ajokouluttajana.

Kuorma-autoilijan uran hän aloitti 8.2.1950 ostettuaan Toivo Kuoppalan (hänen ensimmäinen työnantajansa) omistamaa Ford-kuorma-autosta puoli

osuutta varusteineen. Kaupakirja autosta allekirjoitettiin 2.5.1950.

Öljynajo alkoi lokakuussa 1955 paikallisliikenneluvalla. Kun asetukset muuttuivat, ja vaadittiin linjaliikennelupa, sai hän sen 27.4.1956. Ensimmäisen öljynkuljetussäiliön hänelle valmisti isänsä yritys, Metalliteko V. Mesiranta Kangasalta. Kalervon isä Ville, ja veljet Voitto, Veikko ja Urho olivat mukana säiliön valmistuksessa.

Kuljetusliike Mesiranta Oy:n pääasiallinen toimiala oli neste-
mäisten polttoaineiden kuljetus aina vuoteen 1968 asti, jolloin alkoivat tavarakuljetukset Keski- ja Etelä-Eurooppaan ja myöhemmin 1970-luvulla Lähi-Itään. Kuljetusliikkeen hän myi 1988. Kalervo Mesiranta toimi aktiivisesti Kangasalan kunnanvaltuustossa ja -hallituksessa, toimialajärjestöissä, Kangasalan Osuuspankissa ja KTK:ssa.

Retkeily- ajoihin Keuruulle

Suruviestejä

20.3.1975 alkoivat Hankkijalla joka keväiset "Konepäivät". Automyyntikin oli ajanut uusia malleja näytteille. Lancia Beta Coupé oli myös tilattu ja tulikin illalla. Saamme sen huomenna riviin. Tänään sitä joku jo kaipasi.

Olin saanut Kauppakamarin myöntämän hopeisen ansiomerkin "Hankkijalla viihtymisestä". 18.3. oli merkkejä jaettu pienen tilaisuuden aikana muillekin "pitkäaikaisille".

21.3. pidettiin korjaamon henkilökunnan miespuolisten kanssa saunailta-palaveri "edustusaunalla". Virvoitusjuomia nauttien puhuttiin myös työasioita.

23.3. Sallisen Olavi soitti suruviestin. Monivuotinen jäsenemme Jorma Suhonen on kuollut. Isä toi 26.3. myös tekstattavaksi suruadressin. Hänen serkkunsa, Repan ja minun pikkuserkkujeni isä – Toivo Järvinen oli kuollut. "Topi" oli TUL-lehden toimittaja jo 1940-luvulla ja kirjoitteli urheilujuttuja nimimerkillä "Kiikari" tähän työläisurheilijoiden lehteen. Ei siihen aikaan Pispalasta moni ollut Helsingissä toimessa, joten Topi oli tunnettu Mäkitien ulkopuolellakin. Hän toimi myöhemmin Pispalan Moreenin puheenjohtajana.

Tilanteen tuomaa kiirettä automyynnissä

Joitain autoja oli maahantuoja varastossa vielä entisillä hinnoilla. Niiden hintaan ei uusi tuontitalletusmaksu aiheuttanut muutosta. Ne menivät helposti nyt kaupaksi ja aiheuttivat meille kiirettä luovutuksissa. Kotoakin joutuu usein lähtemään kauppoille, kun "vakiasiakas" soitti työajan ulkopuolella. Usein näin tapahtui vapaapäivänäkin.

30.3. olin kotona "vapaalla", kun Toijalasta Hankkijan myyntimies soitti. Hänen vierellään oli asiakas, joka Tampereella "Konepäivillä" oli nähnyt meidän vaihtoautoissa kiinnostavan ajoneuvon. Kerroin olevan vielä myymättä. Lähtivät tulemaan Tamperetta kohti, kun lupasin olla paikalla kauppa tekemässä. Kaupat tehtiinkin pikku koeajon jälkeen.

Totesin heidän lähdettyään kellon olevan vasta 10 ja päätin ajella kotiin Viljakkalan kautta. Siellä asiakas oli toivonut 128-mallin koeajoa. Otin esitelyauton ja ajoin asiakkaan luo. Käytiin koeajolla, kerroin autosta, annoin esitteen ja laskettiin hinta asiakkaan toivomin varustein. Asiakas, jo iäkkäämpi tilanomistaja, lupasi soitella päätöksensä ensi tilassa. Kauppa olisi käteiskauppa. Ajelin kotiin pilvisessä ja lumisadetta enteilevässä säässä.

5.4. oli lauantai. Hesassa olivat alkaneet juuri joka keväiset uusien moottoripyörien esittelyt "MP-75"-näyttelyssä. Olin kotona sopinut meneväni töiden jälkeen siellä käymään. Näyttely oli tänä vuonna Haka-Auton tiloissa. Olin juuri astumassa autoon, kun huomasi puutarhamyymälästä myös kotiin lähtevän Sinikan. Myy siellä Alfa-Laval-osia. Kysyin, lähdetkö käymään Hesassa?

Olin muutaman kerran hänen avustuksellaan vienyt uuden Fiatin asiakkaalle Tiesin hänen autonajotaitonsa ja kiinnostuksensa autoista. Sain nytkin myöntävän vastauksen. Niin sitten liikoja miettimättä lähdimme kohti Hesaa.

Sinikka ratin takana

Matka meni mukavasti juttelussa. Olimme miltei päivittäin Sinikan kans-



RANE MUISTELEE osa 68

• AUTOHARRASTAJAN ARKEA 1975

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

sa "viirunneet kahvit", Kake ja minä. Nyt hän kysyi, mikä juju siinä on, kun hän joutuu melkein aina kermamunkkikahvit maksamaan? Kerrottakoon nyt tietämättömille, mitä viiruaminen on. Siinä tehdään määrätty määrä numeroita, esim. 1 -15. Jokainen ottaa numeron, kirjoittaa sen itselleen lapulle piiloon. Yritetään olla osumatta kaverin numeroon, sillä osuttu numero pelastaa sen tekijän. Näin jatketaan, kunnes selviää, kuka jää "maksumieheksi". Matka kohti Hesaa jatkui ja vakuutin, ettemme tehneet vilppiä. Kyllä mekin maksoimme usein ne pullakahvit.

Saavuimme näyttelyyn. Porukkaa oli melkoisesti ja jotkut olivat tulleet jo moottoripyörillä. Totesin myös Autonovon esittelevän Moto Guzzi 850 T-malleja. Olihan poliiseille niitä myyty jo 10 kappaletta. Taisivat aiemmin myydyt GT 850-pyörät jo olla "poistolistalla".

Näyttelyssä näin tuttuja ja aina oli selitettävä, ettei Sinikka ole vaimoni, vaan työkaveri. "Juu, juu", oli usein vastaus. Kotimatalla koukattiin Herttoniemen kautta. Poikkesin katso-massa "ulkovaraston uutuuksia" Autonovolla. Pyöränäyttelystä jäi vähän vaisu maku. Olisiko hintojen korotus hiukan hillinnyt ostohaluja ja maahantuojien tarjontaa? Iltahämärissä olin kotona ja sauna odotti.

Varaosamurheita

Vaikka olen tuhansia varaosia ostanut Autonovon poistovarastosta, ei tahdo 1939-mallin moottoriin löytyä sopivia osia. Moottori on koottavana ystävälläni Arvolan Reimalla. Onneksi sain lohkon Pesoselta, mutta muita rikkoutuneita osia pitää muunnella 50-mallin osista. Ahosen Hanskilla oli sellainen moottori ja ostin 50 markalla varalle.

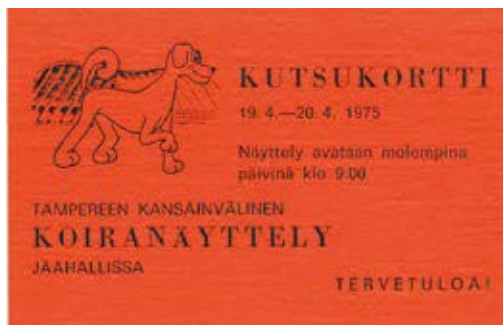
17.4. torstaina töissä oli kiirettä. Siihen vaikuttaa myös se, että olen nyt yksin. Autonovo palkitsee myyjiä Italian matkalla. Varsinkin uudempien Fiat-myyjien on syytä nähdä, kuinka suuren tehtaan tuotteita he myyvät.

Maksoin taas tilin saatuani velkoja Hankkijalle. Väritelkarista olen vielä 500 markkaa velkaa ja se onkin ainoa velka meidän perheellä. Olin illalla kotimiehenä. Seija lähti Aili-tädin kanssa Ikaalisten kylpylään uimaan. Niillä on sellainen "laidutusporukka", joka tekee näitä reissuja. Olen myös jo suunnitellut ensi kesän Puolan matkan budjettia. Siihen on varattava ainakin 3 000 markkaa.

Tulin tässä yks' iltä työstä Volkkarilla. Oli kauhea keli. Lunta tuli taivaan täydeltä ja aura ei ollut ehtinyt pikkuteille. Otin koeajoon Mäntysen Antin Matti-veljeltä vaihdossa tulleen "Kuplan" ja kyllä toivoin, että alla olisi ollut etuvetoinen Fiat 128. Lämpötilat olivatkin sitten pian jo plussan puolella ja aurinko sulatti lumia.

Tampereen Jäähallissa on koiranäyttely.

Kutsukortissa on piirtämäni koiran kuva.





Tuure Virtasen hienoksi entisöity 1920-luvun Chevrolet. Tuure ajeli sillä jopa Jämsästä Kangasalle kerhoiltoihin.

Hanski on ”koirakerhossa” mukana. Pyysi minua piirtämään koiran kuvan kutsukorttiin. Sain siitä hyvistä kutsukortit perheelle. Olimmekin sitten 20.4.1975 siellä ”haukuttavana” koko perhe.

Kerhotoimintaan vauhtia

Kerholla on ollut rantatontti Kangasalan - Oriveden välillä. Se on melko vähäisellä käytöllä. Nyt, kun meillä on tontti ”kirkolta”, alamme suunnitella sinne ”toimintakeskusta” rakennuksiineen. Se toinen tontti myydään pois.

Puheenjohtajamme Matti Järvenpää on laittanut vauhtia kerhon toimintaan. Hän on teh-

nyt ensimmäisen kerholehden numeronkin. Nimikin lehdellä on – ”Hyrysysty-Menolainen” ja se ilmestyi toukokuussa 1975. Kerhossa oli vuonna 1966 jäseniä 26, nyt jäsenmäärämme on liki 90. Mutta valitettavasti aktiivisesti toimivia on vain ”kourallinen”.

Hatunnoston arvoinen on Jämsän Kaipolassa asuvan Tuure Virtasen osallistuminen kerhon tapahtumiin ja kokouksiin. Tuure on ehtinyt entisöidäkin trukkipajansa vapaa-aikoina hienosti Chevrolet-auton 1920-luvulta.

Tiedettiin Tuuren täyttävän 50 vuotta 29.4.1975. Kerho päätti muistaa ”aktiivia” ja toimi. Aamulla kello 6.00 olivat muutamat kerholaiset Kaipolas-

sa Virtasten ikkunan alla. Olavi oli palosireenin kammassa valmiina ja alkoi pumpata ilmoille jumalattoman ulinan. Harrilla oli mölyn tauottua gramofoni valmiina. Alkoi soida lautaselle valittu ”Kotimaani onmpi Suomi”. Heränneelle, unisilmäiselle ”uhrille”, ojennettiin tämän alkukäsittelyn jälkeen kerhon viiri.

Vappuajo Hämeenkyröön

Vapun aattona olimme naapurissa Mattilan perheen kanssa Vappua vastaanottamassa. Timon ja Pirjon kanssa sovittiin Vappupäivänä olla mukana Tampereen Mobilistien Vappuajelulla koko perheidemme

voimin. Ajoneuvona on minun Fiat 503 umpiauto, johon ahtauduimme. Auto on Tampereella Hankkijalla. Haemme sen Timon kanssa aamulla.

1.5. Heräsin kello yhdeksän aikaan. Kiireesti vaatteet päälle ja Timoa hakeen. Mervi-tyttö tuli mukaan ja ajoimme Hatanpäältä noutamaan ainoaa rekisteröityä mobiiliani. Vaihdettuamme auton ”kantikkaampaan”, suuntasimme Tampereen linja-autoasemalle. Se oli sovittu lähtöpaikaksi.

Kello 11 letka harrastajia suuntasi kohti Hämeenkyröä. Yli 10 autoa, moni oli perheineen mukana. Vappulounas syötäisiin Kyröskoskella. Me ajattelimme sillä aikaa hakea perheemme mukaan. Sovittiin tapaaminen taas Hämeenkyrön museolle. Lapset ja vaimot autossa ajoimme kirkkoa vastapäätä olevan museon pihaan. Pian siellä oli koko porukkin koolla taas.

Tuomiston Matti toivotti meidät tervetulleiksi Hämeenkyröön. Hän kertoi Hämeenkyrön varhaisista vaiheista aina Kokemäeltä tullesiin ensimmäisiin asukkaaisiin asti. Tutustuimme museon esineistöön ja kerho oli järjestänyt päätteeksi kahvit. Kun tulimme museon pihalle, saatiin muutama sadepisarakin. Tämä ei kauaa Vapun hyvää säätä pilannut.

Ajelimme vielä Myllykoluun katsomaan F.E. Sillanpään



Vappuna Mobilistit ajelivat Hämeenkyröön tutustumaan sen historiaan.



Pyysimme mukaan myös naapuriperheen.



Tampereelle ajellessa poikkesimme tädilleni kahville ja limpsaille.

syntymäkotiä. Mobilisti-ystävät lähtivät ajelemaan takaisin Tampereelle. Me lähdimme tarjoamaan perheillemme ”Vappulounaan” paikalliselle Essolle – ranskalaiset perunat limpsalla. Kun ajelun makuun oli päästy, lähdettiin vielä tuomaan ”Kantti-Fiatia” Tampereelle takaisin. Matkalla poikettiin tervehtimässä Lamminpäässä Aili-tätiä. Hän tarjosi matkalaisille kahvit ja limsat.

Se pieni vesikuuro silloin museolla sai luonnon heräämään. Vihreyttä alkoi havaita jo maassa ja puissa. Vapun jälkeisen päivän olin Kaken kanssa sopinut vapaapäiväksi. Otin päivällä Guzzin alleni ja ajelin reitin Häijää – Nokia – Ikuri, josta ajelin Lamminpäähän teelle. Tummia pilviä alkoi ilmestyä taivaalle ja lähdin kiireesti kotimatalle. Illalla sitten satoikin.

Radio, tv ja lehdet kertoivat ilouutista. Vietnamin sota oli viimeinkin loppunut. Se oli suuri helpotus sodassa oleville maille, mutta menetettyjä ihmishenkiä ei millään voi enää korvata, eikä siitä aiheutuvaa omaisten tuskaa ja surua.

SA-HK:n Retkeilyajot Keuruulla

17.5.1975 olin päättänyt ottaa vuotuisen tapahtumaan osaa vaimon kanssa Fiatillamme. Mukaan puhutin taas Timon

ja Pirjon naapurista. Matka Hämeenkyröstä Keuruulle ei mennyt hetkessä 60 km/t vauhtia ajellen. Auto toimi hyvin ja perille saavuttiin ajoissa. Erilaisia harrasteautoja 1920-luvulta 1950-luvulle oli jo paikalla monia.

Ajoon lähtikin ennen ja jälkeen 1941 valmistettuja autoja yli 70 autoa, naisten sarja ja moottoripyörät päälle. ”Concours d’Elegance” eli entisöinnin laatukilpailussa Aulis Pakulan Opel 8/22PS Phaeton 1914 voitti vanhemman sarjan ja hänen Auburn 851 Convert



Lapset saivat jäädä kotiin, kun Pirjo ja Timo Mattilan kanssa ajelimme Keuruulle SAHK:n Retkeilyajoissa 15.5.1975.

Coupé 1935 nuoremman. Ajo-kilpailussa Olavi Sallinen oli viides ennen 1941-sarjassa ja Hietasen Risto kolmas nuoremmassa ”Emmallaan” ja Sallisen Liljan toinen sija naisten sarjassa. Siinä kerhomme parhaat sijoitukset. Meidän autokunta otti ajot nautiskellen maisemista eikä tehtäviä liiaksi mietitty. Sijoitus 44.

Malmbergin Rollen autokunta voitti vielä ”Ajoneuvo-asu-kilpailun” 4-ovisella Ford A 1929 avomallilla. Illalla oli hotellilla palkintojen jako tansseineen ja illallisineen. Yöksi jäätin ja aamupäivällä takaisin ajettiin kauniissa säässä jälleen.

Pottisarja jatkuu

Ahmavuon Timo oli varautunut ajamaan kesän ”Fiat 126 Ra-

tapottisarjan”. Esittelyautomme oli siihen valmis. Ensimmäinen kilpailu oli nyt toukokuun puolivälin jälkeen Turussa, seuraava 21.5. Keimolassa. Lahdessa kisataan 16.6. ja Tampereen Etelä-puiston speedway-radalla 25.6. Viimeinen on jälleen Keimolassa 6.8. Kerron silloin Timon sijoitukset.

Tuli ISO tili

”Valtiovalan avustuksella” minäkin sain vilkkaan kaupan seurauksena liki 10 000 markkaa brutto. Saan taas rahaa perheen menoihin ja isännän ”ajoihin”. Autokauppa hiljenikin taas normaaliksi ja on sopeuduttava normaalitytöille elämiseen. Autonovo oli kuitenkin suhteellisen tyytyväinen, sillä lähetti kevään myynnin tiedot jo 16.4.1975.



Taitoajon Suomen mestari Antti Syvälahti on ensimmäinen taitoajon historiassa. Hän oli pitkäaikainen AKK:n pääsihteeri.



Talvinen kuva Olavin kesällä hankkimasta italialaisesta Moto Morini 3½-pyörästä. Oli tullut näyttelypyöränä Suomen Koneliikkeelle pari vuotta sitten. On edelleen "ajamaton ja rekisteröimätön".

Silloin oli luovutuksessa 7 000:s Fiat asiakkaalle.

Kesä ei vielä tullutkaan

Aletaan lähestyä toukokuun loppua. On 27.5., mutta päivisin on ollut vain vähän yli + 10 astetta, aamuisin ja iltaisin juuri ja juuri lämpöasteilla. Öljykamiina on pidettävä päällä taas läpi vuorokauden. Ruoho on silti ollut jo leikattava ja 28.5. Seija leikkasi sen jo toisen kerran. Illalla saunottiin ja ulkona satoi rakeita.

Harristakin tuli perheellinen, kun Arja synnytti perheeseen pojan. Taitaa Packardin entisöintisuunnitelmat siirtyä.

Kerho on varustautunut tulevan toimintakeskuksen rakentamiseen. On mietitty, mistä saisimme siihen rahaa. Mietittiin jonkinlaista "tempausta". Niin sitten kerho järjesti Viljakkalassa, Toivolan lavalla, 31.5.1975 tanssit. Ne onnistuivat hyvin ja saatiin pesämunaa rakennusrahastoon. Uusin passini. Oli otettava uudet kuvat, kun olin kasvattanut parran.

126 Ratapotti alkoi

Ensimmäinen kilpailu piti ajaa Turussa, mutta se peruuntui. Keimolan "Viikinki-illassa" sarja alkoi 21.5. Timolla oli vaikeuksia ja sijoitus oli 14. Toinen meni paremmin Lahdessa, kahdeksas. Kerrottakoon, että siellä Keimolassa ajettiin myös naisten Ratapotti-kisa. Sen voitti Marianne Avomeri "Lady Racing"-kerhosta. Naisten ajoon otti osaa kahdeksan hurjapäätä ja ajokit lainasivat "miespottajat". Meidänkin "kutonen" oli mukana erään naiskilpailijan hellissä (?) käsissä.

Nyt uhkaa kaikkien tuotteiden kysynnän lasku

Autonovon tiedotteissa todetaan, että kaikkien tuotteiden kysyntä hidastuu. Henkilöautotuotanto oli viime vuonna 35 miljoonaa autoa. Tänä vuonna päästään ehkä 31 miljoonaan, joten pudotus on melkoinen. Tähän malliin pudotusta tulee olemaan myös Fiatilla. Kun tuotanto pienenee, eikä tuotantokustannuksissa voida kovin paljon säästää, on seuraus hintojen nousu autokohtaisesti. Varmaan viimeistään syyspuolella vuotta tullaan taas hintoja korottamaan.

Kesäloma alkoi

Aloitin kesälomani Juhannuksesta. Juhannusaattona ajelimme Neckarilla Ellivuoressa. Matkalla oli myös lossi, joten lapset saivat kokea tämänkin elämyksen. Juhannussää oli kaunis. Kesä tuntuu viimein tulleen. Juhannuspäivänä olimme, Seija ja lapset, Olavin kotimuseolla. Tekstasin muutamia "lappuja" näyttelyesineiden eteen laitetaviksi. Olavin uusin hankinta "Moro Morini 3½"-moottoripyörä on nyt siellä myös. Se on rekisteröimätön – uusi.

Ajelimme sitten Sallisten mökille. Söimme Liljan laittaman maittavan aterian, uimme ja saunoimme. Lapset nauttivat vedessä pulikoinnista ja hauskaa oli, vaikka vesi oli vielä aika viileää. Juhannuksena vi-

hittiin naapurikylässä, Vanajasassa, avioliittoon valokuvamalli Elina Ylivakeri ja kirjailija, Sillanpää-tutkija, Panu Rajala. Häitä vietettiin Alavakerin talossa, kirkon ja Vanajan väli ajettiin hevosrattailla. Kylällä se oli iso tapahtuma.

Juhannuksen jälkeiset päivät olivat kiireisiä. FIM-Ralliin menon aiheuttamia asioita piti hoitaa. Kävin Moto Guzzilla Tampereella. Vaihdettiin moottoriin öljyt ja säädettiin venttiilit. Nyt pyörä oli valmis matkalle. Seijan Neckarin hain peltikorjauksesta Lappeteläisen Arviltä ja vein Hankkijalle alustasuojaukseen. Ostin filmiä kameraan, hain rahaa pankista ja vaihdoin valuuttaa ynnä muuta. Piti vielä hoitaa yksi kesken jäänyt autokauppakin. Se olikin vähän hankalampaa, kun asiakas oli kolaroinut vaihdossa antamansa auton. Sovittiin välirahaan lisäveloitusta korjauskustannuksista. Asiakas ymmärsi. Kotona olin kellon 17 jälkeen.

24.6.1975 piti lähteä Sallisten kanssa pyörillä Jyväskylään Kuvan pariskuntaa katsomaan. Vettä satoi ja jäin kotiin. Se 126-kesäpottikisa tuli ajettua ja Timon sijoitus oli kuuden kisan jälkeen kahdeksas. Laitan loppuun vielä kuvan Timo Ahmavuosta ja Raimo "Ratti" Mäkelästä.

Seuraavaan lehteen tuleekin kertomus Puolan FIM-Rallista 1975, mukana Rane.



Kisakuskit kättelevät – Timpa ja "Ratti".

Maailman historian ensimmäinen Hyrysyt Menolainen

Ranen artikkelissa mainitaan, että kerhomme perustajajäsen ja sen hetkinen puheenjohtaja Matti Järvenpää on tehnyt toukokuussa 1975 jäsenlehden ensimmäisen numeron. Tässä julkaistaan siitä näytteeksi kansi, Matin esittelylehden tarpeesta sekä toimituskunta ja kerhon ensimmäisen 10-vuotiskauden toimintaa. Arvelisin, että lehden kansi on Matin käsialaa. Ainakin se on hieno!

Kerholehdet ovat kaikki arkistoituna tallessa arkistointikel-
poisissa olosuhteissa, joten ne säilyvät tuleville polville. Jossain
kohdassa digitoimme lehdet. Tämä numero 1/1979 tulee net-
tisivuillemme kokonaisuena, kun Hyrysyt 1/2021 on ilmestynyt.
Loput, noin 160 lehteä, ajan kanssa. Onhan siellä nyt hyvänä alkuna
viime vuoden lehdet ja vuoden 2019 kaksi viimeistä lehteä. – mpz



Hyrysysy-Menolainen

Kerholehti on tullut ! Luet sen ensimmäistä historiallista numeroa.

Lehden toimituskunta on lähtenyt vaatimattomasti liikkeelle muutama sivu monistettua tekstiä ainakin näin aluksi. Toivomme sille kuitenkin myönteistä vastaanottoa ja pitkää ikää, ja että lehdestä ajanmittaan muodustuu käyttökelpoinen ja luotettava foorumi automobiilialueille kuin myöskin mielipiteille ja keskusteluille.

Pidämme periaatteena että lehti on asiapitoinen, omistettu harrastuksellemme ja pyrkii osuudellaan poistamaan yhdistyksemme piirissä tiedotuksessa olevia puutteita. Miksikään kilpailijaksi tätä ei ole Automobiililehdelle tehty, siihen se tuskin koskaan yltääkään. On vaan mukavampi puhua ja jakaa tietoa omalle välle tällaisen lehdykkäisen kautta.

Lehden sivut ovat avoinna kaikille kerhomme jäsenille ja muillekin harrastajille, jotka haluavat asiallisesti ja vilpittömästi edistää automobiilialuetta.

Kun meillä jokaisella harrastajalla on valtava määrä tietoa ja taitoa on niiden jakaminen useimmiten vain teknillinen kysymys. Koko porukan mukanaoloa lehdenteossa haluan erikoisesti painottaa, jos toimituskunta ei saa vihjeitä ja virikkeitä huomaa se pian voimattomuutensa.

Lehti on outo ja uusi, ensimmäinen kerhojen historiassa. Se painatusmääräkään ei ole kuin 150 kpl joten siitä ei paljon yleiseen jakoon riitä.

Lehtemme nimi "Hyrysysy-Menolainen" on erään kuvalehden julistaman nimikilpailun satoa 1920 luvulta, kun piti keksiä automobiilille suomalaista nimeä ehdotettiin Hyrysysy ja menolaisista, me otimme ne molemmat, koska Hyrysysyllä me hyristelemme niin kesällä kuin talvella ja menolainen symbolisoi tuollaista arvokasta menoa automobiilillä (kuin myöskin taloudellista).

kauan eläköön HYRYSYSY - MENOLAINEN

t. M Järvenpää
puh.joht.

VIHJE: Mikkelin lähellä eräällä autopurkaamon omistajalla on pari autoa joista hän saattaisi luopua. Toinen Renault Prima-guatre vm. -37, kunto kohtalainen ja kaikki osat tallella sekä Dodge pakettiauto vuodelta -38. Lähempiä tietoja saa soittamalla Pentti Mäntylä, puh. töihin 955/11843 tai kotiin 26158

Hyrysysy-Menolainen:

Suomen Autobiili-Historiallisen Klubin Tampereen Kerhon jäsenlehti
Toimikunta:

Matti Järvenpää (puh.joht.)

Pentti Arvio (varapuh.joht.)

Eila Renko (siht.)

Leila Sallinen (toimitussiht.)

Rauno Renko

Risto Hietanen

Mauri Niemi

SA-HK:n Tampereen kerho:

Kerhon syntysanat lausuttiin 1-2 8.1964 Tampereella Härmälän leirintäalueella, jonne Reni Hildén ja Matti Järvenpää olivat harrastajat kutsuneet. Asiasta oli keskusteltu Tampereella asuvien SA-HK:n jäsenten (Järvenpää, Sallinen, Salminen, Talvio) kanssa ja päätetty kerhon perustamisesta. Kutsuja lähetettiin kaikille, joiden tiedettiin olevan asiasta kiinnostuneita. Kerhon perustajajäsenet ovat: Matti Ainasoja, Pentti Arvio, Antti Höylä, Risto Höylä, Seppo Höylä, Matti Järvenpää, Esko Kaukolahti, Raimo Myllyoja, Rainer Mäkipää, Reijo Mäkipää, Pentti Nurmi, Jorma Nuutio, Raimo Orastie, Olavi Sallinen, Juha Salminen, Peter Sandbacka, Paavo Skaffari sekä Pekka Talvio. Vuonna 1966 sai Tampere ensimmäiset retkeilyajonsa ja järjesti retken 6-7 8.1966 Kuninkaanläntheelle. Tällöin kerhossamme oli 29 jäsentä kaikkien toimiessa aktiivisesti. Ensimmäinen automobiilinäyttelymme oli Hankkijan tiloissa 10-11 6.1967, katsojamäärän ollessa noin 2000. Samana kesänä järjestimme yhteisen retken Helsingin kerhon kanssa Tammelan kansanpuistoon. 1967 saatiin kerhollemme Diamond T onnibussi, jossa riitti paljon askareita (riittänee vieläkin). Kerhonpuheenjohtajina on ollut vuodesta 1964 lähtien Juha Salminen, Olavi Sallinen, Matti Järvenpää, Harri Honkanen, Esko Arvio, Matti Järvenpää.... Ensimmäinen ja pitkäaikaisin sihteeri on ollut Juhani Valkama. Kanttiranta hankittiin, istutettiin nurmikkoa ja puita, paistettiin makkaraa, käytiin saunassa monet kesät. 20-21.7.1968 järjestimme ensimmäisen koko Suomen automobiiliharrastajille tarkoitetun viikonloppuretken Saarikylien Tiitolaan, retkestä tuli suosittu ja se järjestettiin kuudestiäperäkkäin. 1969 teimme kaupungin kanssa sopimuksen 10 automobiilin "tallipaikasta" Tampereen Teknilliseen museoon. 15.4.72 järjestettiin autohistoriallinen näyttely Tammer-Auto Oy:n tiloissa, katsojamäärän ollessa noin 3000. Samana kesänä kunnostettiin kerhon paloautoa, Benz Gaggenauta, joka sijoitettiin automuseoon Hämeenlinnaan. 25.3.73 järjestettiin ensimmäinen hiihtoretkeily Kanttiran-~~laan~~ saunan ja avannon merkeissä, tilaisuudesta on tullut joka-vuotinen kuten myös samana vuonna aloitetusta vappuajelusta. Vuonna 1973 järjestettiin edellisvuotiseen malliin "Auto ennen ja nyt" -näyttely Tammer-Auto Oy:n tiloissa, katsojamäärän ollessa noin 2500. Itsenäisyyspäivänä 6.12.73 järjestettiin ensimmäinen koko perheen pikkujoulu Siivikkalassa Reserviupseerien majaalla, tilaisuudesta on tullut jokavuotinen. Elokuussa 1974 menimme kerhon kymmenvuotisretken merkeissä Kankaanpään Kuninkaanläntheelle muis-telemaan menneitä.

Kerholaisemme ovat niittäneet mainetta ulko- ja kotimaisissa retkeilyajoissa ja saaneet huomattavia klubin luottamustoimia.

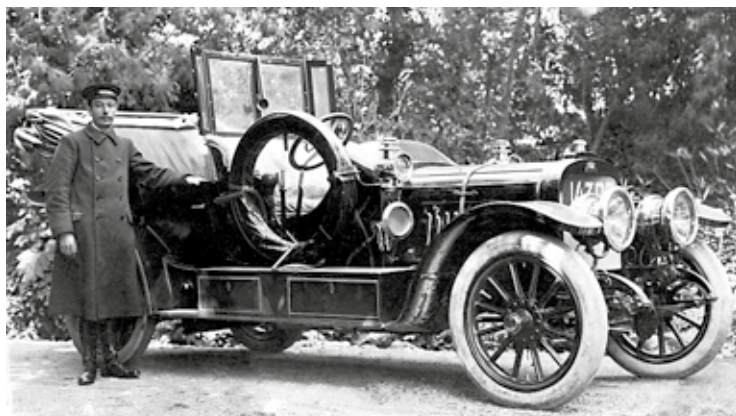
LS & MJ

Pipe

Belgiassa on valmistettu lukuisa määrä eri automerkkejä ennen toista maailmansotaa. Tunnetuimpia merkkejä on tuotu myös Suomeen (esim. Minerva, Metallurgique), mutta suuri osa valmistajista on jäänyt historian hämärään ilman suurempaa huomiota.

Pipe aloitti autonvalmistuksen jo 1898 Brysselissä. Yhtiön nimi muuttui muotoon SA Usi-

nes Pipe vuonna 1903; nimi säilyi aina valmistuksen päättymiseen vuonna 1922. Nimi Pipe tulee yhtiön silloisesta päätuotteesta eli putkesta (= pipe). Ensimmäiset



Pipe 1912



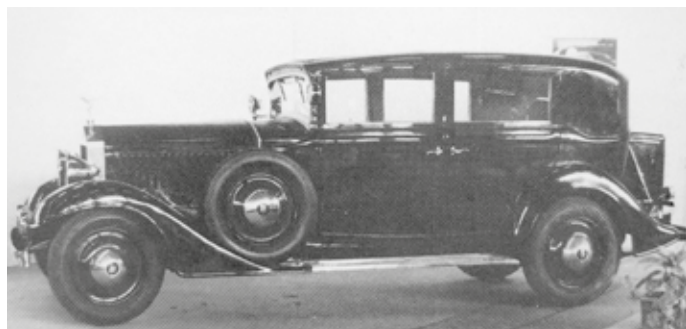
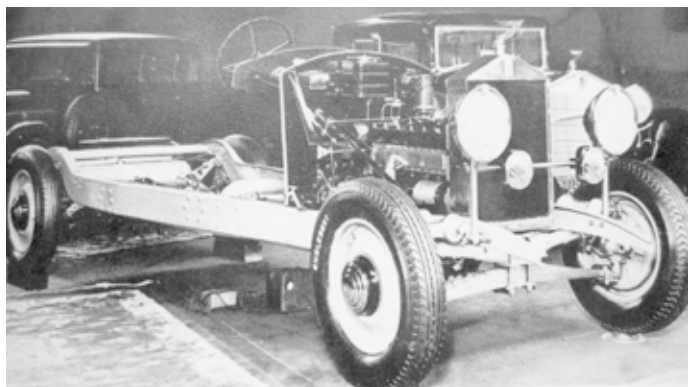
autot olivat tyyppillisiä aikakauden tuotteita; Panhard -tyylisiä 2-sylinterisiä autoja. Valmistus alkoi toden teolla 4-sylinterisen moottorin myötä. Tarjolla oli 15 hv ja 20 hv mallit, jotka myivät hyvin. 1902 Brysselin autonäyttelyn tehokkain auto oli 90 hv Pipe, mutta se ei ollut tuotantoon tarkoitettu. Mallivalikoima kasvoi 12 hv ja 30hv malleilla. Kaikissa oli sivuventtiilimoottori (korvattiin 1905 kansiventtiilimoottorilla), 4-vaihteinen vaihteisto, ketjuveto ja puinen, teräsvahvisteinen runko. Mainittakoon, että ensimmäinen NSU:n valmistama auto perustui 1905 Pipeen.

1907 valikoimaan kuului 28 hv, 50 hv ja 80 hv mallit sekä kuorma-autot. Autoja valmistettiin ko. vuonna 300 kpl. 1911 pienempi P4K, 6-sylinterinen (6490 ccm) ja 4-sylinterinen (11078 ccm) 80 hv malli olivat yhä ketjuvetoisia, joskin lyhyen aikaa 12 hv malliin oli vaihtoehtoisesti saatavana kardaaniveto.

1912 sivuventtiilimoottorit korvasivat edistykselliset kansiventtiilimoottorit. Valikoimassa oli neljä pienempää mallia ja edelleen suuri 80 hv malli, jonka valmistusmäärät jäivät hyvin pieniksi. Ensimmäinen maailmansota keskeytti autotuotannon. Sodan jälkeen varsinainen sarjatuotanto ei enää lähtenyt käyntiin. Viimeiset prototyyppit (3- ja 9- litraiset mallit) nähtiin Brysselin autonäyttelyssä 1921. Kuorma-autojen valmistus jatkui vuoteen 1932, jolloin toinen belgialainen valmistaja, Brossel hankki Pipen ja toisen kuorma-autovalmistajan Bovyn omistukseensa. Pipe-Bovy kuormureita valmistettiin vuoteen 1950 asti.

Belga Rise

Belga Rise aloitti autonvalmistuksen Brysselissä 1928. Autoa valmistettiin ranskalaisen Sizaire Freresin lisensillä. Valmistus Belgiassa alkoi



Tekstissä mainittu Talbot -moottorinen Belga Rise.

Sizairen valmistuksen päätyttyä Ranskassa. Belgialaisen yhtiön perustivat Sizairen belgialainen maahantuojat Richard Thielen ja Georges Sizaire.

Sizairen erillisjousitus oli korvattu jäykällä taka-akselilla. Moottorit vaihtelivat 6-sylinteristä (Willys-Knight, Hotchkiss) 8-sylinterisiin

(Continental, Minerva, Talbot). Vaihteistona oli joko perinteinen 3-vaihteinen tai 4-vaihteinen Cotal esivalintavaihteisto.

1936 Belga Rise valmisti 35 kpl 6-pyöräisiä tiedusteluautoja Belgian armeijalle. Belga Risen valmistus päättyi 1937. Tiettävästi ainoa jäljellä oleva Belga Rise on Autoworld -museossa Brysselissä. Tämä auto on varustettu 8-sylinterisellä Talbot Pacific -moottorilla.

Belga Risen Continental -moottorinen alusta Brysselin autonäyttelyssä 1932.

Vappuajelu

1.5.2021

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

Pysäköinti hiekkaisen kävelytien reunoille (kuten aikaisemminkin).

**Yhteislähtö klo 11.15 kohti Kangasalaa.
Kierretään pieni lenkki Tampereella.**

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

**Ennakkoilmoittautuminen 22.4.2021 mennessä Leilalle,
puh. 050 365 7023 tai leila@automuseo.com**

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



Kevään pirskahteleva
kuohumalja MIMOSA

Hedelmäinen vihersalaatti,
sinappidressing L,G
Kinkkuhyrrät L
Katkarapuiset
kananmunapuolikkaat L,G
Tomaatti-mozzarellasalaatti
yrttipesto G
Savulohipastasalaatti L
Sinappisilliä L,G
Tilli-voi perunat L,G

BBQkananrintaa L,G
Bratwursti-nakkipannu L,G
Talon lihapullat L,G
Röstiperunat L,G
Uunikasvikset L,G

Talon saaristolaisleipää ja
sämpylöitä levitettä
Jäävesi, kotikalja ja sima

Kahvi& tee
köyhät ritarit, kermavaahto
& mansikkahillo L
toffeiset minimunkit

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

MENU

**25,50€/ hlö, lapset 6-12v. 12€
ja 1-4v. 1€/ ikävuosi**



Tästä lähti kaksi merkittävää yritystä Kangasalla. Kalervo Mesiranta muutti Volvo VDA dieselin perävaunun vetoautoksi vuonna 1955. Kuljetusliike Mesiranta alkoi kasvaa nesteiden kuljetusyrityksenä. Säiliövaunun teki Metalliteko V. Mesiranta eli Kalervon isä ja veljet. Se oli heidän ensimmäinen säiliöperävaununsu. Otra (alun perin Tampereen rakennuskonttori Oy) oli Tampereen seudulla vaikuttava öljynjakelija ennen Kesoilia (per. 1963).

Säiliöajoneuvohistoriaa Kangasalla

Tästä se lähti

Kun Suomessa siirryttiin poltonesteiden kuljetuksissa tynnyreistä ja irtosäiliöistä kiinteisiin säiliöajoneuvoihin, oltiin Kangasalla ensimmäisiä valmistuksen alkaessa. Mesirannat, isä Ville ja pojat Voitto, Veikko ja Urho, valmisti veljelleen Kalervolle ensimmäisen säiliön vuonna 1955. Yrityksen nimi oli Metalliteko V. Mesiranta. Se oli peltisepänliike, joka etsi itselleen uusia tuotteita. Kalervo Mesiranta aloitti öljynajon paikallisliikenneluvalla. Nesteiden kuljetusta hän oli ehtinyt harjoitella TVH:n tielipeän kuljetuksissa. Kuljetusliike Mesiranta Oy ajoi pääasiallisesti nestekuljetuksia vuoteen 1968, jonka jälkeen se keskittyi kansainvälisiin tavarakuljetuksiin.

Öljyn ja bensiinin autokuljetukset olivat alkaneet Suomessa vuonna 1922, kun Nobel-Standard (myöhemmin Esso) toi käyttöönsä viisi Renault säiliöautoa. Niissä oli 1500 litran tankit. Autot sijoitettiin Suo-



Tämä auto lähti töihin Kemiin vuonna 1962. Kehitystä on tapahtunut tankin koossa ja ulkonäössä. Vaunun kyljessä ei ole kirjoitusvirhettä. Siihen aikaan yrityksen nimi oli Trustivapaa Bensiini (TB) tai Suomen Petrooli (SP). Vasta vuonna 1966 yleisökilpailun tuloksena otettiin Teboil-nimi käyttöön. Tebolin on moottoriöljyn tuotenimi. Noihin aikoihin säiliöautoja tehtiin monen merkkisiin alustoihin. Mersu ei ollut aivan tavallisimpia, mutta muutamat kuljetusyritykset olivat "Mersu-miehiä". Taustalla Metallitekon verstaas.

men suurimpiin kaupunkeihin. Jakelupisteiden ja suurasiakaiden varastosäiliöt olivat pitkään melko pieniä, jolloin pääosa jakelusta voitiin hoitaa tynnyreillä ja irtotankeilla. Ja ei

sääntöä ilman poikkeusta: Porin sillankorvassa Kauppakomppanian Shell- ja Standard-aseman jakelutankit täytettiin suoraan junan säiliövaunuista.

Tämä ennakoi sitä, että

1930-luvulla öljy-yhtiöt hankkivat varsinaisia säiliöautoja ja puoliperävaunuja, joissa oli kiinteä säiliörakenne. Ne olivat ulkomaista valmistetta. Myös lentokonepolttoainei-



Magirus oli varmasti poikkeuksena säiliöautoissa, joissa oli Sisujakin. Sekä edellisen kuvan Mersussa ja tässä Magiruksessa näyttää olevan Teijon teli lisäämässä kantavuutta. Säiliökin on jo muuttunut ”elliptisestä” ”katkaistuksi elliptiseksi” eli entinen ellipsin muotoinen poikkileikkaus on saanut huomattavasti suuremmalla säteellä kaarevan kyljen, mihin mahtuu komeat tunnuksat. Union kantoi koko toimintansa ajan vuosina 1953-1991 samaa sini-puna-valkoista trikoloria. Yritys oli alun perin Bensiinin Kuluttajain Oy (BK, per. 1931) ja sulautui Nesteeseen. Pieni erikoinen yksityiskohta säiliöajoneuvohistoriassa oli vuoteen 1963 saakka, etteivät Union, TB&SP ja Esso sallineet ajossaan olevien ammattiliikenteen autojen haltijanimeä auton ovissa.

den kuljetukseen tuli erityisiä tankkausautoja. Toiseen maailmansotaan saakka säiliöautoja oli vain kourallinen. Yksityiset kuljetusyrittäjät, jotka ajoivat öljy-yhtiöiden kuljetuksia, käyttivät irtosäiliöitä tai tynnyreitä.

Kasvava markkina

Koska Kuljetusliike Mesiranta ja muutkin liikennöitsijät alkoivat tilata säiliöitä, Veikko ja Urho perustivat Säiliörakenne Velj. Mesirannan. Kova kysyntä Suomessa kasvatti tuotantoa

melko nopeasti. 1960-luvulla henkilöautojen määrä kasvoi nopeasti. Polttoaineen jake-luasemia alkoi nousta kaikkiin vähänkin suurempiin tienristeyksiin. Huolimatta siitä, että silloinkin valitettiin jatkuvasti maaöljytuotteiden korkeasta verotuksesta ja hinnasta, maaöljytuotteet olivat melko halpoja. Öljyllä lämmitettiin sekä asuin- että tuotantokennuksia ja maaöljy oli myös tuotantoprosessien energialähde. Kauppa kävi rikastuvassa Suomessa!

Säiliörakenteen hyvät tuotteet ja tuotekehitys kasvattivat yritystä. Alussa säiliöt tehtiin teräksestä, mutta melko alkuvaiheessa siirryttiin alumiiniin. Nyt tiedetään, että 1960-luvulla siirtyminen alumiiniin tapahtui jopa 20 vuotta ennen kilpailijoita. Alumiinin keveyden vuoksi hyötykuorma kasvoi voimakkaasti. Tuotekehitys keveyden ja kestävyuden saavuttamiseksi oli voimakasta. Kuorma-autojen korkeinta sallittua painoa (nykykielellä massaa) kasvatettiin lainsäädännöllä

1950-1970-luvuilla yhteensä kuusi kertaa. Kokonaismassa nousi 20 tonnista 42 tonniin. Myös lainsäädäntö vaarallisten aineiden kuljetuksissa muuttui jatkuvasti.

Vaikutusta ulkomaillakin

Vienti alkoi myös kasvaa. Säiliörakenne kehitti tuotteitaan ja asiakaskunta laajeni. Perusideana oli saavuttaa mahdollisimman pieni omapaino tankille ja perävaunulle ja siten suuri hyötykuorma, mutta rakenteen piti olla kestävä. Se oli vähän Pelle Pelottoman hommaa, kun ei meillä Säiliörakenteesta kukaan, muttei kilpailijoillakaan, ollut koulutettu alalle. Meillä oli vain kokemusme. Aivan joka kerran kevyt rakenne ja kestävyys eivät osuneen samaan yhdistelmään. Kuitenkin järjestelmällisesti rakenteita pystyttiin kehittämään kevyemmiksi ja kestäviksi. Itsekantavan perävaunun alumiinirakenteeseen ei terästä paljon jäänyt akseleita lukuun ottamatta. Säiliörakenne rakensi perävaunun ja säiliöt itse, vain perävaunun akselit ostettiin ulkomailta samoin kuin täyttö- ja tyhjennysjärjestelmät. Tämä synnytti Kangasalle merkittävän alihankintayritysten verkoston. Säiliörakenne työllisti alihankkijoihin parhaimmillaan 100 henkilöä Kangasalla.

Säiliörakenteesta kehittyi Pohjoismaiden suurin valmistaja. Voi hyvin väittää, että tällä asemalla oli vaikutusta ainakin Norjan, mutta myös muiden Pohjoismaiden lainsäädäntöön. Myöhemmin EU-aikana tuli VAK ja ADR-määräyksiä tuhkatieheän ja niiden kanssa väännettiin esimerkiksi säiliöiden muotomalleiksi. Säiliörakenteen kaukainen vientimaa ehkä oli Grenada. YK:n tilaamia ajoneuvoja meni ympäri maailman. Säiliörakenne valmisti kaikkiaan 3850 ajoneuvosäiliötä ennen kuin Holming osti Säiliörakenteen vuonna 1984.

Tällä ostolla oli ratkaiseva merkitys tämän artikkelin synnylle: Kun Holming osti Säiliörakenteen, pihalle ajettiin vaihtolava, johon käskystä heitettiin kaikki Säiliörakenteen aikainen paperimateriaali. Artikkelin kuvat on ongittu siltä roskalavalta (salaa).



Puoliperä oli pitkään tyypillinen säiliöajoneuvo. Tässä Scania kiskoo E-Öljyn puoliperää joko öljysatamassa tai ehkä öljynjalostamon pihalla. ”Vanhanaikaisen” elliptisen tankin kyljestä tuskin erottuu E-Öljyn logotunnus. Se oli käytössä vuosina 1964-1984. sitten siitä tuli Finnoil ja sitten Neste.



Viimeiset Holmingit viimeisteltiin ja kaikki huollettiin Säiliörakenteessa. Kun Sallisen Olavi liitti tämän kansikuvayksilön kokoelmiinsa ja se siirtyi Mobiliaan, niin 2010-luvulla jossain kirjoitettiin, että tämä on varmasti Suomen ainut Holming! Onkohan jo niin? Jollain raviradalla näkyi pitkään vielä käytössä toinen yksilö. Tämä auto vietti Mobilian näyttelyssä kuluneen vuoden.

Osaksi suuryritystä

Raumalainen telakkayhtiö Holming oli menestynyt rakentamalla erikoisaluksia Neuvostoliittoon. Se sijoitti ylimääräisiä rahojaan uuteen liiketoimintaan. Toisaalta Säiliörakenteessa oli taloudellisesti tiukka tilanne, joten yrityskauppa sopi kummallekin. Holming oli aiemmin ostanut lieksalaisen Kestotankki Oy:n ja siirtänyt tuotannon Kankaanpäähän. Kestotankki oli kehittänyt itsekanavan säiliöauton, jota sen perustaja mainosti maailman ihmeenä. Hän oli kova myyntimies ja oli myynyt ensimmäisen Kestotankki-auton pelkän pahvimallin perusteella. Ajoneuvon ainutlaatuisuus oli suhteellista, mutta siinä oli kuitenkin paljon uusia rakenteita ja sen hyötykuorma oli suuri.

Valmistus ja huolto siirtyi yrityskaupan myötä ja kaikki toiminnot siirrettiin Kangasalle. Ala oli täysin tuntematon uudelle omistajalle, eikä intoa panostaa tuotekehitykseen ollut. Huoltosopimukset tulivat kalliiksi, kun jatkuvasti korjattiin samoja, heikoiksi tiedettyjä komponentteja.

Kun sallittu painoraja nousi taas vuonna 1982, nyt 48 tonniin, ei Kestotankki-Holmingin Volvo-tekniikassa enää ollut ytyä kuljettaa yhdistelmää. Kangasalla asennettiin moottoreihin intercoolereita, joilla tehoa tuli lisää, muttei tarpeeksi. Holming-auton tarina loppui vuonna 1987, kun viimeiset autot myytiin. Kaikkiaan autoja valmistui 50 kappaletta.

Homma elää vieläkin

Holmingille Kestotankki oli sijoitus. Jo se, ettei yritykselle (Holming Oy Säiliörakenne) annettu uutta nimeä viittasi



Gulf oli keskikokoinen polttoaine-yhtiö Suomessa. Sen väreissä oli huoltoasemia vuosina 1937-1973. Värit olivat tummansininen, oranssi ja valkoinen. Tässä näkyy hyvin ”katkaistu elliptinen” säiliö. Pohja ja kansi ovat kaarevat, mutta kyljet ovat lähes suorat. Tankin kaarevuuksista väännettiin neuvotteluja kansainvälisesti vuosia. Jostain syystä EU:n piirissä oli selkeästi poikkeavia käsityksiä suomalaisiin verrattuna.



Kanikka Nesteen täysperän veturina. Nesteen värit olivat pitkään valkoinen ja vihreä ja tehosteväri punainen. Se ilmeisesti symboloi tulenliekkiä. Nesteen maalaukset muuttuivat melko usein, noin kerran viidessä vuodessa. Värit säilyivät 1990-luvulle, mutta muoto muuttui ja tekstitkin esimerkiksi Neste Kesoiliksi tai tuotenimiksi. Matti Koivunen kertoi, että melkein kävi sääliseksi Nestettä, jota mainostoimistot osasivat laskuttaa kaikkein kalleimmalla kädellä, kun esimerkiksi Kydenin automaalaamo ilmoitti, ettei kaarevalle pinnalle voi maalata tasoon piirrettyjä kuvioita. Ja taas lähti lasku mainostoimistolta Nesteelle.



Tässä on toisenlainen Gulf-väritys eli värit ovat käänteiset toiseen kuvaan nähden. Gulfin oranssi logotunnus tuskin erottuu oranssista pohjasta. Harmi, etten saa tolkkua tämänkään auton omistaja/haltijatekstistä. Näissä kuvissa Kanikka on ylivoimainen markkinajohtaja säiliöautojen veturina, mutta käytännössä Volvo on ollut samassa sarjassa.

siihen, että sijoitus oli kokeilu uudella toimialalla. Holming luopui säiliöajoneuvojen valmistuksesta ja myi yrityksen ja toimitilat kangasalalaiselle Olavi Savolaiselle, joka jatkoi toimintoja omien tuotteidensa lisäksi. Hänellä oli Presswork Metal-niminen yritys. Jo aiemmin perustettu Eurotankki sai nyt Säiliörakenteelta vapautuvaa henkilöstöä. Samalla se sai myös

markkinoilta parhaat kuljetusliikeasiakkaatkin. Nyt Eurotankista kehittyi markkinoita hallitseva yritys. Yhdeksänkymmenluvun alun lama kaatoi melkein kaikki alan yritykset, samoin Eurotankin. Eurotankista tuli Eurotank Oy, joka on säiliöajoneuvoteollisuuden edelläkävijä tänäkin päivänä. Kangasalla toimii Eurotank Oy, Alumatic Oy ja K.P. Säiliöt Oy,



Tässä komea Esson lämmitysöljyn (Esso Heat) kuljetusauto. Valittavasti en pysty lukemaan kuljetusyrityksen nimeä ovesta. Edellisissä kuvissa oli vetoautossa "aito" teli, tässä Mersussa on edelleen Teijon teli. Kokonaisuudessa kasvoi muutaman vuoden välein ja akseleita tuli lisää.

joten Mesirantojen aloittama valmistus ja kehitystyö on siis tuottanut tuloksia ja jää historiaan. Näistä Alumatic on äskettäin saanut suuren kaupan Pohjoismaihin.

Mutta ehkä tärkeintä, että nämä yritykset, kaikessa hiljaisuudessa ja tuntemattomuudessaan innovatiivisella ja kannattavalla toiminnallaan tuottavat sitä rahaa, mitä po-

liitikot ja me tavallinen kansa saamme seinästä. Suomen viennin kokonaisarvosta kone- ja kulkuvälineiteollisuuden viennin arvo on noin 20 prosenttia, mikä on suunnilleen sama osuus kuin puunjalostusteollisuuden vienti. Nämä kaksi toimialaa, ovat suurimmat vientitoimialat.



Taas Kanikka, tällä kerta BP:n säiliöiden veturina. British Petroleum toimi näkyvästi Suomessa vuosina 1960-1979/1983. Vihreä-keltainen väritys erottui muista. BP (ja Castrol) panosti autourheiluun. Englantilaisuus Mini, minihame ja Beatles olivat sen ajan englantilaisuutta, joka oli korkeinta muotia. Yritys tuli Suomeen ostamalla Petko Oy:n, turhautui heikkoon menestykseensä ja poistui maasta. Kuvassa erottuu hienosti perävaunun säiliöön perustava itsekantava rakenne. Säiliön mahan alla ei ole mitään turhaa rojua vaan pelkät akselit. Kuva taitaa olla kuvattu Sallisten hiekkakuopalla Pikkolassa.



Toinen Union-säiliöauto. Maalaus on sama kuin Magiruksessa. Volvossa näyttäisi olevan teli. Perävaunut pärjäisivät vielä kahdella akselilla.

Teksti ja kuvat (paitsi kuva ensimmäisestä Metalliteko-säiliö puoliperästä. Se kuva on skannattu kirjasta Kuljetusyrityksen tarina) perustuvat Matti Koivusen (s. 1952 Kangasalla) lähteisiin ja alkuperäiseen käsikirjoitukseen, jota sitten yhteisvoimin vähän muokattiin. Matti Koivusen työura on rakentunut säiliöajoneuvoalaan.

Koivunen tutustui Säiliörakenteeseen yksityisyrittäjänä sen alihankkijana. Hän kertoi, että siellä tuotanto toimi hallitun sekamelskan menetelmällä. Eräänä päivänä Veikko Mesiranta sitten kysyi, että tulisiko Matti työjohtajaksi järjestämään tuotantoa. Kun tuli puhe palkasta, se oli niin hyvä, että työsuhte alkoi seuraavana päivänä. Tämä tapahtui vuonna 1982.

Sitten Holming osti Säiliörakenteen vuonna 1984 ja tehtävä muuttui korjaamotyöjohtajaksi. Käytännössä kahden asentajan kanssa parin päivän opintomatkaa Kankaanpäähän ja sieltä takaisin syli täynnä mappeja: "Hoida Holming/Kestotankin huoltosopimukset"! Työtä oli paljon ja se tuli kalliiksi. Ja vähän jäi harmittamaan hyvän tuotteen sortuminen suhteellisen vähäisiin teknisiin heikkouksiin.

Sitten Holming luopui kokeilustaan. Tilat ja liiketoiminta siirtyivät Olavi Savolaiselle ja Matti myös.

Sitten hän siirtyi Kurikka-yhtiöihin tuotepäälliköksi. Ja vuonna 1991 lama kaatoi jokseenkin kaikki alan yritykset.

Taas yksityisyrittäjäksi ja sitten Eurotank Oy:hyn. Vuonna 1997 tuli sydänkohtaus, joka piti neljä vuotta poissa työelämästä.

Sitten K.P. Säiliöiden vetäjäksi, josta eläkkeelle 58-vuotiaana. Sen jälkeen konsultointia alalla ja siitä eläkkeelle.

– mpz

Antin autot

Zehvyiry

Tämä sarja alkoi oikeastaan 70-vuotishaastattelustani (Hyrysyt 2/2020). Siinä tuli esille, että minulla on ollut monia autoja ja niillä on sattunut pieniä seikkailujakin. Edellisen jutun (Hyrysyt 4/2020) päätin siihen, että Galaxie lähti Vilppulaan ja minä olin autoton mies. Työpaikalleni Scan-Autoon tuli vaihdossa vm. -63 Zephyr 4. Ostin sen ajoautoksi, koska hinta oli sopiva. Olin Opel Kapitänin aikoina ihaillut kaverin Zephyr 6:sta. Zephyr oli varustettu 12 voltin virroilla, kunnollisella lämmityslaitteella ja muun muassa ylivaihteella. Jotenkin siinä sai hienomman kyydin kuin Kapitänillä. Samoin toisen kaverin Vauxhall Cresta oli paremmin varusteltu kuin Kippari. Silloin ei tullut autoa valittaessa näihin asioihin kiinnitettyä huomiota. Kai se hinta ratkaisi osittain auton valinnan? Zephyrillä en kauaa aja-



Ford Zephyr 4 oli kunnollinen ajopeli monessa suhteessa.



Tällä Plymarilla ajoin melkein vuoden. Hieno peli; lämmin ja lähti käytiin pakkasellakin.

nut. Eräässä töyssyssä pamahti konepelti silmille. Onneksi ei muuta tapahtunut, konepelti vain kattoa vasten solmuun. Pari nuorta kaveria osti sitten sen minulta kunnostukseen.

Reissutyöhön

Minä ostin Toyota Coronan vm. 1966. Olin jo Datsunin aikana ihaillut japanilaisten tapaa rakentaa autoja. Sama tyyli oli myös tässä Coronassa. Kaikki nippelit ja nappulat olivat tiukoja ja jämpitejä! Samoin osien yhteensopivuus oli mielestäni viimeisen päälle, esimerkiksi ovet ja luukut napsahdivat nätisti kiinni. Ilmankos japanilaiset valtasivat automarkkinat niin suurelta osalta.

Coronasta en kerinnyt kauan nauttia. Valkeakoskelta ajaessa ni hypähti peura suoraan eteen.

Maski ja konepelti menivät mykkyrään. Maalarille kun kävin sitä näyttämässä, niin hän halusi ostaa sen minulta, koska hänellä oli ostaja sille. Ei muuta kuin, että olin taas autoton!

Vaihdoin myös työmaata. Aloin myydä kirjoja ovelta ovelle ympäri maakuntaa. Se tiesi liikkumista, joten ajattelin ostaa dieselin. Tulihan sitten löydettyä vm. -62 Mersu. Samoin tulivat syksy ja pakkaset. Mersu ei tykännyt herätä pakkasyön jälkeen. Sitten konetta irti ja Tammer-Dieseliin poraukseen, hiontaan ja uutta kalua sisään! Paranihan se käyntiin lähtö hieman, mutta pellitkin vaativat korjausta. Vasemman puolen ovet olivat alareunasta aika pehmeät. Kaveri kehui niitä korjailleensa. Ei muuta kuin ovet irti ja hitsaukseen.

Nimesimme tämän kaverin aaltopeltisepäksi – ei siis aaltopeltisepäksi – oli ne ovet sen näköiset!

Onneksi silloin tuli aika edullisia tarvikkeita, jotka siihen vaihdoin. Kyllästyin aika äkkiä tähän säästöpossuun, kun tankkaus oli halpaa, mutta korjaus arvokasta. Onneksi sille löytyi innokas rakentelija.

Siskon mies halusi luopua autostaan. Hänellä oli Plymouth Belvedere -64. Siitä tuli seuraava autoni. Se oli suhteellisen hyväkuntoinen sekä lämmin ja lähti pakkasestakin liikkeelle. Lisäksi siinä oli isot 15 tuuman pyörät, joilla se liikkui hyvin talvella. Tällä ajoin sitten melkein vuoden.

Ostimme jossain vaiheessa myös kakkosauton, VW vm. 1964. Tämän auton hyvä puoli oli se, että se lähti pakkasesta-



Japanilaisten tapaa rakentaa jämpitejä autoja miellytti.



Säästöpossu ei oikein miellyttänyt; tankkaus oli halpaa, mutta korjaaminen kallista!

kin käymään ja sillä pääsi eteenpäin myös lumimöhrössä, jos näki ajaa. Se nimittäin veti ikkunansa huuruun ja jäähän heti alkusyksystä. No, kyllä niistä sitten taas juhannuksena näki! Samoin kyllä sen ikäisen VW:n 6-voltitiset ajovalot paremminkin toimivat taivaan merkkivaloina. Ei niitä ajovaloiksi voinut kutsua verrattuna japanilaisten ja amerikkalaisten pyöreisiin 12-volttisiin valoihin, joihin vaihtovirtalaturi antoi virtaa.

Kuljin myymässä kirjoja ympäri nykyistä Pirkanmaata. Kerran palailin Keuruulta Kangasalle, kun sieltä samaan aikaan tuli Toyotan Crown edelläni. Matkalla heräsi ajatus, että tuommoinen Crown voisi kulkea pienemmällä bensalla kuin Belvedere. Joten seuraavana lauantaina Tammer-Autoon katseleen autoja. Siinä kävi niin, että Belvedere jäi sinne ja me tultiin Toyota Crownilla vm. 1968 kotiin. Se oli neloskoneinen normaali perusmalli.

Vuoden 1974 aikana tuli ajatus rakentaa oma talo. Asuimme silloin Kangasalan keskustassa kerrostalossa. Aloimme suunnitella asiaa eteenpäin ja neuvottelemaan lainoista, rakennusluvista ynnä muista tärkeistä asioista. Pankinjohtajat näyttivät vihreää valoa ja lupasivat lainaa, jos saamme aravaa. Ei muuta kuin lisää anomuksia vetämään. Aloitin ostella kaikenlaista rakennustavaraa ja työkaluja. Niiden kuljettamiseen ei oikein sopinut Volkhari eikä Crown. Aloitin katsella avolavaa. Sainkin sitten Kup-



Folkkari tuli kakkosautoksi perheeseen hyvine ja huonoine ominaisuuksineen.



Datsun vm. -65 pick up oli ensimmäiseksi hankittu omakotirakentajan pikku apuri.



Toyota Crown vm. -68 kulki pienemmällä bensalla kuin Belvedere.

lan vaihdettua Datsunin pick upiin vm. 1965. Jotenkin tuntui siltä, että Crown pick-up olisi emännän parempi ajaa, kun se on henkilöautomaisempi. Semmoinen sitten löytyi, välräha oli sopiva, joten meillä oli sitten kaksi Toyota Crownia.

Uusiin töihin

Vaihdoin taas työmaata. Olin hetken aikaa televisiokauppiaana. Myin Hämeenpuiston varrella olevassa liikkeessä niitä kuuluisia Salora-tuotteita: televisioita ja stereoit. Syksy ennen joulua oli yhtä hässäkkää. Tavaraa meni kaupaksi ja usein vielä illalla ne vielä toimitettiin asiakkaille kotiin ja viritettiin. Sitten uusi vuosi alkoi tosi hiljaisesti. Päivät olivat pitkiä. Auto-Turtoselle haettiin uusien autojen myyjää. Hain paikkaa ja minut valittiin siihen hommaan. Ford-kauppa kävi silloin aika hyvin. Escortista ja Taunuksesta oli uudet mallit ja hinta suhteellisen edullinen, mutta sitten valtio huomasi kaupan käyvän ja määräsi tuotteille pisteveron. Siihen loppui autokauppa!

Me olimme saaneet rakennusluvat ja laina-asiat järjestyseen, niin jäin sitten rakennusapulaiseksi. Pick up oli hyvä rakennusapulaisen apulainen. Sedania lainasin yhdelle kaverille Lapin reissulle. Hän ihastui siihen ja reissusta palatessaan halusi ostaa sen. No, minähän en ole ikinä rautaan rakastunut, joten olin ilman Crownia. Tilalle tuli VW 1500 vm. 1964, jonka halusi ostaa se siskon mies, jolta olin aikaisemmin ostanut Plymouthin. Häneltä tuli Skoda Octavia



Omakotirakentajan kätevä asvustaja.



Taas kaunis Coronet ajossa!



Fiat 1100 farkku tuli pakko-ottona ja lähti pian.



Ajelin työmatkoja vuonna 1976 tällä Taunuksella vm. -63.



Opel Record 1969 automaatti oli kiva peli!

-63. Sitä suunnittelin hieman harrasteautokseni.

Maalarikaverilla oli -66 Dodge Coronet maalattuna ja katsastettuna. Hinta oli sopiva, niin minusta tuli taas kauniin Coronetin omistaja. Tämä oli kuutoskoneinen ja manuaalivaihteistolla. Minua kiinnosti saada siihen automaatti. Saha-lahdella yksi kaveri oli ajanut -65 Dartinsa puuhun. Auto meni romuksi ja myös kaverin vasen käsi, joka oli ollut avoimesta ikkunasta pihalla. Pääsimme romun hinnasta yksimielisyyteen. Toin auton Kangasalle ja vaihdoin sen vaihdelaatikon Coronetiin. Nyt oli taas automaattivaihteinen auto. Iloa ei kestänyt kauaa. Minulla ei ollut oikein töitä. Ajelin kylä tuolla soramontulla sisäisiä ajoja, mutta sielläkin oli uhka päällä, että työt loppuvat viimeistään vuoden vaihteessa.

Myin sitten Coronetin Ykkös-Autoon ja sain sieltä pako-otona Fiat 1100-farmarin. Se ei tietysti ollut mennyt kaupaksi sieltä. No, laitoin sen kuntoon ja kävin katsastamassa. Pieni ilmoitus Aamulehden pyhän numeroon ja onneksi sille löytyi ostaja. Kaverilta sain ostaa Ford Taunus 17 M vm. -63. Toyota pick-upin osti autokorjaamokaverini. Hänellä oli kanssa paljon pientä kuljetettavaa: öljytynnyreitä, pako-putkia ym. korjaamotavaroita ja moottoreita koneistamoon. Silloin korjattiin moottoreita aika paljon.



Tämä Opelin malli 1972 oli tosi upea sekä Recordina että Commodorena.



Opel Record Coupesta tuli aika lyhytaikainen vieras perheeseen.

Aikaisemmin (Hyrysyt 2/2020) kerroin, että pääsin vuoden 1976 alusta töihin Pohjolaan. Taunuksella kuljin työmatkoja sekä työhön liittyviä asiakaskäyntejä. Keväällä alkoi koulutukseni. Jouduin käymään Helsingissä tämän tästä. Taunus alkoi olla hieman epävarma niillä matkoilla. Vaihdoin sen Auto-Bernerillä sitten Opel Recordin vm. 1969 1,9 automaattiin. Opel oli kiva ajopeli, lähti pihalta käymään, meni suhteellisen pienellä bensalla ja oli jopa lämmin verrattuna vanhoihin Kippareihin. Tällä sitten ajoin varmaan vuoden.

Kaverillani oli myös Opel Record Coupe vm. -65, jossa oli Kapitanin kuusisylinterinen moottori. Huhu kertoi, tämä ja vastaava Record olisi tullut va-



Kaikkien aikojen kaunein Dart.

hingossa Suomeen, kun Ruotsin satamissa oli paha jäättilanne. Korjailin ja huolsin tätä kaverini autoa ja ihastuin sen muotoihin. Tämä oli aika rivakka auto kiihdytymään. Edelliset tämän auton omistajat olivat järjestäneet kiihdytyskilpailuja Kaivannon sillalta Kangasalle päin ja tämä olisi voittanut kaikki haastajansa?

Ostin jostain liikkeestä tuommoisen Coupén nelisylinterisellä motilla. Tarkoituksena oli korjailla siitä emännälle auto. Korjasin ja maalautin sen, mutta sen vaihteet toimivat vivuilla, jotka olivat huterot. Emäntä ei oikein saanut vaihteita päälle ja Coupe lähti uusiin maisemiin.

Kangasalle avattiin autoliike, josta tuli asiakkaani. Siellä oli vm. -72 Recordi. Ihastelin sitä varmaan liikaa, koska kohta se oli minulla. Mielestäni vm. -72 Recordi ja Commodore ovat tosi upean näköisiä muodoltaan. Taas tuli jotain mielitekoja ja jouduin myymään Recordin. Sen osti Hankkija, josta jouduin taas pakko-ottona ottamaan Seat 600:sen. Onneksi sen kusiaisen kanssa kävi samantyyppisellä kuin Fiat-farkun. Pesu, katsastus ja pikkuilmoitus Aamulehteen, niin Kuhmalahdelta tuli vanhempi mies hakemaan sen. Selvisi juttellessamme, ettei hän uskalla mennä Tampereelle ostoksille, joten hyvä asua vähän sivussa!

Mieliteko oli Dodge Dart



Ensimmäinen ja viimeinen matkailuvaunukokeilu ja Datsun 220 C Diesel vm. 1974



Sunbeamista tuli kuin uusi, kun vaihdoin siihen hienon kojetaulun.

Custom vm. 1970, jonka sain ostaa sopivasti, ilman vaihtoautoa. Se oli nätti metallinhohto sininen päältä ja sisältä, mielestäni Dartin kaunein malli. Customissa oli vielä parempi sisustus ja leveämmät listat sivussa. En selvittänyt sen historiaa, mutta siinä oli upea rekkari: AML-1. Tällä ajelin varmaan vuoden päivät. Se oli vielä hyvä, kun se oli automaattinen. Kun minulta leikattiin polvikierukat, saatoinkin liikkua sillä.

Dieseliin

Taas alkoi dieseli kiinnostaa. Vaihdoin Dartin Auto-Kulmassa Datsun 220 C Dieseliin vm. 1974. Se oli kivan jämpä tuntuinen auto. Oli ollut Vesilahdella vanhemmalla miehellä taksina eli oli aika hyväkuntoinen kuutonen 200 tuhatta kilometriä ajettuna. Kävimme sillä muun muassa Lapissa. Norjan pohjoinen lenkki tuli tehtyä asuntovaunu perässä. Se oli meidän perheen ensimmäinen ja viimeinen asuntovaunukeikka. Ei syytetty siihen hommaan!

Työkaveri ihastui Datsuniin ja taas tehtiin kauppaa. Jouduin vaihdossa ottamaan häneltä 200 Mersu-dieselin vm. 1967 ja -73:sen Sunbeam 1250:sen. Mersun pohjaa ja helmoja aikani hitsailtuani sain sen katsastettua ja piti sillä ajella. Mutta eipä ollut muutaman vuoden uudistus muuttanut



Ministä tuli pidetty kakkosauto.

tätä säästöpossua. Samat viat olivat tässä kuin edellisessäkin: hidas, kalliit osat, huono käynnistyvyys kylmästä jne, jne... Onneksi Mersulle tuli ottaja. Pikkuilmoitus Aamulehteen ja pääsin siitä eroon.

Jäi sitten Sumppi. Siitä oli kojetaulu jotenkin kärsinyt,

mutta onneksi Hämeen Autopurkaamolla oli purussa parempi malli, jossa oli tyylikäs ja varusteita täynnä oleva kojetaulu. Muutama ilta sähkö- ja ym. töitä ja Sumppi oli toisen näköinen kuin minulle tullessaan. Sunbeamille löytyi ostaja tästä Kangasalta.

Vaihdossa tuli 1963-mallin Volvo Amazon. Se oli teknillisesti hyvä, sisusta hieman kärsinyt ja takapään helmat ruosteessa. V-piste myi näitä takaosan helman korjauspelejä. Orivedeltä löysin ruostuneen 1965-mallin, jossa oli nämä Volvon mainostamat terveelliset

istuimet. Ostin siitä romusta koko sisustan, pesin verhoilut huolella ja vaihdoin istuimiin uudet alusjouset. Niin tuli Volvosta tyylikäs auto! Tämän osti toinen työkaverini. Hän ajoi sillä pari vuotta ja sitten me taas vaihdettiin, mutta siihen vaihtoon palataan myöhemmin. Kakkosautoksi Toyota pick-upin jälkeen ostimme Minin. Emäntä tykkäsi siitä ja se oli meillä aika pitkään.

Teksti ja kuvat Antti Prusi.

Osa kuvista ovat alkuperäisiä niistä ajoneuvoista, joista kerroin. Osa on kopioita vastaavista ajoneuvoista.



Tästä Amazonista kyhäsin tyylikkään auton!



Mercedes-Benz W111 Cabriolet, vuonna 1961 esitellyn mallisarjan kaunis avomalli. Suomessa melko harvinainen, maailmalla erittäin haluttu malli ja hinnat sen mukaiset.

Mobilistitapahtuma Berliinissä vuonna 2016



Mercedes-Benz L 319. Meillä tunnetaan lempinimellä "Lerppahuuli". Mercedesen hyötyajoneuvosarjan 1960-luvun vahva edustaja. Suomessakin oli käytössä monella yrityksellä mainos- ja kuljetuskäytössä. Nykyään vastaavan sarjan tamperelaislähtöinen bussimalli on Suomen Mercedes-Benz Klubin kerhobussina ja tuntee nimen Hulda.

Maailmalla kulkiessa näkee usein erilaisia mobilistitapahtumia, vaikkeet olisi niihin edes menossa. Viimeistään siinä vaiheessa huomaa, kun liikenne pysäytetään ja joudut seuraamaan jonossa muiden mukana hienosti entisöityjen autojen ja niiden matkustajien paraateja. Euroopassa tämä on hyvin yleistä viikonloppuisin, jopa isoissa kaupungeissa.

Vuoden 2016 kesäkuussa olin Berliinissä linja-automatkalla tutun yhdistyksen mukana. Olimme majoittuneet Kurfürstendamm-kadun varren hotelliin keskelle Berliiniä. Kurfürstendamm on Berliinin kuuluisimpia puistokatuja ja tärkeä kauppakatu. Tullimme perjantaina linja-autolla illalla hotelliimme hitaasti jonossa ajaen ja ihmettelimme Berliinin iltaruuhkaa. Ruuhkan syy selvisi, kun hotellin edessä olevalle puistokaistaleelle oli tullut vanhoja automobiileja ja lisää tuli kaiken aikaa. Siinä sitä oli iltaohjelmaa kulkea



← Mercedes-Benz 170 V W136 Cabrio-Limousine. Ennen sotaa valmistuksessa ollut ”Pikku-Mersu”. Tämä Cabrio-Limousine (kangaskaton saa avattua koko katon osalta) on umpimallia harvinaisempi. Molempia malleja löytyy Suomesta.



↑ Mercedes-Benz 190 SL W121. Vuonna 1955 esitelty urheilullinen avomalli 1,9 litran suora nelosmoottori. Valmistettu 25 881 kappaletta. Suomesta löytyy useita yksilöitä. Malli mielletään muotokielen mukaan legendaarisen 300 ”Lokinsiiven” pikkuserkuksi. Lokinsiipien hinnat ovat tänä päivänä yli miljoona euroa, 190 SL:nkin hinnat kipuavat huippuyksilöillä kuusi numeroisiksi



↑ Mercedes-Benz 190 SL W121 valkoisena. Ei voi sanoa muuta kuin, että kaunis auto. Mobiliassa on aika äskettäin valmistunut 190 SL:n entisöinti. Oli kyllä mielenkiintoista seurata.



→ Mercedes-Benz W08 Nürburg 500 Sport Tourenwagen oli 1930-luvun alkupuolen iso avovaunu. Suomessa on yksi havainto vastaavanlaisesta umpiautosta Oulun suunnasta 1950-luvulla. Erittäin harvinainen. Automallissa käytettyä moottoria (suora kahdeksikko) käytettiin sodan aikaan ilmavalvonnan valonheittimissä, joita on säilynyt Suomessakin useita yksilöjä.



Mercedes-Benz 300 W186. Vuonna 1952 esitelty Mercedesin ”lippulaiva”. Tunnetaan nimellä Adenauer, Saksan Liittokanslerin Konrad Adenauerin mukaan. Hän käytti kyseistä mallia virka-autonaan. Suomessa käytettiin yleisesti nimitystä ”Ukkomersu”.

kameran kanssa kuvaamassa saapuvia autoja.

Olimme hotellissa kaksi yötä ja autot olivat paikalla koko viikonlopun. Autorivi oli noin kahden kilometrin mittainen. Seuraavana iltana taas uusi kierros ja lisää kuvia. Korviin kuului jossain vaiheessa vierestäni tuttu kysymys, että pitääkö nämäkin taas kaikki kuvata? Ei ihan kaikkea, mutta suurin osa kumminkin. Nyt kuvista osa on sitten tämän lehden sivuilla muidenkin katseltavina.

Tämä tapahtuma on perinne Berliinissä. Se järjestetään kesäkuussa CLASSIC DAYS BERLIN tapahtumana.

Koska Berliini on Mersu-kaupunki (Audin merkkiä saa etsiä kaukoputkella ja tutkalla, eikä löydä), valitsimme Mersu-kuvia, joita A-P Lällä Mersu-harrastajana on tunnistanut.

Teksti ja kuvat
Asko Nieminen
Kuvatekstit A-P Lällä

Koronarajoitusten vuoksi 2021 tapahtuma on vielä suunnitteluvaiheessa. Mikäli jollakin on suunnitelmia kesäretkestä Saksaan, niin kannattaa seurata tämänkin tapahtuman nettisivua.

CLASSIC DAYS BERLIINI 2021
12-13 KESÄKUU – Kurfürstendamm
www.die-classic-days-berlin.de



Mercedes-Benz SL W107. 1970-luvun alussa esitelty avomalli. Tunnetaan nimellä Bobby Ewing-Mersu, TV-sarja Dallasin mukaan. Mercedes-Benzin pitkään valmistuksessa ollut malli (1971-1989)



Mercedes-Benz 220 Coupe. Tämän yksilön on omistaja ”tuunnannut”, lähinnä muuttaen keulan olemusta. Tämä mallisarja on Mercedesin sodan jälkeisen ajan harvinaisin sarjatuotantomalli. 220 S- (kaasutin) mallia on valmistettu 1 251 kappaletta vuosina 1957-59, 220 SE- (ruiskutusmoottori) mallia 830 kappaletta vuosina 1958-60. Näkisin tämän mallisarjan autot mieluummin alkuperäisinä.

BERLIINI

Berliini on nykyisen Euroopan, samoin kuin se oli 1929- ja 1930-luvuilla, suurimmista ja tärkeimmistä kaupungeista. Siellä asuu paljon suomalaisiakin. Kurfürstendamm on siis luonnollisesti Euroopan suurimpia ja hienoimpia ostoskatuja, kun se on Berliinin tunnetuin merkkiliike- ja puistokatu. Ku'dammilla on meneillään

jatkuvasti ilmaistapahtumia, kuten tässä Voque-lehden joku käynnin syyskuussa 2016. Suomalaisia näyttää kiinnostavan "Kaiser-Wilhelm- Gedächtnis- Kirche", joka oli ja on yksi Berliinin tunnetuimmista symboleista ja muisto viime sodasta. Tästä, yhden Euroopan tunnetuimman tavaratalon KaDeWen, vierestä alkaa noin 3,5 kilomet-

riä pitkä katu, joten on ehkä ymmärrettävää, että kuvan suomalaisetkin nauttivat neuvoo-antavia limonaadeja. Kuvan suomalaiset on hämärretty syystäkin tuntemattomiksi, eivätkä he liity asiaan mitenkään muuten, paitsi että olen näpännyt kuvan.

Kuva ja teksti mpz



NÄSIJÄRVI-AJO

Tämän vuotinen ajo ajetaan lauantaina 10.7.2021. Ajo on toistaiseksi rakenteilla. Tavoitteena on palata "Wanhan Liiton" rauhalliseen tahtiin, jossa käydään kääntymässä ja esittäytymässä jossain mielenkiintoisessa harvoin käydyssä kohteessa. Kohteessa vietetään tauko. Reitin pituus on noin 90 – 100 km.

Ajoihin voi osallistua ennen vuotta 1991 valmistetuilla ajoneuvoilla. **Ajoneuvoluokat:**
1. Ajoneuvot, valmistettu ennen vuotta 1965, 2. Ajoneuvot, valmistettu ennen vuotta 1991



Ajoneuvo-asu -luokan kiertopalkintona on aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos.



Tarkempaa tietoa ajosta julkaistaan kevään ja kesän aikana kotisivillamme: tammob.com ja Hyrysysyissä 2/2021.

Osallistumismaksu: on vielä avoin riippuen 30 € / autokunta

Toimitsijat: Jorma Palonen jorpa@tpnet.fi 0505950962
Asko Nieminen askonieminen49@gmail.com 0505842720

Ilmoittaudu Jormalle tai Askolle viimeistään 2 viikkoa ennen tapahtumaa eli siis juhannukseen mennessä.

Ajojen vastuullisena järjestäjänä toimii Tampereen Seudun Mobilistit ry.

(Ajo ajetaan "Pysy autossa"-periaatteella, mikäli tartuntatautilanne on edelleen nykyisen kaltainen. Ajo-osuus voidaan järjestää tautitilanteesta riippumatta, koska osanottajat ovat omassa "eristyskuplassa" autossa ja toimitsijat voivat kommunikoida sähköisten yhteyksien avulla.)

Tämä ei ollut tarkastuspäivänä ainoa M-B W124, mutta hienoin kylläkin. Taitaa olla ensimmäinen kerta kun tämän auton renkaiden alla on lunta!
Pekka Enne ja M-B 300TE 1990.



Tervehdys harrastajat!



Eräässä palaverissa vuoden 2020 aikana esitettiin ajatus että museoajoneuvotarkastajat kirjoittaisivat toiminnastaan ja tarkastuksistaan Tampereen Seudun Mobilistien lehteen muidenkin jäsenien luettavaksi ja osittain sen johdosta luet nyt tätä kirjoitusta.

Tätä kirjoittaessa helmikuun pakkaset paukkuvat nurkissa, mukavaa kun pitkästä aikaa onkin oikein kunnan talven tuntua. Pakkanen ei ole hiljentänyt museoajoneuvotarkastuksia vaan melkein päinvastoin, tuntuu että tästä alkavasta vuodesta taitaa tulla tosi vilkas. Yhtenä syynä onkin se, että vuonna 2021 museoajoneuvoksi voidaan hyväksyä ikänsä puolesta 1990 valmistetut ajoneuvot.

Alun perin, kun tästä lehteen kirjoittelusta oli puhetta keskusteltiin myös siitä, että koitetaan sitten kirjoitella kaikenlaisista ja kaikenikäisistä tarkastettavista autoista "eikä sitten pelkästään

uudemmissa Mersuista tai Volvoista". Kuinka ollakkaan tämä juttusarja alkaa kuitenkin Mercedes-Benzin museoajoneuvotarkastuksella, mutta tällä kertaa allekirjoittaneelle ja Valon Harrille tuli tarkastettavaksi heti tammikuun alkupäivinä niin hieno W124 300TE 1990, että halusin kirjoittaa juuri tästä yksilöstä tähän lehteen.

Kyseessä on Pekka Ennen Mercedes-Benz 300TE 1990, jolla on ajettu 36 000 km, auto on tilattu Suomesta Veholta ja toimitettu uutena suoraan Irakiin Suomen Irakin suurlähettiläälle Ralf Rönnsille. Tämä yksilö on rekisteröity Suomeen 1991. Rönns kertoi ajaneensa itse auton Suomeen Turkin kautta ja Turkissa autoon tehtiin mm öljynvaihtohuolto.

Enne näki auton myynti-ilmoituksen Tähdelliset-lehdessä. Sen nähtyään Enne oli soittanut Rönnsille ja kysellyt mm. auton vähäisestä ajomäärästä. Rönns oli kertonut auton olleen

Alkuperäinen siisti sisusta, Becker-soitin on asennettu uutena.

niin hieno, ettei ollut kuitenkaan raaskinut juurikaan ajaa sillä täällä Suomessa. Alunperin Ennen tarkoituksena oli käydä vain katsomassa, miltä tällainen helmi näyttää, samalla kun oli muutakin ajoa sinne kullille, missä auto oli myytävänä. Paikan päällä auto osoittautui juuri sellaiseksi kuin myyjä oli puhelimessa kertonut ja Enne ei voinut vastustaa kiusausta, vaan osti auton.

Museoajoneuvotarkastuksessa autoa tarkastaessa ei voi kyllä muuta kuin ihmetellä auton todella hienoa kuntoa. Auto on kahteen kertaan ruostesuojattu eikä sillä ole ajettu talvella ja sen kyllä huomaa. Tämän kohdalla voikin puhua virheettömästä yksilöstä ja näin vähän ajettuja W124:sia tuskin löytyy montaa mistään.

Ei kulumaa, ei korjauksia, alkuperäinen ajamaton vararengas, alkuperäinen Beckerin soitin, virheetön sisusta ja tavaratila...todella hieno yksilö!

Omistaja kertookin olevansa toisen sukupolven Mersu-mies ja tämä on hänen kolmas farmari-W124. Hän kertookin että ainoa huono puoli tässä yksilössä on se, ettei hänkään oikein raaski tällä ajella, kuten ei ensimmäinenkään omistaja eli luultavasti tämän ajomäärä pysyy erittäin maltillisena tulevaisuudessakin.

Museoajoneuvotarkastajat toivottavatkin mukavia ja turvallisia kilometrejä hienon museoajoneuvon ohjaimissa.

Teksti ja kuvat
Pasi Myllymäki



Hienoon vihreään autoon sopii hyvin vihertävät sävylasit.

36000km ajetun auton hienokuntoinen entisöimätön moottoritila.



Alkuperäiset paperit ovat tallella.



Käyttämätön varapyörä todella siistissä alkuperäiskuntoisessa tavaratilassa.

Museoajoneuvojen käyttö muuttuvassa maailmassa

Tässä pyydetty yhteenvedo asioista, jotka mielestäni kuuluisivat olennaisesti SAHK:n teknisen valiokunnan strategiaan. Yritän pukea parhaani mukaan ajatuksiani sanoiksi siten, että ne ovat muidenkin ymmärrettävissä. Artikkelissa viitataan Valtioneuvoston ”Fossiilittoman (=hiilivapaan) liikenteen tiekarttaan”.

Hiilineutraaliin yhteiskuntaan?

Olen huolestuneena seurannut jo pidemmän aikaa teknisen valiokunnan vähäisiä toimia turvata harrastuksemme jatkumista nykymuodossaan myös tulevaisuudessa. Näyttää vahvasti siltä, että Suomi on etulinjassa pyrkimässä kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa, mikä näkyy vahvasti myös autoilussa. Tavoitteena on, ettei 2030 Suomessa myydä enää polttomoottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

On myös esitetty, että kansalaisia ohjataan mm. polttoaineverotuksen voimalla luopumaan jo olemassa olevasta bensiini- ja dieselikäyttöisestä ajoneuvokannasta. Jos kyseiset tavoitteet toteutuvat, on oletettavaa, etteivät viimeiset 2029 myydyt autot ole käytössä enää nykyisen elinkaaren pituista aikaa, joka on keskimäärin 11,8 vuotta. Tämä tulee romauttaman ainakin bensiinimarkkinat, mutta on huomioitava, että raskas liikenne tulee myös siirtymään pois nykyisen öljypohjaisen polttoaineen käytöstä.

On siis oletettavissa, että seuraavan kahdenkymmenen vuoden aikana perinteisten polttoaineiden saatavuus tulee heikkenemään ja öljyä tullaan korvaamaan yhä enemmän biopohjaisilla polttoaineilla. Uskoisin näiden oleva etanoli, biodiesel sekä kaasu.

On myös tärkeää tuoda oma näkemysemme ja ehdotuksemme esille ENNEN lakimuutoksia, jolloin on huomattavasti helpompaa ajaa asiaamme halua-



maamme suuntaan. Mielestäni SAHK on ainoa instanssi, jolla on rahkeet ja uskottavuus tuoda näkemyksensä lainsäätäjille. Haluaisin kattojärjestöltämme myös ryhtiliikettä edunvalvonnan suhteen.

En hyväksy vastaukseksi ”FIVA hoitaa jo asiaa”. EU-tasolla hoitaakin, mutta meillä on myös kansalliset lait ja asetukset, jotka vaativat jatkuvaa hereillä oloa. Esimerkkinä ajoneuvolaki, jonka yhtenä kohtana on museoajoneuvot ja niiden määritelmät. Hyväksytyt poikkeukset on kirjattu seuraavasti:

”Poikkeuksena edellä mainittuihin vaatimuksiin on, että museoajoneuvon saa asentaa hyväksyttyjä liikenneturvallisuuksia edistäviä laitteita (esim. turvavyöt, suuntavalot, heijastimet jne.)”

Tekstissä ei oteta kantaa esimerkiksi ajoneuvon polttoainejärjestelmään, mikä tulevaisuudessa varmasti joudutaan jollain tavoin muuttamaan, jopa hyvinkin oleellisesti. Myös nyky-yhteiskunnan kielteisyys yksityisautoilu; varsinkin harrasteautoilu kohtaan on yhä kielteisempi, jolloin jopa hieman etukäteen reagointi asioihin antaa ihmisille signaalin, että huomioimme myös ympäristöasiat.

Tekniset toteutustavat ja niiden tarve tulee kartoittaa tar-

vittaessa ulkopuolisella asiantuntijalla, mikäli jäsenistöstä ei resurssia löydy. Kannattaa hyödyntää myös oppilaitosten ja yliopistojen potentiaalia, esimerkkinä asiaan liittyvät diplomi- ja opinnäytetyöt.

Valmista ratkaisua en pysty enkä edes halua antaa, mutta muutaman vaihtoehdon voin antaa keskustelun alkusysäykseksi.

Sähkökäyttö

Museoajoneuvo on nimensä mukaisesti esine, joka ilmentää aikakauttaan ja sen tekniikkaa. Sähköinen voimalinja tuhoaa oleellisen osan laitteen historiasta.

Museoajoneuvon vuosittainen ajosuorite on niin pieni, että uuden tekniikan ja varsinkin akuston ympäristökuormitus on niin valtava, ettei edes huonolla hyötysuhteella siunatun bensiinimoottorin korvaaminen sähköisellä vähennä edes hiilidioksidipäästöjä, päinvastoin. Akustot sietävät huonosti käyttämättömyyttä, jolloin pahimmillaan lähes käyttämättömiä akkuja joudutaan uusimaan.

Kaasu

Biokaasu tai teollisesti tuotetut kaasut voivat hyvinkin olla yksi tulevaisuuden polttoainevaihtoehdoista. Tämä vaatii muutoksia polttoainejärjestelmään

niin seoksen muodostuksen kuin polttoaineen varastointin osalta. Myös moottorin puristussuhdetta ja venttiiliistukoiden rakennetta voi joutua muuttamaan.

Alkoholi

Alkoholi on toinen potentiaalinen vaihtoehto. Muutokset kohdistuvat polttoainesäiliötä lukuun ottamatta aika lailla samoihin kohtiin kuin kaasulaitteissa. Ongelmana lähinnä pienempi energiatiheys, muutokset pienimmillään vain kaasuttimen suutinkokojen ym. muutoksia. On myös mahdollista rakentaa vanhaan kaasuttimenrunkoon ruiskutusjärjestelmä, jolloin ulkoasu pysyy lähes samana. Linkki tämänkaltaiseen projektiin: <http://sporttiauto.com/index.php?p=kaasari-ruiskuksi-miten-se-tehdaaen>

Nykyaikainen moottori

Aika lailla samat ongelmat kuin sähkökäytössä, varsinkin auton museaalista arvoa tarkastellessa.

Nämä ongelmat toki osin helpottuvat museoajoneuvon iän nuorentuessa. Mielestäni jopa rakennushistoriallisissa kohteissa käytetty tapa tehdä modernit ratkaisut selkeästi alkuperäisenkaltaisesta eroavaksi, siis helposti modernisoinniksi tunnistettavaksi, on varteen otettava. Esimerkkinä vaikearuiskulaitteisto, joka olisi nykyaikainen kiinnipultattava kokonaisuus, minkä rajapinta ajoneuvoon olisi tehty siten, että ruiskun pystyisi liittämään täysin alkuperäiseen imusarjaan. Näin historiaa ilmentävää vanhaa osaa ei tarvitsisi pilata, se alkuperäinen kaasutinkin voitaisiin jättää koskemattomana kertomaan jälkipolville ajan tekniikasta.

Kiitos ja anteeksi!

-Tuukka-Kuva mpz

Osallistu 20-luvun ensimmäiseen retkeilyajoon!

Tule
mukaan!

61. SAHK:n Valtakunnallinen Retkeilyajo

Fenno Retkeilyajo 2021

11.-12.6.2021

Parkano
- Ikaalinen - Hämeenkyrö

Ohjelmassa mm.

- Reittiajokilpailu, jonka varrella kerätään pisteitä leikkimielisistä tehtävistä.
- Asu-ajoneuvokilpailu
- Ajoneuvojen entistämisen laatukilpailu

Ilmoittautumis-
lomake:

<https://asiakas.kotisivukone.com/files/sahk.kotisivukone.com/Retkeilyajo-lomake.pdf>

Katso
lisätietoa!



Parkanon Seudun Mobilistit ry
Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto - SAHK ry



Kuopion tiemestariipiirin ensimmäinen tiehöylä vuodelta 1929. Huomaa, että kuskilla ja apumiehellä on polkupyörät, jotta he pääsevät työmaaltaan kotiin ja tilapäiseen majoitukseen. Kuski, joka erottuu pressuteltasta aika huonosti, ohjaa Fordson-traktoria. Hallintalaitteet on siirretty traktorin kuskipukilta traktorin jäähdyttäjän eteen, missä hänellä on seisomapaikka. Apumies käyttää kahta säätöpyörää, joilla säädetään emäterän kallistusta. Tärkeintä on leikata tienpinta kaltevaksi ojaan päin. KUVU: Väylävirasto - Mobilia



Koneita ja ihmisiä Mobiliassa

Aika harvoin museoissa yritetään kuvata tai esittää miten koneita tai työkaluja on käytetty tai nykyisin käytetään. Varmaan meidän jäsenkunnassamme tiedetään, että kaikkien vähänkään mittavampien työmaiden maarakennuskoneiden ohjaus toimii tietotekniikan avulla. Käytännössä omakotityömaan kuoppakin voidaan mallintaa ja konekusi katselee ohjeita ja työn edistymistä ruudulta. Koneen kauhakin voi kääntyä tietokoneen ohjaamana valmiiksi seuraavaa kaivuliikettä varten. Toisin sanoen maarakennuskoneen kuski tekee tietotyötä eikä voimistele erilaisten vipujen, tankojen ja polkimien kanssa, niin kuin vielä noin 15 vuotta sitten.

Maarakennustyön tutkiminen siinä näkökulmassa, että miltä työ tuntuu, miten työ muuttuu ja miten sitä jaksaa tehdä, on varsin vähän tut-

kittu. Urakoitsijahan on yrittäjä, jolloin tutkimusperinne on melko ymmällään, koska urakoitsijan fyysinen työteko ei kuulu mihinkään yksiselitteiseen ilmiöön. Siksi on ollut mukava tehdä tutkimustyötä. Tutkimuksen kohteena ovat olleet Maarakennuskoneiden Liitto ry:n jäsenet eli vanhojen maarakennuskoneiden harrastajat. He ovat lähes kaikki alan yrittäjiä. Näyttelyssä ääneen pääsee heistä muutamia. Onpa heistä yksi kangasalainen toisen polven maarakennusyritystä!

Koneita ja ihmisiä -näyttely kertoo teiden ja kunnossapidosta metsiin tallautuneista poluista nykyaikaisiin tiekoneisiin. Esillä on tiehöyliä hevosen vetoisesta mallista Tie-Nalleen. Näyttelyn vanhimpiin koneisiin kuuluu Helsingin katuja puskutellut höyryjyry. Höyryjyry on vanhimpia moottoroituja tiekoneita.

Alun perin tiet olivat ratapolkuja, joilta raivattiin lähinnä tieuran puusto. Siksi tiet saattoivat kasvaa umpeen vuosikymmenessä, jos liikenne hiljeni. Työt kuuluivat lain mukaan maataomistavalle väestölle veroluonteisena rasituksena. Tärkeimpinä työvälineinä olivat lapio, hakku ja puukanget. Joskus 1600- ja 1700-luvuilla teitä suurennettiin kärryillä ajettaviksi, jolloin tietysti hevoskärryt liittyivät tienhoitokalustoon.

Nämä työkalut säilyivät pääasiallisina työvälineinä 1950- ja 1960-luvulle saakka. Korkean työttömyyden aikana teitä tehtiin pääasiassa talvisin, koska työttömyys oli silloin korkeimmillaan. Lapiolla jäätynen maan kaivaminen ei ole aivan helppoa. Koneiden käyttöä vältettiin. Työttömiä voitiin siirtää ympäri maata sijaitseville työmaille. Näyttelyssä pääsee kurkistamaan työmiesten ja

ruokalan emännän asuntoparakkiin.

Kaivinkoneiden yleistyessä ihmistyövoiman tarve väheni. Pikku-Jussi-kaivinkone korvasi parikymmentä lapiomiestä. Tampere oli lähinnä Lokomon ansioista erittäin merkittävä maarakennuskoneiden valmistuspaikkakunta.

Näyttelyssä esillä on kaivinkoneita, pyöräkuormaaja sekä kuorma-autoja. Suurimpia esineitä on Gradall-tieluisakone, jollaista on käytetty muun muassa Saimaan kanavaa uudelleen rakennettaessa 1960-luvulla. Tienpidon lisäksi näyttelyssä voi tutustua kanavien rakentamiseen. Kanavaosastolla on esillä muun muassa vanha sukeltajan puku.

*Koneita ja ihmisiä -näyttely
Mobiliassa 16.4.-19.12.2021*

Teksti mpz

KANGASALAN VARAOSA- JA ROMPEMARKKINAT

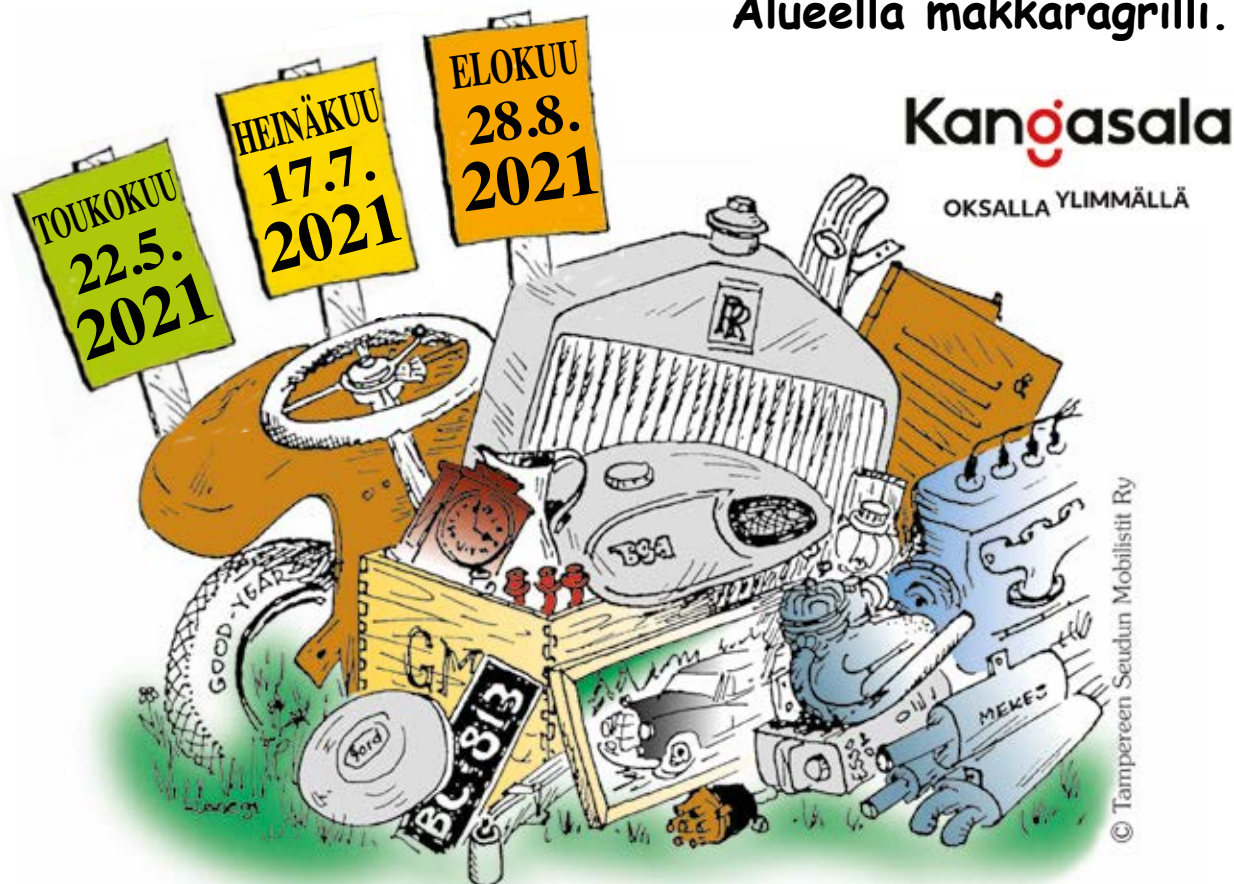
KEVÄT 22.5.2021 klo 8-15

KESÄ 17.7.2021 klo 8-15

SYKSY 28.8.2021 klo 8-15

**Mobilian (ent. TVH:n) tiemestarin
tukikohdassa Kisarannassa**

Varaosa, rekvisiittaa ja tarvikkeita vanhoihin
ajoneuvoihin sekä keräilytavaraa.
Alueella makkaragrilli.



HARRASTEAJONEUVOILLE ERILLINEN PYSÄKÖINTIALUE
ALUEMAKSU 4 EUROA, ALLE 10-VUOTIAAT ILMAISEKSI

Tule ympäristöä säästären Nyssellä 40 B

Tampereen Seudun Mobilistit ry • www.tammob.com

Pala kalanruodosta

Tampere-strategia

Tampereen kaupungin kanssa meillä on lupa temmeltää Mustassalahdessa keskiviikkoisin. Sen parempaa paikkaa emme toki tarvitsekaan, muttei sellaista myöskään ole. Meille se on yhdistyksen näyteikkuna suurempiin ihmisjoukkoihin. Viime vuosina on selvästi näkynyt, että ihmiset näkevät jotain arvokastakin touhuissamme. Arvostuksen nousuun on vaikuttanut moni asia. Ehkä eniten painaa Museoviraston avustukset pyrkimyksiin säilyttää vanhassa ajoneuvokannassa jotain aitoa ja alkuperäistä. Tätä ei keskusliittomme pitkään mitenkään pystynyt ymmärtämään, koska idea ei tullut keskusliitosta vaan maailmalta ja siten Museovirastosta. Mutta kyllähän arkipäivän tasolla lukemattomat television autojenkyhäilyohjelmat ja suomalaisten sinnittely F1:ssä ja muussa maailman autourheilussa vaikuttavat.

Olemme tapailleet Tampereen kaupungin kulttuuri- ja tapahtumapuolen päällystää ja muistelleet, että olimme joskus Keskustorilla ja kukkaisviikon avajaisissa. Meiltä odotetaan, että me venymme johonkin nykyhetkeen sopivaan viritelmään, kansainvälisyyteen ja viihdyttävyyteen. Ei Tampereella 600 jäsenen kerhojen päät kes-

kenään kolise, kun niitä ei kovin montaa lisäksemme ole. Nykyajan kielellä sanottuna: Täytyy kehittää toiminta-alusta, johon voidaan sitoa yhteistyöllä muita toimijoita. Ja yhteistyöllä syntyy jotain, joka istuu muiden ihmisten tarpeisiin.

Tapahtumat

Maailma muuttuu ja esimerkiksi Kukkaisviikot katosivat. Tässä Hyrissä on artikkeli Berliinin Ku'damm autotapahtumasta. Tampereen Kuh'damm on Hämeenpuisto. Olemme olleet siellä muutamana Vappuna, mutta Tampereen pomojen mielestä voisimme valloittaa Hämeenpuiston. Vaikkapa 300 autoa puiden väliin, niin se viihdyttää jo muitakin kuin meitä. Suomessa ei ole koskaan ollut FIVA:n kansainvälisiä koontumisajoja. Miksei me voida järjestää sellaisia? Voisimme järkätä omat 60 vee kekkit niin, että tamperelaiset siitä tykkäisivät. On tuhannen taalan juttu näyttää, että vanhojen ajoneuvojen harrastaminen on myös kulttuuritoimintaa eikä vain eristäytymistä tekniikan, pölyn ja muttereiden maailmaan. Voimme harjoitella tätä Tampereella helpommin kuin keskusliitto koko maassa. Aloitetaan Näsijärvi-ajosta.

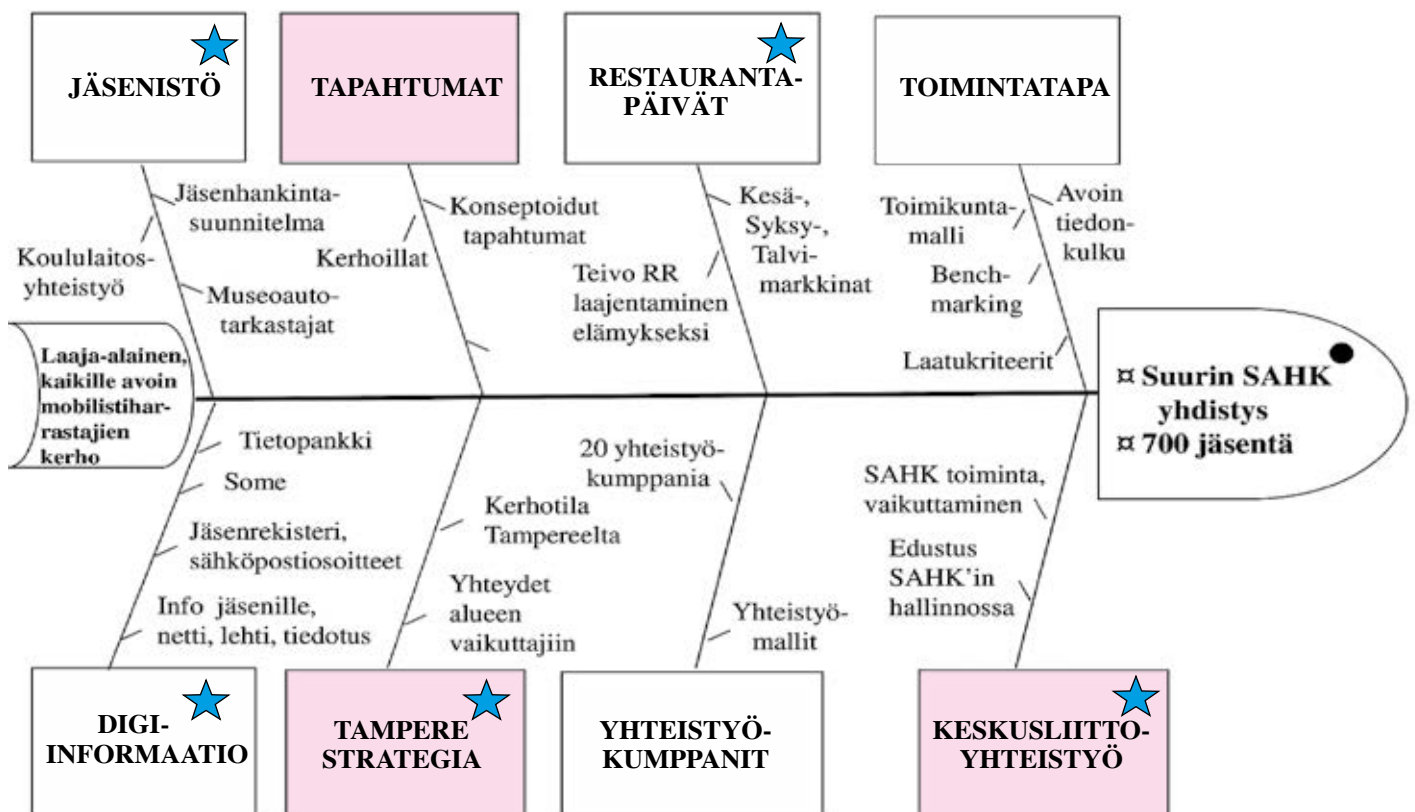
Keskusliittoyhteistyö

Leila on SAHK:n hallituksen varapuheenjohtaja. Siitä voi onnitella, mutta ehkä merkittävämpää on, että hän muodostaa työparin puheenjohtajan kanssa. Heillä on valtava taakka kääntää pitkään pysähdyksissä ollut toiminta, kuten museoajoneuvotarkastustyön kehittäminen palveluksi, keskusliittomistojen aktivoiminen SAHK:n edustajaksi ja harrastuksen toimintaedellytysten turvaaminen.

"Helsingin Herrojen ja Rouvien" keskustelukumppaniksi täytyy päästä, koska he pyyhkivät aivan pöytää harrastuksemme tavoitteiden kanssa, pitkälti siksi, ettei heitä ole informoitu siitä, mitä ajoneuvoharrastajien puuhastelussa on yhteiskunnalle arvokasta. Todellisuudessa harrastustamme tuskin uhkaa mikään, vaikka kuinka paljon populistit ja Sähkiläinen perinne pelottelevat. Ruotsista on jo tulossa laki liikkuvasta kulttuuriperinnöstä, joka tavallaan muuttaa vanhat ajoneuvot liikennevälineistä kulttuuriobjekteiksi. Mutta meidän voimme kokeilla täällä Tampereella ensin, mitä temppuja SAHK voi sitten hyödyntää koko maan toiminnassa.

TamMob strategia 2020 - 2025

Strategiatyöryhmä / ms 25.9.2020



Keskusliiton kuulumisia

Tätä kirjoittaessani olen yhtä hämilläni ja tietämätön kesän harrasteajoneuvotapahtumista kuin varmasti Sinäkin - hyvä lukijani. Toivottavasti voimme ajaa muitakin kuin ”pysy autossa” -tapahtumia.

Syksyllä jäi valitettavasti pitämättä SAHK:n jäsenjärjestöjen yhteinen puheenjohtajapalaveri. Se on edelleenkin SAHKille tärkeä tapa saada informaatiota jäseniltään. Viime vuonna jäsenyhdistyksiä pyydettiin lähettämään SAHKille mm toimintasuunnitelmaa varten tärkeäksi kokemiaan asioita. Vain yksi jäsenjärjestö (Tampere) laitto ajatuksiaan sähköpostitse ja muutama oli suoraan yhteydessä hallituksen jäseniin. Toivottavasti tänä vuonna ko. tilaisuus pystytään järjestämään livenä.

SAHK:n syyskokous pidettiin marraskuussa ja parkanolainen hyvin tuntemamme Antti Poussa aloitti vuoden alussa kautensa uutena keskusliitomme puheenjohtajana. SAHKille haettiin muutosjohtajaa ja Anttihan ilmoitti jo ennen valintaansa olevansa juuri sellainen. Tulevaisuussuunnitelmamme ovat olleet tekemättä ja visioimatta jo vuosia. Se, että näin on aina tehty ei enää riitä. Maailma on muuttunut ja muuttuu koko ajan vauhdilla, jossa pitää pysyä mukana tai ainakin kannattaa, jos haluaa olla olemassa jatkossakin. Muutoksen tuulet ovat koronasta huolimatta siis jo alkaneet. Hallituksen jäsenet ovat saaneet vastualueet, toimikuntien ja valiokuntien kokoa ja toimenkuvaa on jo napakoitettu ja sitä tullaan hiomaan jatkossakin, kun päästään kunnolla vauhtiin. SAHK:n uutena varapuheenjohtajana olen puheenjohtaja-Antin työpari ja mm työvaliokunnan jäsen. Erityisesti toivoin vaikutusmahdollisuutta SAHK:n pitkän tähtäimen vuosien 2021-2025 toimikunnassa, jota vetää Antti Poussa. Olen tässä mukana ja odotan, että päästään töihin.

Pitkästä aikaa SAHK on päässyt osikoihin ja tällä kertaa ei ole oltu nostamassa museojajoneuvon ikää. Eikä sellaisia ajatuksia ole suunnitteillakaan. Lyhyellä varoitussajalla SAHK jätti lausunnon Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan. Ilta-Sanomien Tommi Lempinen nosti lausuntonne esille asiallisen positiivisesti. Kuvituskuvana hän oli käyttänyt viime heinäkuun Naisten-Ajojen lähtökuvaa Vehoniemen harjulta. TV-uutisiin ei päästy, mutta jos joku teistä sattui tästä lukemaan omasta sanomalehdestään, Ilta-Sanomista tai katsoi sen uutisvälähdyksen, jossa haastateltiin mm Autoliiton Pasi Niemistä, niin ymmärtää asian vakavuuden. Autobiili-lehdessä on SA-HK:n lausunto kokonaisuudessaan jäsenistön luettavaksi. Kaikkien muiden lausunnonantajien lausunnotkin voi lukea osoitteesta: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalI->



d=c73d3be8-1bab-4878-9807-799f50e81d04. Tiekarttakin löytyy googlaamalla Fossiilittoman liikenteen tiekartta, jos haluaa aiheesta lisää lukemista. Itse jouduin lukemaan sen useaan kertaan vaikeaselkoisuuden takia. Sitä lukiessani vakuutuin entisestään, että meidän harrastajien tulee ajoneuvojemme teknisten asioiden ohella korostaa ja tuoda esiin ajoneuvojemme kulttuurihistoriallista merkitystä -maanteillämme liikkunutta ja liikkuvaa kulttuuriperintöä. Esimerkiksi, kun Niemisen Simo päräyttää vuoden 1914 Rudge Multinsa käyntiin – se on ääni yli sadan vuoden takaa!

Seuraavaa asiaani pohjustan sillä, että tätä kirjoittaessani tuli mieleeni edesmenneen isäni Olavi Sallisen viisaus. Häntä usein kysyttiin museoajoneuvotarkastajan tehtävään tai arvioimaan jonkun ajoneuvon hintaa. Hän aina kieltäytyi molemmista sanoen, että se on epäkiitollinen tehtävä, koska ajoneuvon omistaja ei juuri koskaan osaa suhtautua ajoneuvoonsa objektiivisesti. Itsekin usein ajattelen tunteella omia harrasteajoneuvojani, koska ne ovat perheenjäseniäni. Korostan kuitenkin, että tyttäreni Pauliina on näitä autoperheenjäseniäni tärkeämpi. Isäni viisaudesta huolimatta aloitin juuri toista kolmivuotiskauttani Museoviraston valtionapujen maantiiliikenteen asiantuntijalautakunnassa, jossa

olen Vehoniemen Automuseon mandaatilla. SAHKilla on myös asiantuntijansa lautakunnassa: Mika Peippo Turusta ja hänen varallaan Jukka Aalto Hämeenlinnasta, SAHKilaisella Vetkulla on omana edustajanaan Mauno Kumpulainen. Tampereen Mobilistien Martti-puheenjohtajamme on lautakunnassa Suomen Maarakennuskoneiden Liiton edustajana. Suomessa ainoana Pohjoismaana on niin yksityishenkilöllä kuin yhteisölläkin mahdollisuus hakea avustusta ajoneuvon säilyttämiseksi käyttökuntoisena. Seuraavan kerran avustusta voi hakea ensi syksynä ja siitä tulee tarkemmat ohjeet Museoviraston sivuille. Meillä on olemassa ainutlaatuinen järjestelmä, joka arvostaa liikenteen kulkuvälineitä kulttuurihistoriallisina esineinä ja samanaikaisesti liikkuvina ajoneuvoina. Koronan takia kaikista määrärahoista on nipistetty – niin on käynyt tällekin rahalle ja jatkossa avustuksia jaettaessa ja avustusohjeita laadittaessa tulee pitää mielessä mm YK:n Agenda 2030-periaatteet. Siis tällaisiakin asioita lautakunnassa pohditaan.

Aurinkoista kevättä, liikutaan kulttuurihistoriallisilla ajoneuvoillamme, jotta ne säilyvät ajokuntoisina. Edelleenkin minulle saa soitella harrastukseen liittyvissä asioissa.

Leila
puh 050 365 70 23



Suomeen on 1900-luvun alussa tullut muutamia sähköautoja. Vuonna 1920 Korpivaara & Halla toi kaksi kappaletta ilmeisesti Rauch & Lang-nimisiä autoja, jotka olivat lähes identtisiä Vehoniemellä esillä ja tässä kuvassa olevan Detroit Electric- sähköauton kanssa.

Pikkupaloja Vehoniemestä

Museolla ajetaan kesällä Mummo Ankan autolla!

Vehoniemen Automuseolla valmistaudutaan uuteen kauden. Näyttelyajoneuvoja tulee olemaan muutama vähemmän kuin ennen korona-aikaa. Tällä varmistetaan leveämmät käytävät ja väljempi sekä siten myös turvallisempi museovierailu. Automuseon, museokaupan ja kahvion aukioloajat riippuvat valtioneuvoston sekä AVIn määräyksistä ja ne kannattaa tarkistaa etukäteen.

Vaihdamme näyttelyä kevään kuluessa ja jatkamme ajoneuvovaihtoja pitkin kautta. Ensimmäisenä olemme uudistaneet moottoripyöräosastomme, jonka tänäkin vuonna rakensimme yhteistyössä Veteraanimoottoripyöräklubin kanssa. Näyttelyn aiheena on pitkän linjan motoristi, Suomen

Mr Rudge, hämeenlinnalainen Simo Nieminen (synt 1938) sekä hänen roolinsa VMPK:n museoajoneuvotarkastus- ja kilvanajotoiminnan johtamisessa ja kehittämässä. Nieminen tunnetaan valtakunnallisestikin merkittävänä entistäjänä ja konservoinnin asiantuntijana. Hänen kokoelmastaan on museolla esillä pyöriä aina polkupyörästä kilvanajoon. Loistavana tarinankertojanakin tunnettu Nieminen avaa Vehoniemellä motoristien perjantaikahvila-kauden 30.huhtikuuta. Museo-vierailla on tällöin mahdollisuus kuulla Niemisen pyörien tarinat hänen itsensä kertomina.

Aiemmin Hyrysyssä on kerrottu Vehoniemen kokoelmiin kuuluvasta jätskifarmarista. Nyt tämä Tampereen

Suomalaiselle Jäätelöliikelle aikoinaan kuulunut, jäätelön kuljetusta varten hankittu Peugeot 203 vm 1955 on valmistamassa ajokuntoon ja tulee saamaan näyttelypaikan läheltä ovea, jotta saamme Pesosta välillä ajoonkin! Jätskifarmari ei tule olemaan näyttelyn ainoa Peugeot.

Yhteistyömme jatkuu myös eestiläisen Laitse Rallyparkin kanssa. Saamme esitellä heidän kokoelmiinsa kuuluvaa Detroit Electric- sähköautoa, joka tunnetaan myös Mummo Ankan autona. Se saa rinnalleen ainakin yhden ellei peräti kaksi muuta sähköautoa. Mummo Anka ajeli Detroit Electricillä sarjakuvissa, joissa Carl Barks käytti taiteilijan vapautta lisäämällä mummon autoon pako-

putken ja sauvaohjauksen tilalle ratin. Aku Anka-lehden kautta tästä tuli maailman tunnetuin sähköauto. Odotamme koronan jälkeistä aikaa, jotta saamme auton omistaja Üllar Suvemaan Laitse Rallyparkista Suomeen ja ajamaan näytösajoa Detroit Electricillä. Kovin kauas autolla ei körötellä 32 kilometrin huippunopeudella. Lisää tämän auton mielenkiintoisista ja yllättävistä yksityiskohdista kerromme Vehoniemellä. Näytösajon ajankohdan tulemme kertomaan mm facebook- ja www.automuseo.com-sivuil-lamme.

Teksti Leila Suutarinen
Kuva: Meelis Niin

KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

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



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

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

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

Tampereen Seudun Mobilistit ry Hallitus

Hyrysysin kauppapaikka



Myy tai osta. Ilmoita Hyrysysin kauppapaikassa!

Myytävänä:

Vanteet: Mopar Rallye Wheels 14x6 4kpl täydelliset koristerenkaat ja keskustat, Mopar 15x5 peltivanteet, 15x6 kromivanteet + pillerikapselit, kahdella pulttijaolla ja noin 60 % renkailla.

Varaosia: Ford Taunus 17M / P3, mm:ssa hyvät etulokasuojat, ym. pisteosia. Studebaker 1947-64 kaikenlaista osaa. Chevy -56 :sen korin osia.

Autoradioita, nauhureita, levysoittimia ja matkaradioita, mieluummin kaikki kerralla noin 50 kpl!

Autolehtiä: Tekniikan maailma 1953-88, V-8 1978-2021, Mobilistit+Seniorit kaikki ilmestyneet, Retro kaikki ja Klassikot kaikki, Lisäksi autokirjoja noin 15 kirjahyllymetriä.
Hinnat edulliset! antti.prusi@jippii.fi, tai 040-5518743

TULEVAT TAPAHTUMAT 2021

HUHTIKUU

huhtikuu 22. Kevätkokous Teams ja Mobilia klo 18.
Katso ilmoitus s. 40 ja ohjeet s. 39

huhtikuu 26. siivoustalkoot Restaurannassa

peruttu tai siirretty:
American Car Show, Hot Rod&Rock Show, Classic MS

TOUKOKUU

toukokuun 1. Vappuajo, katso ilmoitus s. 13

toukokuun 6. OS-palkinto. Tampereen Mobilistien
entisöintipalkinnon jako Vehoniemen Automuseolla

toukokuun 15. Museoiden yö?/Keski-Suomen Talviajo??

toukokuun 22. Kevät Kangasalan Varaosapäivä.
Katso ilmoitus s. 33

toukokuun 22. Kangasala Classic Cars-ajo
harrasteajoneuvoille. Järj. Vehoniemen Automuseo.
Tiedustelut ja ilmoittautumiset leila@automuseo.com tai
050 3657023

KESÄKUU

kesäkuu 5. Ajo Lavian linja-automuseoon

kesäkuun 12. Kurvaa Kangasalle – LA-autopäivä
Mobilian pihassa. 12.6. Pienoismallipäivä
Vehoniemen Automuseolla yhteistyössä
Pienoismallikeräilijärekisterin kanssa. Kurvaa
Kangasalle tahtuman järjestäjät: Kangasalan kaupunki,
Tampereen Mobilistit, Linja-autoharrastajat, Mobilia ja
Vehoniemen Automuseo.

kesäkuun 11.-12. SAHK:n Retkeilyajot,
katso ilmoitus s. 31

kesäkuun 15. Dahlioniden aikaan Erkki Frickin arboretum

HEINÄKUU

heinäkuun 10. Näsijärviajo, katso ilmoitus s. 27

heinäkuun 15. Ajo Hämeenkyröön

heinäkuun 17. Kesä Kangasalan Varaosapäivät,
katso s. 33

ELOKUU

elokuun 28. Mersu. -tapahtuma Mobilian pihalla

elokuun 28. Vehoniemiajo harrasteajoneuvoille. Järj.
Vehoniemen Automuseo. Tiedustelut ja ilmoittautumiset
leila@automuseo.com tai 050 3657023

elokuun 28. Syys Kangasalan varaosa- ja rompepäivät,
katso ilmoitus s. 33

MARRASKUU

marraskuun 24. Syyskokous

JOULUKUU

joulukuun 5. puurojuhla Salissa klo 15

Lähtökohtaisesti ajot ajetaan ”pysy autossa”
periaatteella kaikissa olosuhteissa, pandemiatilanteen
mukaan sitten muu retkiohjelma.

Mustalahti menee, niin kuin aina ennenkin.
Keskiviikkoiltaan meillä on nyt käyttölupa.

”Varastossa” on kaksi ajoa (ainakin) Parkanoon ja
Ahvenistolle tapaamaan paikallisia yhdistyksiä, Ne
ajetaan heti, kun pandemiatilanne sallii heidän kutsua
meidät.

Tartuntatautien varautumisohteet saattavat muuttaa tapahtumakalenteria.
Katso ajankohtaisin tilanne nettisivuiltamme: www.tammob.com

Jos olet epävarma, onko sähköpostiosoitteesi jäsenrekisterissä,
lähetä nimesi sähköpostiosoitteeseen: tammob1964@gmail.com

Ajan tasalla oleva sähköpostiosoitteisto parantaa palvelukykyämme merkittävästi.

KEVÄTKOKOUKSEN TEAMS-JÄRJESTELYT

Laki väliaikaisesta poikkeamisesta osakeyhtiölaista, osuuskuntalaista, yhdistyslaista ja eräistä muista yhteisölaeista covid-19-epidemian leviämisen rajoittamiseksi (677/2020) määrää, että kevään 2021 kokouksissa saa käyttää asiamiestä ja etäosallistumista. Lakiin tai sääntöihin perustuvaa kokousta ei kuitenkaan enää voida siirtää myöhemmäksi.

Meidän kerhossamme tämä tarkoittaa, että

1. jokainen kokoukseen tulija ilmoittautuu etukäteen Ari-Pekka Lällälle. On oletettavaa, että fyysisesti läsnä voi olla joko kuusi (6) tai kymmenen (10) jäsentä.
2. jokainen kokoukseen osallistuva saa edustaa valtakirjalla yhtä muuta jäsentä, kuten säännöissämmekin sanotaan. Yleensä tämä on melko harvinaista, mutta poikkeustilanteessa tällä halutaan vahvistaa yhdistysdemokratiaa siten, että useamman jäsenen ääni tulee kuulluksi.
3. kokous pidetään huhtikuun loppuun mennessä, kuten sääntömme sanovat ja
4. kokoukseen voi etäosallistua yhdistyksen järjestämällä etäyhteydellä, vaikkei näin lue säännöissämme. Käytännössä se tarkoittaa tietokoneen tai älypuhelimien kautta Teams-yhteyttä. Tämä on useissa järjestöissä ollut käytössä ainakin viime vuonna, joissakin edistyksellisissä yhteisöissä jo aikaisemminkin. Teams on yksinkertainen: Siihen kutsutaan ilmoittautuneet, jotka pääsevät kokoukseen vastaamalla kutsuun. Ryhmäpuhelu mahdollisuus järjestetään myös tarvittaessa.

Tampereen Seudun Mobilistien jäsenet, jotka haluavat osallistua yhdistyksen kevätkokoukseen ilmoittautuvat **15.4 mennessä** yhdistyksen rahastonhoitajalle (Ari-Pekka Lällä) sähköpostilla **lalla@kolumbus.fi**. Ne, jotka osallistuvat etänä Teams-ohjelmalla, saavat vastauksena ja vahvistuksena ohjeen Teams-kokouksen kulkuun muutama päivä ennen kokousta.

Ohjeita voi kysellä Ari-Pekalta, mutta etsimme mielestämme parhaat ohjeet, jotka vastaavat kaikkiin kysymyksiin ja löytyvät tästä linkistä:

https://www.yrittajat.fi/sites/default/files/kokoukseen_liittyminen_mikrosoft_teamsissa.pdf

Liittyminen linkin avulla puhelimesta

Sinun on ladattava ja asennettava Teams-mobiilisovellus voidaksesi käyttää Teams-kokouksen parhaita ominaisuuksia, kuten ääntä, videota ja sisällön jakamista.

Jos sinulla on puhelimesta sovellus, valitse kokouskutsussa Liity Microsoft Teams -kokoukseen. Sovellus avautuu ja voit liittyä kokoukseen. Jos sinulla ei ole sovellusta, siirryt sovelluskauppaan, josta voit ladata sen.

Huomautus: Yritä ladata sovellus ennen kokouksen aloittamista. Tämä saattaa kestää muutaman minuutin internet-yhteydestä riippuen.

Jos sinulla ei ole Teams-tiliä, valitse Liity vieraana ja kirjoita nimesi, jotta voit liittyä kokoukseen vieraana. Jos sinulla on Teams-tili, valitse Kirjaudu sisään ja liity liityäksesi ja nähdäksesi kokouksen keskustelun ja muuta. Kokouksen järjestäjän asetuksista riippuen siirryt joko suoraan kokoukseen tai aulaan, josta joku muu voi liittää sinut kokoukseen.

KOKOUSHKUTSU

Tampereen Seudun Mobilistit ry:n

KEVÄTKOKOUS

Torstaina 22.4.2021 klo 18.00

Mobilia, Kustaa Kolmannen tie 75, 36270 Kangasala

Tilaisuus alkaa klo 17.30 kahvilla.



12 § YHDISTYKSEN KEVÄTKOKOUS

Yhdistyksen kevätkokouksessa päätetään seuraavat asiat:

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

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

TERVETULOA

Martti Piltz

Puheenjohtaja

Tampereen Seudun Mobilistit ry



HUOM!

Kokoukseen voi osallistua Mobiliassa koronarajoitusten puitteissa, mutta paikalle saapuvia pyydetään ilmoittamaan tulostaan 15.4.2021 mennessä lalla@kolumbus.fi. Etäyhteydellä kokoukseen osallistuville lähetetään sähköpostissa teams-linkki viimeistään 20.4.2021. Jokainen läsnäolija saa edustaa valtakirjalla yhtä muuta jäsentä.