

*Automobilii = Herra miesten historiallinen harrastus!*

# HYRYSYSY

No 1

1976



# MENOLAINEN

SA-HK:n TAMPEREENKERHON KERHOLEHTI. TOINEN VUOSIKERTA

## Sihteerin palsta.

Kesän -76 tapahtumista seuraavaa:

Perinteellinen Vappuajelu ajetaan 1.5. Lähtö linja-autoasemalta kello 11 ja suuntana on Nokia jossa ruokapaikkana on Musta-Härkä. Diamondilla pääsee autottomat.

Kerhoillat touko-, kesä- ja heinäkuussa vietetään Restaurannassa. 4.5 alkaen ja 19.5 on viimeinen palaveri ennen retkeilyajoja. Silloin toivotaan myöskin tyttöjen läsnäoloa koska 23.5 eli sunnuntaina on Restaurannan vihkiäiset ja tarjoilu ja kahvinkeitto on meidän huolenamme.

Juhannustanssit Toivolassa 26-27.6 on seuraava tapaus jossa tarvitaan paljon poikia ja tyttöjä työhön. Juhannusaattona tanssit kestävät kello 3 ja -päivänä kello 1. Aarre Kari orkestereineen on molempina päivinä ja me vastaamme järjestyksestä, lipunmyynnistä, kahviosta ja makkaranmyynnistä. Järjestysmiesten nimet minun pitää antaa poliisilaitokselle joten soitelkaa tai ilmoittautukaa seuraavassa kerhoillassa.

Jos ja kun teillä on epäselvyyksiä tai kysyttävää jäsen- tai liittymismaksuasioissa niin ottakaa suoraan yhteys rahastonhoitaja Erkki Frickiin, puh. 772285 Kangasala KOP. Vastaavasti kun haluatte saada asiaa esille Automobiili-lehdessä niin soitelkaa Pekka Urrialle puh. 32453. Pekka on meidän lehdistömiehemme Helsinkiin päin. Järvenpään Matti huutelee haloota iltaisin puh. 710048. Honkasen Harri ja Aakkulan Matti ovat perillä Restaurannan tekemättömistä töistä. Harrin saa kiinni puh. 646666 ja Matin puh. 771107.

Kerhon asioimistonumero 5166-4 vakuutusyhtiö Autoilijoissa ottaa vastaan kaikenlaisia vakuutuksia, muistakaapa sitä kun teette uusia vakuutuksia. Se paljon puhuttanut automobiilivakuutus on vielä epäselvä mutta eiköhän perästä kuulu jo parempaa.

Restaurant-paitoja on Sallisen Liljalla, sekä kesä että talvipaitoja. Uusia ei enää teetetä sillä hinnat ovat nousseet hirmuisesti. Te, joilla ei vielä ole kyseisiä paitoja ottakaa yhteys Liljaan puh. 770222.

Seuraava kiertokirje tulee kesäkuun puolessavälissä jossa selviää mitä tehdään syysymmällä. Runsaisiin tapaamisiin: sihteeri EILA



# Puheenjohtajalla on asia!

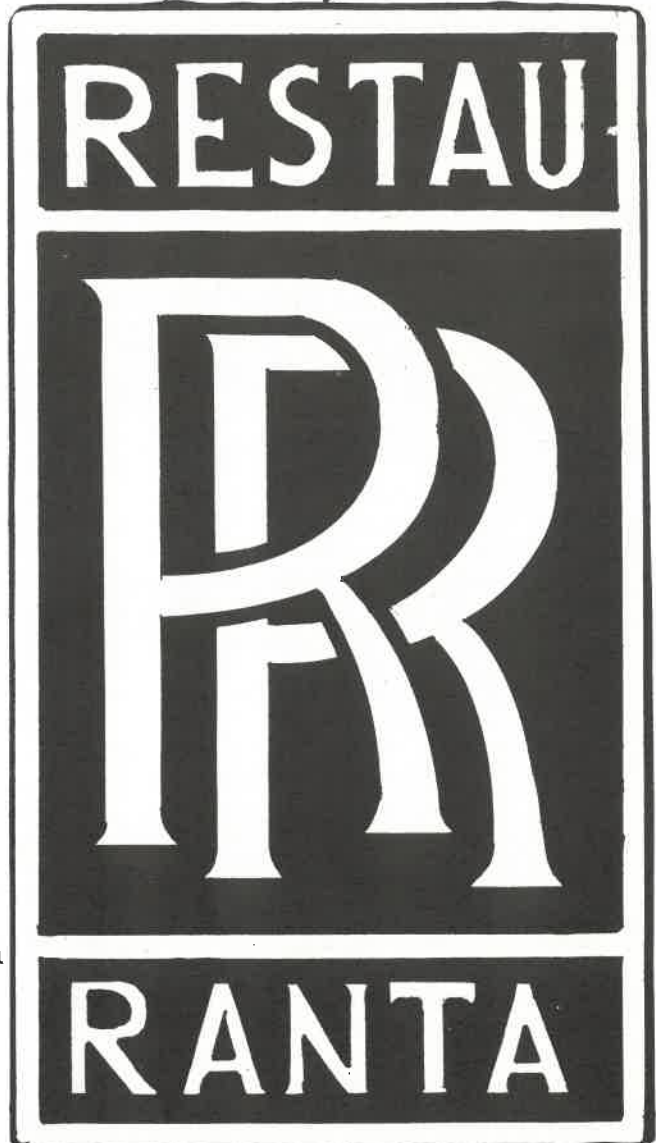
Vuosi 1976 on kerholaisille toiminnan vuosi, siitä tekee sihtteri jäljenpäjä tarkempaa selkoa, kuitenkin muutama sana ensikesästä. Retkeilyajojärjestelyt ovat jo pitkällä, kilpailukutsut jo postitettu harrastajille. Jokainen kerholainen huolehtikoon siitä autobiilinsä ja konepyöränsä on ajossa mukana jos nyt ei itsensä kerholaisen kuljetta-  
mana, koska toimitsijoita tarvitaan, niin ainakin velipojan tai muijan veljen kuljetta-  
mana. Ajoista ei sen enempää kaikki muu selviää kilpailukutsusta kun sen tarkkaan lukee.

Restaurantta on se paikka joka ensikesänä kokoo kansaa yhteen. Työtä siellä on tarjolla jokaiselle perheenjäsenelle jotakin. Ja onhan siellä jotain näkyvääkin noin niinkuin uskon vahvistamiseksi. Olen sitä mieltä että tuollainen 120 jäsenen porukka tänäkin kesänä jotain saa aikaan.

*Delagekoskella 31.3.76*  
*Matti Järvenpää*

ONKO TÄMÄ Restaurannan virallinen „Nokkamerkki“ vai keksiikö joku vieläkin paremman ???

*mf.*



HYRYSY - MENOLAINEN on

SA-HK:n Tampereen kerhon jäsenlehti, painatusmäärä 200 kpl jaetaan jokaiselle jäsenelle.

lehden toimituskunta

M Järvenpää pj  
P Arvio varapj  
L Sallinen toimitussihtteri  
E Renko sihtteri  
R Renko jäsen  
S Pyykkönen jäsen  
H Hakala jäsen  
M Vihervirta Jäsen

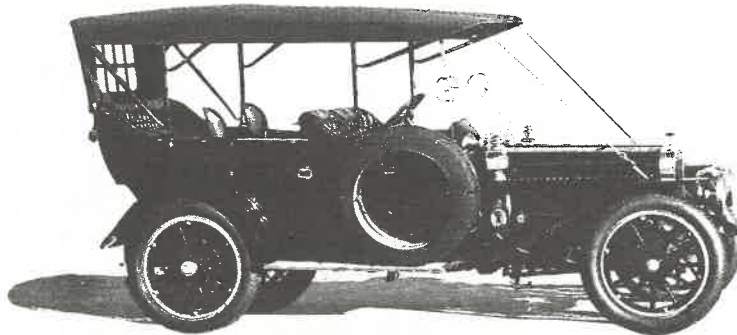
*%%*

AUTOMOBILIINÄYTTELY Pietarsaaressa

1-2.5.-76 Scan-Auton tiloissa käykää hyvät kerholaiset tutustumassa järj. Pietarsaaren Veteraaniauto Klubi.

Tuhannet harrastajat ovat havahtuneet huomaamaan miten suurenmoista on omistaa, näpelöidä tai ihan vain ihailla noita menneiden aikojen kaunokaisia

## Nuo ihanat vanhat autot



Vuoden 1911 Winton Touring Car; 6 sylinteriä, 48 hevosvoimaa

JAMES STEWART-GORDON

**A**URINKOISENA päivänä viime lokakuussa huomasi olevani Pennsylvaniassa Hersheyin stadionilla pölykapseleita myöten kaihon hyökyaalossa avointen teiden ja avoautojen aikakautta kohtaan. Kanssani tuota 170 hehtaarin aluetta kiertelemässä oli 150 000 ihmistä, jotka olivat kokoontuneet Antique Automobile Club of American Itäisen osaston suystapahtumaan, nelipäiväiseen ulkoilmajuhlaan ja kirpputoriin — maailman suurimpaan vanhojen autojen, varaosien ja entisöintitarvikkeiden näyttelyyn.

Autoaarteiden metsästäjät kilpailivat keskenään kojujen luona, joissa oli tarjolla kokonainen Klondike ajan arvettamia magneettoja, pakosarjoja, äänenvaimentimia, ohuita renkaita, varhaismallisia jäähdymenkoristeita, yhä alkuperäispakauksessa olevia syytystulppia ajalta ennen ensimmäistä maailmansotaa ynnä muita harvinaisuuksia. Siellä täällä seisoi myytävänä olevia autoja — alkaen vuoden 1935 mallia olevasta venepäisestä täydellisesti entisöidystä Packardista (250 000 markkaa) katottomaan, pyörättömään vuoden 1933 malliseen Teraplaneen (jonka hintaa ei ole ilmoitettu, mutta johon kiinnitettyssä lapussa lukee VAATII TYÖTÄ). Ja siellä oli, myös täydellisessä alkuperäisessä loistossaan, noin 750 autoa, jotka oli tuotu Hersheyhin aitouden arvioimista tai entistämistä varten — eli mahtavia Locomobilejä, nopeutta uhkuvia Chalmerseja, juhlavia Minervia, aristokraattisia Benzejä, kuusitoistasylinterisiä Cadillacia, leopardinnahalla verhoiltuja Isotta-Fraschineja.

Hersheyin tungos, sekasorto ja toveruus kuvastavat tämän päivän valtavasti lisääntyneitä kiinnostusta vanhoihin autoihin. Todellakin, historiallisten autojen keräily, entisöinti ja niihin sijoittaminen on kehittynyt yhdeksi nopeimmin kasvavista harrastuksista Yhdysvalloissa. Vanhojen autojen keräilijöitä arvioidaan tänä päivänä olevan miljoonan verran, ja heistä vain 220 000 kuuluu rekisteröityihin järjestöihin. Loput ovat järjestäytymättömiä, mutta hyvin innostuneita, alkaen harrastajasta, joka kuluttaa vapaa-aikansa muuttamalla vanhaa autonrötisköä toimivammaksi koneistoksi, miljoonikseen asti, joka on valmis maksamaan omaisuuden täydellisesti entistetyistä harvinaisuuksista, kuten klassisen kauden Bugatti Royalesta, joita on tiettävästi jäljellä vain kuusi kappaletta.

Pennsylvanialainen Roy Whitmore, eläkkeellä oleva Pan American World Airwaysin entinen päämekaanikko, jonka mielimerkki on Rolls Royce (hänellä on niitä kuusi), sanoo: "Jos pitää mekaanisten esineiden kauneudesta, tällaisen auton entisöinti ja ajaminen on samanlaista kuin hienon kellon kokoaminen, kun tuntee sen jokaisen osan tikittävän täydellisesti." *Los Angeles Timesin* kustantaja Otis Chandler omistaa 12 klassista autoa, joukossa vuoden 1931 mallia oleva Duesenberg Tourster, jonka arvo on noin 750 000 markkaa. "Pidän taiteesta monessa muodossa", hän sanoo, "ja nämä autot ovat liikkuvaa taidetta."

Olivatpa syyt mitkä hyvänsä, antiikkiauto on päässyt pinnalle. Vanhat rämät, joita kymmenkunta vuotta sitten kaupattiin romun kilo-

hinnoilla, tuottavat nyt suuria summia. Viime vuonna esimerkiksi Arlingtonissa Texasissa 75 historiallista autoa huutokaupattiin 4 135 000 markalla. Yleensä kuuluisuuksien autot tuottavat hyvin korkeita huutoja. Äskettäin myytiin vuoden 1933 mallia oleva Duesenberg, jolla Greta Garbo oli ajanut, 330 000 markalla. Adolf Hitlerin yhden paraattiauton, valtavan kuusipyöräisen luodinkestävän Mercedesen hinnaksi arvioidaan lähes miljoona markkaa, ja se tuottaa mukavan toimeentulon omistajalleen, joka näyttelee sitä messuilla ja sirkuksissa kaikkialla maassa.

Mitä lähempänä vanha auto on siitä kuntoa, jossa se aikanaan lähti kaupasta, sitä korkeampi on sen arvo. Koska vain hyvin harvat vanhat autot ovat kestäneet ajan hampaan nakerruksen, entisöinnin tarkkuus riippuu siitä, onko alkuperäisosa saatavissa. Merkkien ja vuosimallien moninaisuuden vuoksi — siitä asti kun moottoriaikakausi alkoi, yksitään Yhdysvalloissa on markkinoitu melkein 5000 mallia — entisöijät pyrkivät keskittymään yhteen ainoaan erikoisuuteen.

Newyorkilainen Fred Kanter, viiksekäs insinööri, on Packardin entisöimis- ja varaosamaailman Sherlock Holmes. Nyt kolmeakymmentä lähenevä Kanter aloitti uransa viisitoistavuotiaana. Silloin hän eräiden ystäviensä kanssa osti vanhan Packardin, jonka tavarasäilöstä löytyi varaosia. Osien myynti enemästä, kuin koko auto oli maksanut, antoi alkusysäyksen hänen uralleen. Hän rahoitti opiskelunsa Lehigh-yliopistossa etsimällä Packardin osia ja myymällä niitä toisille entisöijille.

Tänään hänellä on veljensä Danin kanssa New Jerseyssä olevassa varastossa noin 3,7 miljoonan markan arvosta varaosia. He käyvät kauppaa maailmanlaajuisesti, pääasiassa postin välityksellä. Joka vuosi he lastaavat kuormurinsa täyteen varaosia ja suuntaavat Hersheyhin, pikemmin huvi- kuin liikematkalle. Fred sanoo: "Minua hytkäyttää aina, kun joku jostain kaukaisesta maasta tulee luokseni ja sanoo: 'Ette tunne minua, mutta olette vuosikausia lähettänyt minulle osia ja neuvoja.'"

Kanterin veljesten yrityksen kaltainen laitos on välttämätön esimerkiksi sellaiselle entisöijälle kuin Irving Schiffmanille, joka on viimeksi kuluneet kymmenen vuotta entistänyt autotallissaan New Jerseyssä

vuoden 1940 mallista Packardia. Hänen oli löydettävä täsmälleen sellaista kromilistaa, jollainen kerran koristi peruutuspeiliä, sekä sellaista johtoa, jollaista käytettiin sytyyslaitteissa. "Se on kuin palapeliä rakentaisi", hän selitti. "On mahdollista lopettaa niin kauan kuin yksikin osa puuttuu."

"Minkä arvoinen autonne on valmiiksi entistettynä?" kysyin.

"Noin 45 000 markan", hän vastasi.

"Kuinka paljon olette käyttänyt siihen?"

"No, jos ei lasketa aikaa ja matkakustannuksia, noin 45 000 markkaa. Mutta jos lasketaan se, kuinka hauskaa minulla on ollut, olen paljon voitolla."

Istä johtuva kuluminen, luonnonvoimat ja sodanaikaiset romukeräyskampanjat ovat harventaneet entisöimiskelpoisten antiikkiautojen rivejä. Ja monet kerran yleisessä tarjonnassa olleet aarteet ovat joutuneet suurille amerikkalaisille automuseoille. Nämä laitokset ovat todella valtavia — niistä ykköstilalla on maailman suurin Renossa, Nevadassa, sijaitseva Harrahin autokokoel-

ma, jolla on 1500 autoa. Erikoistuneet autonetsijät pystyvät kuitenkin yhä löytämään melkoisesti koskemattomia aineistoa.

Useita vuosia sitten Guy Sherman Harrisburgista Pennsylvaniasta matkusti lankonsa ja kahden ystävänsä kanssa Altonaan etsimään vanhaa Cadillacia, jonka muuan asiaa harastava liikennelementäjä oli nähnyt erällä pellolla. Lumi peitti maan, mutta asiantuntijat pystyivät jäljittelemään kuusi vanhaa autoa rojukasojen alta. "Se Cadillac osoittautui kelvottomaksi", Sherman sanoi minulle. "Mutta ei sillä ole väliä. Saimmehan kierrokseen kuusi muuta autoa."

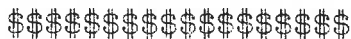
Levitessään on vahojen autojen harrastus elvyttänyt rinnakkaisia harrastuksia. Tänä päivänä keräillään autokirjallisuutta, vanhoja pölykapseleita, messinkilamppuja ja muuta vanhuuttaan viehättävää. Keräilijöiden johtava kerho, Auto Enthusiasts International, on keräilijöiden tuki ja turva. Tämän ryhmän tyyppilinen edustaja on erään keskilämmen collegen englanninlehtori, joka on monta vuotta ostellut vanhoja autonomistajan käsikirjoja. Koska esimerkiksi vuoden 1924

mallisen Franklinin käsikirja saattaa maksaa ostajalle jopa 280 markkaa, hänen harrastuksensa on varsin kannattava.

Katsoipa keräilijä vanhoja autoja harrastuksena tai sijoituskohteena, tosiasiana pysyy, että itse autot herättävät kiinnostusta ja innostusta. Kuljeskellessani Hershey'n stadionilla katsellen silmät pystyssä noita antiikkiesineitä totesin muistelevani suuren Gatsby'n, Kultahatun päiviä. Sitten näin sen! Pysäköitynä aivan kentän toisessa päässä oli vuoden 1922 mallinen Star, sama musta, avoin markailumalli kuin isäni ensimmäinen auto.

Kysyin omistajalta, saisinko kaveriksi viedä siihen ihan vain kokeakseni, miltä se tuntuu puolen vuosisadan tauon jälkeen. Kun laskin käteni päiselle ohjauspyörälle, mieleeni nousi elävänä kuva isästäni päässään kirjavalla nauhalla varustettu olkihattu istumassa virmistäen ohjauspyörän takana ja katsoen vieressään edessä istuvaa äitiäni, sanomassa hänelle ja koko maailmalle: "Tämä se on elämää!" Ja ensimmäisen kerran tunsin ymmärtäväni, mistä vanhojen autojen harrastuksessa oikein on ky-symys.

artikkeli julkaistu Oy Valitut-Palat - Reader's Digest Ab:n luvalla



Tämänkevään lehti-ilmoituksia niistä harvinaisuuksista, ainoista suomessa, ainutlaatuisista tilaisuuksista jne... ota kiinni jos saat.

**Ainutlaatuinen harvinaisuus**  
**Citroen 15 six 1952**  
Täysin kunnostuskelpoinen, vaillinaisesti ajokuntoinen, (kytkinvika). Tilaisuus joka tuskin toistuu. H. 8000,-. Puh. 822747.

**MOSSE ROADSTAR**  
-56, ainoa tyyppikatsastettu avomosse Suomessa. Ei katsastettu. Moottori ja sisustus 48.000 km. Hinta vähint. 800,-. Soita heti 885381.

2 purettua EMW Sport Coupe  
2 + 2 autoa - 55 h. 2000,-.  
Puh. 6980496.

**Keräilijät**  
Buick Super V-8 Hardtop -58.  
Ei kats. Myös vaihdetaan. P. 955-17964.

**KERÄILIJÄT**  
**Ford Touring**  
vm -37  
Itt. puh. 972-1069.

Autoharrastus  
Mercedes-Benz  
220 (250) CE  
Coupe -61.  
Tunneilla lisensivastuksella. P. 921-393397.

Chevrolet avo-auto 1972 täysin entisoitu myydään eniten tarjoavalle Vast. HS konttori Nim.merk. "Yksilö".

Erikoinen, ainoa Suomessa Ford 1970 L.T.D. Country Sg. Omistaja myy sunnuntaina. Osoite Viitasuontie 3 Puistola.

Autoharr. Buick special -37. Ajokuntoinen. Puh. 921-711224.  
**AUTOHARR. ROVER LICH SEDAN - 49 AJOKUNTOINEN. PUH. 921-711224.**

Volvo 44-58. Harvin. hyväk. H. 1550,-. P. 766550.

Chevrolet avoauto 1927 täysin entisoitu myydään eniten tarjoavalle. Vast. HS konttori nimimerk. "Yksilö".

**URHEILU-AUTOT**  
PONTIAC TRANS AM '75 huippuerikoinen, nopea, erikoisvarust.  
CHEVROLET CORVETTE STING RAY huippunopea harvinaisuus. Osam. ja vaihd. P. 8728301.

AUTOVANHUS hyväkunt. Chevrolet -47 P. 918-40615.

OPEL OLYMPIA 4 hengen -38  
OPEL OLYMPIA 4 hengen -37  
DKW kevytmoottoripyörä -28  
P. 917-21376.

Kunnostettu autovanhus MERCEDES BENZ 300 -52 Kalmun-  
katu 8, puh. 54 856.

Hvittainen moottorivene, pituus 5,65 m, soutuvene Terhi 310, siinä 4 hv moottori, AJS-moottoripyörä, 2 moottoria mukana. Puh. 96 262-541.



Tiedoksi jäsenille :

Emalimerkkien korjausta ja emalointia Tampereenpuolella suorittaa kultaseppä Tuomo Vainikainen os. Verkatehtäankatu 11 p.21448.

## AUTON ALKUVAIHEET SUOMESSA

Maahamme mainitaan tuodun ensimmäinen auto jo 1895, mutta tietävästi ensimmäinen tuotiin v 1900. Sen omisti kamariherra Hjalmar Linder ja se oli Renault-merkkinen. Se herätti seuraavina vuosina sekä pelkoa että kauhua maamme teillä, varsinkin koska omistaja piti kovasta vauhdista. Alku oli tehty ja niin tuotiin maahan seuraavina vuosina lisää autoja yksin kappalein. Hevoset samoinkuin hevosmiehetkin saivat kokea monta kovaa hetkeä maanteillä liikkueensa eikä heidän vastemmiesityksensä autoa kohtaan varmaan kokonaan ollut epäoikeutettuaakaan. Näissä vanhoista autoista on muutama säilynyt museoissa meidänkin nähtäväksemme.

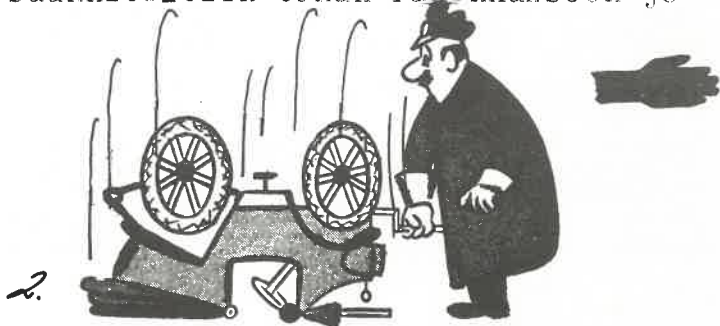
Maamme autokaupan alkuvuodet ovat hämärän peitossa. Autojen maahantuontihan tapahtui pienissä määrin ja milloin mitään tietä. Harrastus alaan oli kuitenkin jo kasvanut siinä määrin, ettei auto enää v 1905. seuduilla ollut mikään tuntematon kulkuneuvo. Mainittuna vuonna perustettiin maamme ensimmäinen autoliike, jatkoksi aikaisemmalle lasku- ja kirjoituskone liikkeelle. Perustaja oli S Nikolajeff Jr. Uuden liikkeen osakepääoma oli 3200 markkaa silloista rahaa. Kun nimenomaan tämän liikkeen perustajan omakohtaisilla ansioilla on laajakantoiset seuraukset maamme autojen käytön ja autokaupan kehitykselle, lienee syytä hetkeksi viivähtää sen toiminnassa. Koska perustaja oli sekä aloitekykyinen että konkreettinen, alkoi harrastus ilmetä yhä laajemmissa piireissä, eikä vähiten siksi, että liike ymmärsi ja osasi käyttää hyväkseen mainostusta yllättävän uudenlaisella tavalla. Tässä suhteessa mainittakoon mm vuodelta 1907 Axel Gallen-Kallelan laatima automainos. Sen alkuperäistä kappaletta ei ole olemassa, koska taiteilija itse piirsi ja syövytti sen kivelle. Nikolajeffin mainonta ei kuitenkaan rajoittunut vain lehdistöön vaan siinä oli osansa niin automaatoilla kuin näyttelyluontoisillakin tulaisuuksilla.

Oli selvää ettei Nikolajeffin autoliike jäänyt kasvavan kysynnän vuoksi ainoaksi, vaan perustettiin maahan, varsinkin Helsinkiin muitakin autontuontiliikkeitä, kuten Walfried Alftan, Aatra-Auto ym. G F Stokman, innokas polkupyöräilijä, alkoi myöskin myydä autoja. Mainitaampa liikkeiden välillä esiintyneen joskus varsin kovaa kilpailuakin.

Konsuli Nikolajeffin aloitteet olivat suurisuuntaisia ja monipuolisia. Niinpä hänen aloitteestaan Helsinkiin saatiin ensimmäinen paloauto, liike julkaisi ensimmäisen ajo-opiaan ja ensimmäisen kuvitetun kaksikielisen autohinnaston. Myöskin suunniteltiin jo autobussilinjoja Helsinkiin. Viimeksimainittu kysymys joutui myöhemmin v 1913 vakavan kiistan alaiseksi, johon mm. sekaantui Guss Matson, joka asettui heti kannattamaan kunnallisen autoliikenteen järjestämistä. Yritys raukesi kuitenkin pitkiksi ajoiksi.

Nikolajeff lienee ollut meillä ensimmäinen, joka painotti autoliikkeen vastuuta ostajiaan kohtaan, esittäen, että autoliikkeen tarkoituksena ei ole vain myydä autoja, jonka jälkeen kaikki velvollisuudet ostajaa kohtaan lakkaavat, kun ne oikeastaan vasta silloin alkavat.

Konsuli Nikolajeffin rakennuttama autopalatsi oli jonkillaan päätös ensimmäisen autontuontimme nousukauden tuloksista vuosien 1910-1913 välillä. Siihen kuului korjaamo, kumikorjaamo, moottorien koetteluhuone, siinä oli "maan suurin näyteikkuna", autotallit 40 autolle, 20.000 litran maanalainen bensiinisäiliö ja eri kerroksissa autohalleja. Kun liiketalo avattiin, oli näyttelykerroksessa 58 autoa ostavan yleisön tarkastettavina. Erikoista autokoulua suunniteltiin tähän rakennukseen jo v. 1914.



Ajan harrastuksista mainittakoon jonkillaist maantiekilpailun vasti-  
neet, pitkänmatkan maantieajot. Eräs tällainen järjestettiin Helsingis-  
tä Ouluun. Matkan pituus oli 926 km ja siihen kului aikaa 26 tuntia 14  
minuuttia, keskinopeus siis hieman yli 35 km/t. Ilmankos "Tuulispääkin"  
kirjoitti tästä tapauksesta mm "Juna on kuollut, eläköön Opel-auto".  
Maailmansotaan saakka maahan saapuneista autoista ei ole helppo saada  
tarkempia tietoja. Päivälehdet, joilla oli ollut tilaisuus tutkia maa-  
hantuontia, mainitsevat v 1912 mennessä tuodun noin 1000 autoa. Jo sil-  
loin kehoitettiin perustamaan autoalan yhdistyksiä ja saamaan niihin  
jäseniä, jos varsinkin jäsenmaksut ovat alhaiset, mutta siirtyi perusta-  
minen sodan vuoksi vuoteen 1919.

Vuoden 1914 lopulle saakka kasvoi autoalan liiketoiminta. Henkilöauton  
rinnalle olivat ilmestyneet kuorma- linja- ja vuokra-autot. Linjaliikenteen  
pani maassa alulle agronomi L Herlevi, järjestämällä 28 hv Opel-  
alustalle 16 hengen avokatoksella ja suljettavilla sivuilla varustetun  
korin. Linja oli tyypillinen maaseutulinja välillä Mäntsälä-Järvenpää.  
V 1913 liikennöi Kotkan-Hovinsaaren väliä ensimmäinen Sveitsistä maahan  
tuotu "kaupunkiauto". Yrityksiä linjaliikenteen järjestämiseksi on kui-  
tenkin ilmeisesti tehty jo ennen vuotta 1912, mutta tarkempia tietoja  
näistä ei ole.

Vuokra-autoliikenne kehittyi myöskin melkoisen vilkkaasti, sillä v 1909  
mainitaan Helsingissä olleen 41 vuokra-autoa, mikä määrä oli v1913 kohon-  
nut 132:een. Silloisissa oloissa oli näiden valvonta usein sangen työ-  
lästä, koska hintakiskomisista mainitaan usein sattuneen ja kuljettajien  
"sairastuneen", kun mittarien tarkastuspäivänä piti tuoda vaununsa kat-  
sastuksiin.

Maan bensiinimyynti oli ennen maailmansotaa varsin järjestymätöntä ,  
sillä maan suuret tuontiliikkeet keskittivät tuontinsa pääasiassa pet-  
rooliin ja muihin naftatuotteisiin. Kesti aina vuoteen 1925 saakka, en-  
nenkuin bensiinin myynti järjestettiin kautta maan asemilta tapahtuvaksi  
myynniksi.

Maailmansota keskeytti monet suurisuuntaiset suunnitelmat ja suuri osa  
maan autoistakin sai siirtyä silloisen venäläisen sotaväen käyttöön.  
Tulevaisuuteen tähtääviä suunnitelmia oli kuitenkin runsaasti. Niimpä  
v 1917 perustettiin Korpivaara & Holmin autoliike 2000 mk pääomalla.  
Se sijaitsi silloisen Ekbergin kahvilan käytävässä Aleksanterinkadun  
varrella Helsingissä. Tästä vaatimattomasta alusta on kehittynyt nykyi-  
nen suurliike, entinen Korpivaara & Halla, nykyinen Korpivaarayhtiöt.  
Vapaus sodan kestäessä, tarkemmin määritellen helmikuussa 1918, oli 10 yk-  
sityisautoa luovutettu "Helsingin etapin" käyttöön. Tämä lakkautettiin  
sodan päätyttyä, mutta sen ohella jäi vielä toimimaan ns Uudemman in-  
sinööripiirin autovarikko, joka muutettiin Yleisesikunnan autokomennus-  
kunnaksi elokuusta 1918 lähtien. Komennuskunta muutettiin Suomen Armei-  
jan autojoukoiksi ja myöhemmin viimein Autopataljoonaksi, jonka nimen  
vanhat automiehet vielä hyvin muistavat.

Maailmansodan päätyttyä v 1918 olivat olot maassamme siksi sekavat et-  
tei autoalankaan toiminta päässyt nopeasti kehittymään, autoja tosin oli  
jonkin verran jäljellä, mutta polttoainetta puuttui. Sodan aikana oli kiin-  
nitetty huomiota autoliikenteelle niin tärkeään asiaan kuin maantieoloi-  
hin ja perustettu v 1917 Suomen Tieyhdistys, mutta vasta kun ensimmäiset  
bensiinilastit saapuivat maahan alkoivat taas autotkin liikkua. Lienee  
paikallaan mainita, että ensimmäiset bensiinierät tuotiin maahan autoliik-  
keiden toimesta ja vasta sen jälkeen maassa toimivat bensiiniliikkeet  
ryhtyivät toimimaan. Nyt alkoi harvoille autoliikelle kuumeinen aika  
ulkomailta koetettiin mahdollisuuksien mukaan saada autoja, puolustus-  
voimilta ostettuja sotasaalisautoja kunnostettiin jne. Vuodesta 1920  
alkaen rupesi henkilöautojen tuonti huomattavasti vilkastumaan, vaikkakin  
autojen kalliit hinnat tuntuvasti ehkäisi kauppojen syntymistä, eivätkä  
myöskään autotehtaat, varsinkaan eurooppalaiset, oman maan kysynnän vuok-  
si kyyenneet mainittavien automäärien maastavientiin.

Yhdysvaltain autotuotanto oli näihin aikoihin suuntautunut tyydyttämään maan yhä valtavamaksi paisuvaa autojen kysyntää ja tässä mielessä valmistettiin mm kahta tunnettua halvanluokan vaunua, joilla kuitenkin tuli olemaan käänteentekevä merkitys autojen käytön leviämislle myöskin Euroopan maihin. Vaunujen halpa hinta olikin se pääasiallinen tekijä, jonka avulla myös meillä saatiin autojen käyttö varsin nopeasti laajenemaan. Autojen kysynnän vuosi vuodelta kasvaessa oli luonnollista, että autoliikkeitä perustettiin nopeassa tahdissa sekä pääkaupunkiin että suurempiin kaupunkeihimme. Tässä liiketoiminnassa oli usein havaittavissa epätervetäkkin kehitystä sikäli, että pyrittiin, koska autokaupasta näytti helposti muodostuvan hyvä tulonlähde, saamaan mahdollisimman lyhyessä ajassa mahdollisimman paljon myyntiä, asiakkaiden jäädessä myöhemmin oman onnensa varaan niin huoltoon kuin varaosiinkin nähden. Kun sekä eurooppalaisilla että varsinkin amerikkalaisilla markkinoilla oli näihin aikoihin saatavissa varsin runsas ja kirjava valikoima eri merkkejä, joita monasti valmistettiin samallaisin edesvastuuttomin periaattein, kävi niin, että niistä pian melkein kaikki olivat edustettuina kotimarkkinoillamme. Autoalan teknillinen kehitys meni samalla huimaavaa vauhtia eteenpäin. Voitane sanoa, että vuosien 1920-24 välillä suorastaan kilpailtiin erilaisten merkittävien uutuuksien saamiseksi yleiseen käyttöön ja näiltä vuosilta ovat mm peräisin nelipyöräjarrut, nestejarrut, silloiset matalapainerenkaat, suorasyrjäiset vanteet jne. Näiltä ajoilta on myöskin saatavana eräitä virallisia tietoja maamme automääristä, mistä voi tehdä johtopäätöksiä tuontimääriin nähden. Vuonna 1922 oli maassa 1131 henkilöautoa ja 623 kuorma autoa. Seuraavana vuonna oli automäärä kohonnut 2336 henkilöautoon 1240 kuorma autoon ollen yhteensä siis 3576 autoa, Vuonna 1924 olivat vastaavat luvut 4200 ja 1955. Kun otetaan huomioon, että maahan tuotujen varsinkin halvan hintaluokan autojen ikä oli melkoisen lyhyt, iäksi on mainittu  $4\frac{1}{2}$  vuotta, täytyi maahantuonnin täyttää huomattava autojen poistuma ja samalla lisätä autokantaa.

jatkuu seur. numerossa.../mj

#### MYYDÄÄN:

Myyn tai vaihdan M-B 170 Da:n osiin M-B 170 S:n uuden oikeanpuoleisen etulokasuojan, vaihto-osina käy esim. jäädyttimen vaippa, 1952 mallisen pikkumersun puskurit. ja muutkin mersun osat.  
Helge Hakala Soukanlahdenk. 13 A 9. 33100 Tampere 10. p. 1.6.-76 alkaen  
931-111339.

£

minulla on 2 kpl renkaita 6.00"x 20" Nokia kesä ja 1 kpl 5.50"x 21" N T-Fordin sufletinkaaret ja jotain muitakin vaihtotavaraa, HALUAISIN 1 tai 2 rivisen haitarin tai jonkun muun vanhahkon soittopelin.

M Järvenpää. p 931-710048

£

OSTAN tai vaihdan sopivaan tavaraan Ulkorenkkaan 32"x 6" (6.50"x 20") mieluiten HAKKAPELIITTA pintainen

O Sallinen p 931-770222

£

Myydään moottoripyöriä: 1 kpl Zyndapp 1938. 200 cc paperit on. ja 1 kpl Triumph Tiger Cup 200 cc 1961. lähemmin M Järvenpää. 710048.

£



Tietoa Hämeenlänin Automobiilirekisteristä

Automobiilirekisteri on aloitettu v 1922, jolloin rekisteriin on viety kaikki silloin käytössä olleet automobiilit. Tämän jälkeen rekisteriin on lisätty kaikki uudet, sekä ne vanhat automobiilit, jotka ovat siirtyneet läänin. Edellä mainitusta seikasta johtuen jälkipään vuosilta saattaa löytyä hyvien vanhoja automobiileja. Syyspuolella vuotta -29 rekisteri on siirretty kirjoihin kortistoon, joka on hävitetty rekisteristä poistettujen autojen osalta n. -55 saakka. Loppujen korttien kohtalo on tämän vuoden jälkeen epäselvä.

Tilasto on koottu Hämeen läänin Automobiilirekisteristä vuosilta 1922-29. V:n -29 osalta on puutteellisuksia em kortistoinnista johtuen. Taulukossa automobiilit on ryhmitelty henkilö- ja hyötyautomobiileihin sekä edelleen merkeittään sylinderiluvun mukaan. Eräiden automobiilien tunnistaminen on tuottanut vaikeuksia, samoin kuin eräiden merkkien rinnakkaismallien eroittelu. Tämä johtuu siitä, että rekisteröinti on suoritettu valmistajan eikä merkin mukaan. Muutamia epäselviä tapauksia ovat mm: Bayard Bedford (englantilainen tehdas), Bob Automobil AG, Societe anonyme des automobiles et cycles Pegrot, Hans Hogd Werke, Loob & Co, S. Näitä tuntemattomia suuruksia koskevista tiedoista allekirjoittanut on hyvin kiinnostunut.

Moottoripyörien rekisteröintiin palaamme myöhemmin.

M. Viikervirta

BUREAUX & CAISSE :  
St. Rue Etienne Marcel PARIS  
TÉLÉPHONE. 118.62

**RENAULT FRÈRES**  
Constructeurs  
USINE BILLANCOURT (Seine)  
139, Rue du Point-du-Jour  
TÉLÉPHONE 690-53

henkilöautot:

merkki	.sylv.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	yht
Acler	4	7	4	2	2					15
AGA	4	3	3	1	1			1	1	10
Ajax	6				1					5
Ansaldo	4					3				1
Armstrong-Siideley	6						1		1	1
Auburn	8						1	1	2	1
Austin	4	1				1	1	1	3	5
Austro-Daimler	4									2
	6	1								1
Ballot	4				1					2
Bayard Bedford	4									1
Benz	4	18		1	1	2	2	1	1	27
Berliet	4	1		3	2	1	1	1		10
Bianchi	4		1			1		1		3
Bob Automobil AG	4				1					1
Bresier	4									1
Brennabor	4					1				1
Buick	4			1	1					1
	6	6	2	4	15	33	69	41	29	205
	6	6	2	5	16	35	71	41	29	205
Cadillac	8	3	2		1					9
Chandler	6				1					36
Chenard & Walcher	4				1					2
Chevrolet	4	3		39	77	123	234	277	76	
	6	3		39	77	123	234	277	42	871
Chrysler	4									
	6									
Citroen	4	1	2	1	1	17	27	45	11	
Clement-Bayard	2					17	27	45	11	
	4					34	73	90	6	
	4					16	12	16	5	
Cleveland	6				10	19	1	7	1	2
Davis	6				1					38
Delage	4			2	1			1		1
Diana	8				1	15	11	8	4	4
Dodge	6				1	15	11	22	18	79
	6				1	15	11	30	22	
Durant	4		2	10	5	2	4	4	4	
	6		2	10	5	2	4	4	4	
	6		2	10	5	2	4	4	4	
Earl	4				1					36
El car	4				1					1
	6				1					46
Erskine	6				1					2
Essex	4				1					2
	6				1					2
Eweritt	4	1	1							89
Falcon-Knight	6	8	10	11	12	20	31	20	10	2
Piat	6	2	10	2	1	3	3	11	8	152
	6	2	10	13	1	23	34	31	18	

Brand	Model	Year	Days	Hours	Miles	Cost	Value	Notes
Print	Ford	6	22	53	90	275	285	196
Graham-Paige	Grey	6	22	53	90	275	285	196
Gregoire	Hansa	4	1	1	3	2	1	1
Horch	Hotchkiss	4	1	1	2	2	1	1
Hudson	Humber	4	1	1	2	2	1	1
Humber	Hupmobile	2	5	2	3	4	4	4
Hupmobile	Jackson-Sultante	4	3	2	5	6	7	7
Jewett	Jordan	6	3	2	5	6	7	7
Jordan	Kisselkar	8	1	1	2	2	1	1
Kisselkar	La Salle	6	3	2	5	6	7	7
La Salle	Lincelm	8	1	1	2	2	1	1
Lincelm	Locomobile	8	1	1	2	2	1	1
Locomobile	Lorrey	8	1	1	2	2	1	1
Lorrey	Methis	4	1	1	2	2	1	1
Methis	Maxwell	4	1	1	2	2	1	1
Maxwell	Mercedes-Daimler	4	1	1	2	2	1	1
Mercedes-Daimler	Metalurgique	4	1	1	2	2	1	1
Metalurgique	Minerva	4	1	1	2	2	1	1
Minerva	Moore	4	1	1	2	2	1	1
Moore	NAC	4	1	1	2	2	1	1
NAC	Nash	4	1	1	2	2	1	1
Nash	Norren	4	1	1	2	2	1	1
Norren	NSU (Neckersulmer)	4	1	1	2	2	1	1
NSU (Neckersulmer)	Oldend	4	1	1	2	2	1	1
Oldend	Oldend	4	1	1	2	2	1	1
Oldend	Opel	4	1	1	2	2	1	1
Opel	Overland-Whitcomb	4	1	1	2	2	1	1
Overland-Whitcomb	Overland	4	1	1	2	2	1	1
Overland	Packard	5	22	23	24	25	26	27
Packard	Paige	12	1	1	1	1	1	1
Paige	Pearles	6	3	3	1	1	1	1
Pearles	Pugeot	4	1	1	1	1	1	1
Pugeot	Phonomen	4	1	1	1	1	1	1
Phonomen	Pierce Arrow	4	2	2	2	2	2	2
Pierce Arrow	Plymouth	4	2	2	2	2	2	2
Plymouth	Pontiac	4	2	2	2	2	2	2
Pontiac	Protac	4	2	2	2	2	2	2
Protac	Renault	4	2	2	2	2	2	2
Renault	Reo	6	7	7	7	7	7	7
Reo	Rickenbacker	6	7	7	7	7	7	7
Rickenbacker	Rugby	6	7	7	7	7	7	7
Rugby	Seania-Vebis	4	4	4	4	4	4	4
Seania-Vebis	Scriptas-Boeth	4	4	4	4	4	4	4
Scriptas-Boeth	Selve	4	4	4	4	4	4	4
Selve	Societe anonyman des automobiles et cycles	4	4	4	4	4	4	4
Societe anonyman des automobiles et cycles	Pegorot	4	4	4	4	4	4	4
Pegorot	Standard	4	4	4	4	4	4	4
Standard	Stearns-Knight	4	4	4	4	4	4	4
Stearns-Knight	Steyr	4	4	4	4	4	4	4
Steyr	Stoewer	4	4	4	4	4	4	4
Stoewer	Studebaker	4	4	4	4	4	4	4
Studebaker	Stutz	8	2	2	2	2	2	2
Stutz	Vinot	4	2	2	2	2	2	2
Vinot	V.F.	4	2	2	2	2	2	2
V.F.	Velle	8	2	2	2	2	2	2
Velle	Warren	4	1	1	1	1	1	1
Warren	Wanderer	4	1	1	1	1	1	1
Wanderer	Willys-Knight	4	1	1	1	1	1	1
Willys-Knight	Willys-Overland	4	1	1	1	1	1	1
Willys-Overland		4	1	1	1	1	1	1

.sylv. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. yht

	.sylv.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	yht
Wolverine	4	1			1					2
	6	25			1				1	1
		26								1
paketti-kuorma- ja linja-autot:										
Adler	4	1								1
AGA	4									1
Audi	4									1
Benz	4	3								1
Bergman	4	1								1
Berliet	4	4								1
Brockway	4									1
	6	17								3
		2								3
		11								12
		19								12
		53								13
Republic	4	4								1
Rochet-Schneider	4									1
Rugby	4									1
S	4	1								1
Scania-Vabis	4	1								1
Selden	4	2								1
Standard	6									1
Stoewer	4									1
Studebaker	4									1
Tidahlm	6									1
United	4									1
Vomag	4	2								1
Willys-Overland	4	2								1
Tunnistamattomat	4	2								1
	2	132								3
henkilöautot	4	25								3009
	6	7								1486
	8	12								54
muut	2	62								1
	4	187								2
	4	12								17
	6	399								214
henkilöautot	2	166								4553
muut	4	63								1333
yhteensä	8	229								6386

1/303

OSTETAAN

päällirengas 5.00 x 20 Nokia, ja Nash -28 auto sekä osia. yst.vast.  
Juhani Mäkelä Kaarikatu 3 A5 33100 Tampere 10.

£

OPEL-Bliz kuorma-auton 5-vaihteinen vaihdelaatikko tai ryhmäpyörän isompi pää ja 4-ratas pääakselille ja kaikki muutkin Bliz tiedot ottaa kiitollisuudella vastaan Mikko Eerilä Vammala p 932-2820, löytyy myöskin nyky-käyttöautoihin edullista käytettyä varaosaa.

£

Packard levypyörät 20", tai vastaavat pinnapyörät lukkovanteella kiinnitys 8 pultilla, Packard Vehicle kilpiä tulipellistä, maksan ehjistä ennen sotia tehdyistä 50 mk kappale. Harri Honkanen 36220 Suorama 931-646666

£

Kaikkea La Salle materiaalia, vaihd. tai myyd. Oldsmobile-28 osia  
Eero Lehtinen Huhtasenkatu 33. Tampere 33.

£

V-8 Pilot maski vm 49. puh. 57904/Haveri

£

Berline citikan osia ja kirjallisuutta sekä 2 CV pakettiauto 56-62  
J Ojala p 931-716069.

£

Chevrolet -37 käsikirja ja korjaamokirja ja muita Chev. kirjoja.  
Arto Rantala Soraharjunk. 4. 33270 Tre. 27 p.455418.

£

Jaguar MK VII -56 bensapumput ja ohjauspyörän keskellä olevat katkaisijat. Esko Arvio Kuusikatu 18 37120 Nokia 2 p.410855.

£

H-D 750 1929 Vauhtimittari mekanismeineen, sytytyspuolan alkuperäiset kotelot ja lyhdyn lasi. P Lillkvist Pietarsaari 68600 p.967-12910.

£

MYYDÄÄN

Oakland 1930 konealusta, päällä -30 luvun Ford kuorma auton kori  
pyynti h. 600 mk. Chevrolet 1947 henkilöauto katsast. pyyntih. 5000 mk  
tingitty yhteishinta 4000 mk. myyjä Pauli Mäkelä Poppelikatu 11-13 B 43  
Lahti p.40615.

£

Studebaker -28 etuakselisto, etu ja takaistuin (nahkaa), konepelti, avokorin takaosa. P-J Lillkvist Pietarsaari.

£

Wihje... Wirkkalan Eskolla oli vielä talviajoissa -76, kaupan Maxwell-Chrysleryhdistelmä 20 luvun alusta ja lopusta inhimilliseen hintaan.

£

-20 ja 30 luvun ratiolehtiä, vaihdan vastaavan ikäisiin auto- ja moottorilehtiin, tai Foordin osiin. Pentti Arvio 633762.

£

Wallan erinomaisia ja ylen komeita akkulateureita valmistaa tilauksesta  
Jukka Tuimala

£

Wihje... Wiljakkalan pitäjässä Karhen kylässä metsän siimeksessä on Renault Primaquatre henkilöauto vm 38. moottoreineen ja akselistoineen pyörät puuttuu, kori on päällä mutta erittäin huono, varaosaautona veraton. tosi tarttijalle antaa tietoja MJ.

£

OSTETAAN

Austin A 70 osia. Puskurit, kromiosat ym.  
Markku Renko, puh. kotiin 931-651562, töihin 931-35100/444.