

HYRYSY

- MENOLAINEN

60

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 1 / 2025



Talwiajo 2025 s.6

Rane muistelee osa 84 s.16



SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
Toimittajalta	4
Keskusliiton kuulumisia	5
Talwiajo	6
Miksi ihmisessä me autoilemme?	10
Kesällä Mustaanlahteen	12
Merkkinurkka	14
Rane muistelee, osa 84	16
Moottoriremontti ilman varaosia?	22
Mobilian tallennustilat	24
Luentosarja autojen historiasta	27
Karjalaiset hautajaiset on hauskemmat kuin hämäläiset häät	28
Matti Järvenpään muistonäyttely Ikaalisissa	28
Museoviraston myöntämien liikenteen kulttuuri- perintöavustusten haku avataan	29
Tulossa Vehoniemeen	29
Hallituksen jäsenet: Pyry Raunio	30
Tammobin 2025 tapahtumat	35
Kokouskutsu	37
Hyrysysyn kauppapaikka	38

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
 Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
 Lehden osoite: martti.piltz@gmail.com
 Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
 Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
 Painosmäärä: 800 kpl
 ISSN 0789-094X (painettu) ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



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

Vuoden 2025 HYRYSYSY ilmestyvät:

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

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: www.tammob.com/hyrysysy/mediakortti_2021.pdf

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 1/2025 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Petri Kata, Rainer Mäkipää, Tuukka Perkola, Hannu Aalto, Pasi Myllymäki, Kirsti Lehtomäki, Pyry Raunio, Mikko Heimo

Kannen kuva:

Talwiajo 2025, Pekka Kolun Ford Fordor Sedan vm. 1930. Kuva mpz



Kuva: Tero Hakala, Studio Pelisalmi



Puheenjohtajalta

Laajenevaa yhteistyötä

Ensimmäinen vuosi puheenjohtajuuttani on takana. Mennyt vuosi on osoittanut minulle, että tätä vastuutehtävää ei kykene hoitamaan ilman tukijoukkoja. Kuten emme mekään yhdistyksenä pysty vaikuttamaan päättäjiin ilman laajaa jäsenkuntaa ja yhteistyötä muiden ajoneuvoista kiinnostuneiden yhdistysten ja kerhojen kanssa.

Ilolla olen havainnut laajenevaa yhteistyötä, kun SAHK:n vetämänä museoajoneuvojen ja muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen harrastajien yhdistykset ovat käynnistäneet yhteisen edunvalvonnan. Tavoitteenamme on mahdollistaa historiallisten ajoneuvojen vastuullinen käyttö tulevaisuudessakin. SAHK:n uuden edunvalvontajäsenyyden puitteissa mukaan on liittynyt jo useampi yhdistys. Yhteistyötä ja toisten tukemista tarvitaan niin paikallisyhdistyksissä kuin valtakunnallisesti.

★ ★ ★

Meillä Tampereella toiminta jatkuu melko perinteiseen tapaan. Hallituksessa tapahtui pieni nuorennus, kun Leila päätti keskittyä SAHK:n asioiden kehittämiseen ja hänen tilalleen tuli valituksi Pyry Raunio. Yhteistyön kehitys -teemalla koitamme saada erilaisia toimikuntia ja ryhmiä käynnistymään ja uusia aktiiveja tulemaan mukaan toimintaan tukemaan ja kehittämään yhdistyksen toimintaa.

★ ★ ★

Vaikka toiminta on tänä vuonna perinteistä, mahtuu mukaan uudistustakin ajoneuvojen vuosikymmen luentotapahtumien käynnistyessä maaliskuussa. Luentosarjaa tehdään yhteistyössä Kangasalan kirjaston kanssa. Mikäli luennointi autosta joltain vuosikymmeneltä kiinnostaa ja haluat osallistua luennoitsijana tai muuten suunnitte-



lussa auttaen, ole yhteydessä tapahtumavastaava Mikko Heimoon.

Toivotan kaikille harrastajille antoisaa vuotta harrastuksemme parissa. Maltetaan vielä hiukan odottaa, kohta päästään parhaaseen asiaan eli ajelemaan. Siis mekin, jotka emme uskaltaneet lähtemään talvisiin ajotapahtumiin mukaan. Tulkaa juttelemaan tapahtumissa ja näyttelyissä. Olemme osastona mukana Hot Rod & Rock Show ja Classic Motorshow -näyttelyissä. Näistä ja muista tapahtumista löydät vinkit nettisivuiltamme www.tammob.com

Petri

Kannattajajäsenemme:

ProMart

O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE

Mesi M Autooy

Fixus

KANGASALA

KIRPPUTORI
Oskarin Olohuone

Rannikon
Aarre

Presco
House of Quality

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

Uutta usvaa putkeen!

Enää ei voi syyttää hallituksen vanhuutta!

Maaailman muuttuu yhtä enustettavasti kuin onnenpyörä. Kaiken toiminnan kannalta on hankalinta, ettei Suomen talous ole kasvanut yhtään vuoden 2008 jälkeen. Se ei ole ihan pohjanoteeraus Euroopassa, muttei paljon muutaakaan. Ka-dehdittavasti Virossa ja Ruotsissa menee talous niin hyvin, että sen näkee katukuvassa. Ihmiset ovat toimeliaita, täällä ei kadulla liiku edes kulkukoirat!

Talousoppineet ovat sanoneet, että ainut mahdollisuus päästä uuteen vauhtiin ovat innovaatiot, siis kyky kehittää toimintaa, joka tuottaa suhteellisesti vähemmällä panoksilla enemmän arvoa. Kun siirryin pois Tammobin hallituksesta sen ylivoimaisesti iäkkäimpänä puheenjohtajana, hallituksen keski-ikä romahti. Tässä lehdessä esitellään hallituksen uusin jäsen. Hän on myös selvästi nuorin, joten keski-ikä romahti toisen kerran. Nyt on uutta voimaa saada uusia jäseniä ja uutta toimintaa!

Rakenteellinen alijäämä

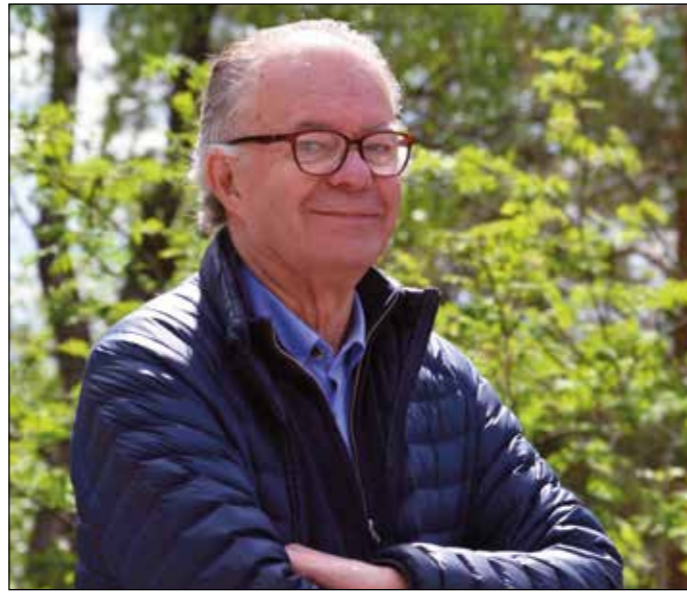
Yhdistyksissä pitää olla tark-

ka talous, mutta kuten Suomen valtio näyttää, on varsin helppo säästää itsensä kuoliaksi. Kun valtio rakentelee säästöpaketteja, se joutuu automaattisesti tekemään niitä uusia, koska ennen kuin ensimmäiset säästöt on saatu, osoittautuu, etteivät ne riitä, vaan on pakko aloittaa uusi säästökierros.

Meillä jokaisen järjestettävän tapahtuman kulut kasvavat. Kauan sitten on todettu, että tapahtumien pitää maksaa omat kulunsa. Laskeskelin juuri Kanttiautokruisingin talousarviota. Pelkästään erilaisten lupien, jotka sinänsä voivat tuottaa paljon hyvää, kustannukset ovat nousseet tapahtuman kolmen vuoden elinaikana moninkertaisiksi. Jäsenmaksuja ei tietenkään voi nostaa jatkuvasti. Tämä sama ”rakenteellinen alijäämä” vaivaa lähes kaikkea toimintaa Suomessa. Jostain on saatava lisää rahaa! Mikä olisi meidän uusi innovaatio Restaurant-markkinoiden lisäksi tai tilalle?

Sähköinen lehti?

Olen toisessa järjestössä ollut ähkimässä sähköistä tiedotuslehteä. Pirkanmaan alueen



jäsenlehti muutettiin lähinnä kahdesta syystä sähköiseksi: 1. Mainoksien myynti helpottuu, kun on uusi ja erilainen media ja 2. Postimaksut säästävät. Ne ovat noin puolet paperilehden kuluista. Sähköisessä mediassa on monia uusia mahdollisuuksia julkaisualustasta riippuen,

kuten liikkuvia kuvia. Kohta tämä on meillekin ajankohtaista. Yhdistyksessä, jossa olen tätä kokeilemassa, jäsenyys ei ole mahdollinen ilman sähkösoitetta ellei sitten pidä yksityistä kirjeyhdistystä.

yst. mpz

P.S. 1. Valitettavasti vanhuuden väsymys iski viime syksynä, että Hyrsy 4/2024 ilmestyi vasta tämän vuoden puolella. Koetan nuortua: Tämä lehti tulee ajoissa ja seuraava Juhannukseksi.

P.S. 2. Anteeksi Janne Ollenberg! Viime Hyrsyssä kehuin Jannen esitystä SAHK:n Syyskokouksessa, mutten osannut kirjoittaa hänen nimeään oikein. En, vaikka sain ohjeet siihen. Muistan kuinka itseäni (ja varmaan vanhempianikin) harmitti 1950-luvulla, kun kirjeissä, joita siihen aikaan tuli paljon, melkein aina meidän sukunimi oli kirjoitettu väärin. Tai ehkä pitäisi sanoa, että erilailla kuin me sen kirjoitimme! Kun se meni oikein poskelle, niin siitä tuli Resch (nyk. Resko), joka on suvun sukua niille lasinpuhaltajille, jotka 1700-luvulla tulivat silloisen Itävallan Böömistä tänne puhkumaan lasia. Mutta Jannen juttu kannattaa lukea Automobiilin 1/2025 sivuilta 28 ja 29.



Talvitaulla vierailin Helsingin Autobiililublin kanssa SAHK:n puheenjohtajana Helsingin Tattarisuolla Kerma CC:n legendaarisella tallilla. Oli mielenkiintoinen ja kiva ilta sekä upea miljö autoineen ja vanhoine loistevaloineen. Kuva: Maaret Ahlsved/Kerma CC

Edunvalvonnan vuosi

SAHK on nimennyt kuluvan vuoden edunvalvonnan ja jäsenetujen vuodeksi. Uutena jäsenetuna on alkamassa A-Katsastuksen edut SAHK:n jäsenkortilla. Edut ovat 15%:n alennus kevyen kaluston määräaikaikastuksista ja lakisäätöistä mittauksista sekä 15%:n alennus kaikkien museoajoneuvoksi rekisteröityjen yksityiskäytössä olevien ajoneuvojen määräaikaikastuksista ja niihin liittyvistä mittauksista. Lue näistä tarkemmin seuraavasta Autobiilista, josta selviää myös edun alkamisajankohta. Katsastuksista puhuttaessa muistattehan myös Classic Datan kuntotarkastukset ja arvonmääritykset, joista SAHK:n jäsenkortilla saa myös 15 %:n alennuksen. Arvonmääritystä saatetaan tarvita vakuutusyhtiötä varten tai ostomyyntitilanteeseen sekä perikuntien perukirjan laadinnassa ja avioerotilanteissa ajoneuvojen arvon määrittämiseen. Tai ihan vaan omaksi ilokseen!

Se, että tämänkertainen

”Keskusliiton kuulumiset” on aika lyhyt, johtuu siitä, että jätin tämän kirjoituksen vähän viime hetkeen. Tosin moni asiahan jäisi tekemättä, jos ei olisi sitä viime hetkeä. Viimeisen viikon olen ihan tosissani tehnyt SAHK:lle ja koko ajoneuvoharrastuskentälle edunvalvontaa. Olemme keskusjärjestönä taas kirjelmöineet Brysselin suuntaan ja olen soittanut perään ja jakanut lisätietoja. Tämä joka lehdessä esillä oleva ELV on taas siinä vaiheessa, että sitä pitää paimentaa. Vaikka Ympäristöministeriön esitys ja siten Suomen virallinen kansainvälisten ajoneuvojen sivukaistaksi oli esityksemme mukainen, niin Neuvoston ”romuajoneuvoasetuksen” luonnos sivukaistaksi on huomattavasti tiukempi eli teemme töitä, jotta siihen saataisiin toivomiamme muutoksia viimeistään Parlamentin käsittelyyn. Viestimme on, että Suomen ja muiden EU:n jäsenvaltioiden tulisi jatkaa vanhojen ajoneuvojen kulttuurihistoriallisen ja

taloudellisen merkityksen esiintuomista.

Historiallisilla ajoneuvoilla (historic vehicles) ja niihin liittyvällä toiminnalla on tutkitusti suuri taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen merkitys. Lisäksi on tutkittu, että harrastajat käyttävät noin 234 milj. euroa vuosittain harrastukseen, harrastus työllistää erikoisosaajia ja edistää siten ammattiosaamista. Opetus- ja kulttuuriministeriön kansallisen tiekartan kulttuurimatkailu on myös historiallisten ajoneuvojen matkailua ja osallistumista yhteisöllisiin tapahtumiin, joihin harrastusessamme käytetään Suomessa noin 21 milj. euroa vuosittain. Historiallisten ajoneuvojen harrastajat ajavat harrasteajoneuvoillaan keskimäärin 700 km vuodessa, mikä osoittaa että kyse on vain kulttuurihistoriallisesta harrastuksesta eikä päivittäisessä liikkumisessa. Suomen Museovirasto tukee vuosittain Liikenteen kulttuuriperintöavustuksella harrasteajoneuvojen entisöintiä, koska

osa ajoneuvoja ymmärretään Suomessa kulttuurihistoriallisiksi esineiksi.

Toivomme, että Suomi jatkaa vanhojen ajoneuvojen kulttuurihistoriallisen ja taloudellisen merkityksen esiintuomista. Historiallinen ajoneuvoharrastus yhdistää ainutlaatuisella tavalla kulttuurin, yhteisöllisyyden ja kiertotalouden. On tärkeää, että EU:ssa ymmärretään historiallisen ajoneuvoharrastuksen olevan täysin eriasia kuin romuautokategorian lähestyvän auton käyttäminen arkiarjossa.

Keväturinko paistaa jo Vehoniemenharjulla ja ajokausi lähestyy. Nähdään tapahtumissa ja tervetuloa harjulle,

Edesmenneen isäni sanoin ”Autot on tehty ajamista varten”. Osallistun Pikku-Olavin kanssa takuuvarmasti johonkin tapahtumaan!

Leila

Leila Suutarinen
SAHK ry puheenjohtaja
leila@automuseo.com

Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata
Puheenjohtaja
petrikata65@gmail.com
0400 633 632



Pasi Myllymäki
Varapuheenjohtaja
peemyllymaki@gmail.com
040 548 7914



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



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



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



Kalevi Nokkonen
Pihapehtoori
kalevijakari@gmail.com
050 596 1219



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

Talwiajo

Teksti ja kuvat mpz

Keski-Suomen Talwiajo on yhtä juhlaa. Ajo järjestettiin 51. kerran. Meitä oli Subaru-sa mukana Antti, 31 osallistumista, kirjoittaja, osallistumisia noin 10, joista suurin osa Antin apumiehenä ja Museoviraston epävirallinen tarkkailija, nolla osallistumista.

Makeaa mahan täydeltä

Koska matka oli pitkä niin, kutsumme yhden toverin! Matkan varrella oli autoprojekti, jolle olimme antaneet antaneet Museoviraston avustusta. Käytiin vähän ihmettelemässä. Sitten siirryimme sovitus Risto Harvian ajonevokokeelmaa katsomaan. Vaikka olimme Antin kanssa sen pari vuotta sitten nähneet, niin kyllä melkein sai suu auki katsella, että voiko tämä olla Suomessa totta.

Eikä pelkästään katsella, Risto antoi ääni- ja pakokaasujen puhtausnäytteen Michael Schumacherin siviili-Ferrarisista. Kone kiekaisi varmaankin 10 000 kierrosta ja ääni oli sen mukainen. Ja ihan totta, valkoiseen seinään ei tullut yhtään pientäkään nokijälkeä! Lisäksi katselimme, miten auton sähkökäyttöinen rätkätkä toimi. Laitteisto oli hieman monimutkaisempi kuin vaikka Saabissa; puolet auton takaosan muoto-paneeleista avautui, väännyli ja kääntyi niin, että kangaskatto mahtui liikkumaan. Olimme tietysti ihan täpinöissämme ja lopuksi toteutui sekin, että saimme mahamme täyteen! Ja oli siinä makeaakin mukana!

Matkaan!

Ajoimme numerolla yksi, jolloin muista osallistujista ei ollut mitään häntää. Nolla-autokin ohitettiin melkein vahingossa, kun kuskeille tuli kiire kauppaan. Aika hieno keli, lämpötila nol-lan tietämissä. Se on aika yleinen olosuhde ollut viime vuosina. Lievästi huolestuttavaa on se, että keskimääräisesti laskettuna helmikuun ensimmäinen vii-



Oli elämys käydä autokokeilussa, jossa omistaja oli itse rakentanut suuren osan, tunti kaikkien ominaisuudet ja historian sekä osasi selittää ne niin, että vähemmän kyvykäskin ymmärsi. Tallin seinällä on seinän pituinen rivi Entisöinnin laatukilpailun I-luokan kunniakirjoja.

konloppu on vuoden kylmin. Ajamistahan se ei tietenkään haitannut. Lunta oli muutama sentti, että maa oli valkoisena. Ihan turhaan ei ajettu. Olimme kymmenen parhaan joukossa. Voittaja voitti selvästi, mutta hävisimme toisen sijan yhdellä pisteellä. Sinänsä Talwiajon kilpailu on niin leikkimielinen, että se on lähinnä yhteisöllistä viihdettä. Ensinnä tunnistettiin automerkkejä yksityiskohtavista, sitten ajettiin urheilukentällä jäärata ja matkalla ajettiin lyhintä etäisyyttä kohti pylvästä. Meidän autokunnalla kait aina tärkeintä on ollut päästä ajelmaan Keski-Suomen pikkuteitä, jotka ovat uskomattoman hienoja ja maisemat komeita. Ja onhan se yhteisöllinen hösyäminen myös mukavaa.

Sankarimatkaajat (ja autot)

Jämsäläiset ajoneuvoharrastajat Ari Järvinen, 52, ja Pekka Kolu, 52, osallistuivat ajoon A-Fordilla, yksinä harvoina ennen vuotta 1950 valmistetuista autoista. Ari ja Pekka ovat meille tuttuja Kanttiautokruisingista. Jämsästä he kurvasivat Kirk-



Ajelimme herroiksi Prusin Antin kyydissä Subaru Legacyllä vuosimallia 1991. Ajettavuus ilman nastoja on uskomattoman hyvä, eikä tarvitse kuunnella nastojen rapinaa, vaan voi keskittyä kuuntelemaan bokserkoneen rätinää. Suhteellisesti iso ja vahva moottori ilman mitään turbo-höpötyksiä ja automaattivaihte. Elämä voi olla yhtä juhlaa.

koniemen kautta Laukaaseen. Matkan pituus oli noin 2 500 kilometriä. Päivämatkat olivat noin 600 kilometriä. Kirkkoniemessä he pulahtivat Jäämereen. Ja suvikumeilla tietysti, ilman lämmityslaitetta ja tuulilasien pyyhkijät toimivat käsin veivattavalla vivulla.

Ajoretki sai mediassa paljon tilaa. Sankarimatkaajat saivat julkisuuteen viestin, jota mekin olemme Kanttiautokruisingissa

toistaneet: Mobilistit ikääntyvät, ja siksi monet museoautot jäävät talliin. Se on sääli, sillä vanhan kaluston ulkoilutus pal-kitsee. Moni ohikulkija näyttää peukkuja: "Harva painaa pilliä, vaikka menimme hiljempaa kuin muut". Tämä retki on ollut kyllä kanttiautoille hienoa julkisuutta. Lähes satavuotiailla autoilla 2 500 kilometriä ilman teknisiä ongelmia!

Ajatus Jäämeren reissusta

ehti muhia kymmenen vuotta. Innoittajana oli Ari Järvisen isä, joka teki 1980-luvulla autoretken Murmanskiin. Hän ajoi samalla lavamalla Fordilla, jolla Ari nyt. Pick Up pääsi nyt siis toista kertaa Jäämerelle. Nähdään varmaan tulevan kesän Kanttiautokruisingissa.

"Tavalliset" osanottaja-autot

Talwiajooon osallistui 122 autoa. Nyt ei ollut yhtään kaksipyöräistä. Ennen koronaa osanottajamäärä ylitti reilusti 200 ajoneuvoa. Viime vuonna oli 150 autoa. Ajoneuvojen määrän lasku on hyvä ja huono asia. Kuten omissa kerhomme tapahtumissa nähdään, joku 50 autoa on logistisesti helppo hoitaa. Retkeilyajojen 150 autoa vaatii paljon työtä, mutta 200 autoa aiheuttaa aina logistisesti vaikeuksia: isot parkkipaikat, isot hotellit, pitkän lähtöajan, ja silti tulee jonotusta ja muitakin palveluongelmia.

Ruotsalaisten osanottajien määrä vähentyy joka vuosi. Toisaalta näytti siltä, että nuorten kuljettajien määrä ainakin suhteellisesti on kasvanut. Vastaavasti meidän homien määrää vähenee ihan luonnollisen poistuman takia.

Niin, siis millä me osanottajat ajoimme. Mersuja oli melkein joka neljäs auto eli 28 kappaletta. Se voi tuntua aika tylsältä, mutta käytännössä ei ollut. Mallikirjo oli vuoden 1952 MB 170-mallista vuoden 1991 G-malliin. Mersun yleistyminen museoajorekisterissä heijastuu selvästi myös tänne. Kerhomme Heikki Helminen



Tämä Mersu 170 DS vm.1952 sai kyytiä viime kesänä Balti Ketten ajoissa, Retkeilyajoissa ja nyt Talwiajoissa. Autot on tehty ajamista varten. Juhani Harju ajoi.



Nämä A-Fordit olivat Matin Citikan kanssa ainoat vanhat autot. Kuskit ja autot olivat tuttuja Tammobin Kanttiautokruisingista. Kaksi autoista kävi uimassa Jäämeressä tulomatalla Jämsestä. Näistä kahdesta autosta oli Pick Up Fordin nykyisen kuljettajan isä tehnyt matkan Murmanskiin vuonna 1988, kuten varmaan moni muistaa. 2500 kilometriä neljässä päivässä melkein sata vuotta vanhoilla autoilla, osoittaa, että A-Ford oli tehty pidempäänkin ajoon.

(MB 300 CD Coupé vm. -85) palkittiin epäonnistuneena osanottajana käyntihäiriöiden vuoksi. Volvoja on edelleen paljon, niistä vanhimmat tulevat aina valmistusmaastaan. Nytkin pitkämatkaisin osanottaja tuli Ruotsista vuosimallin 1947 PV 444 A:lla 982 kilometrin päästä. Tämä auto oli viidenneksi vanhin osanottaja edellä mainittujen A-Fordien ja Järvenpään Citikan jälkeen.

Folkkarit ovat ilmeisesti kuolleet sukupuuttoon, koska niitä oli vain yksi. Ennen niitä oli paljon. Saabeja oli muutamia, Opeleita ja Fordeja aika monta. Merkkikirjo kokonaosuudessa oli laaja: Pontiac, Imperial, Buick, Daihatsu, Wartburg, Vanaja, Sisu, Fiat, Chevrolet,



Asennosta päätellen ruotsalainen Björn Andersson rukoilee, että hänen Volvo PV 444A lähtee käyntiin. Volvo on vuodelta 1947 ja yksi vanhimmista osanottaja-autoista. Toki Järvenpään Matin Citroën B 12 oli yli kaksikymmentä vuotta vanhempi. Matin pojat olivat sillä mukana. Voi olla, että Björn Andersson rukoilee myös sitä, ettei Olli Laineen Morris Minorin kattotelineellä kulkevia soittimia käytettäisi. Minor on vuodelta 1956 ja siitä tehtiin ohjelma johonkin paikallisviisiin.



Lähtöpaikalla oli myös mielenkiintoinen parivaljakko Escort ja Leo Kinnuselle rakennettu henkselivetoinen Volvo 66 vm. 1976. Jääradalla auto oli tosi nopea kaksivetoisten luokassa. Aika piristävä poikkeus harmaassa autokannassa.



Pakko oli ääneen todeta, että kyllä 1970-luvun alkupuolen autoista BMW 1600, tässä tosin 2002 tii-mallisena, on ollut hyvän ja näppärän näköinen auto aikanaan ja on sitä tietysti vieläkin. Aikanaan tii-mallinen BMW oli tosi harvinainen ja melkein valmis "rata-auto", ainakin nuoren miehen mielestä. Selvä klassikko siis!



Tänä vuonna näytti siltä, että Suomen kansan perusautoja oli paljon liikkeellä. Edessä Morris Marina 1,3, taustalla harmaavarpusen näköinen Honda Accord vm. 1992. Marinoita oli useampiakin ja hyvin pelasivat.



Opeleita oli paljon ja monen mallisia. Tässä enemmän herrasväen puolelta Commodore B vm. 1972



Triumph Stag 1975 ei ole koskaan yleinen auto, varsinkaan Suomessa. Mazda MX-5 Miata oli menestys maailmalla ja omassa luokassaan myös Suomessa, mutta nämä autot poikkeavat valtavirrasta ja on hieno nähdä niitä talvisessa ympäristössä.



MB 190 vm. 1957 kiilteele komeasti ja siinä on Keski-Euroopassa suosittu kankainen "aurinkokatto".



Kuorma-autoilla on omat Vetkun keikat, mutta aina Talviajoon mallikappaleet löytyvät, kotimaan tuotantoa Sisu Kontio vm. -66 ja naapurimaan ihme Volvo N6 vm. -68.



Hienompaa kalustoa edustivat Audi 100 CS Quattro Avant vm. 87 ja Ooppelin Monza 3.0 E vm. -84.

Rover, Vauxhall, Mitsu, Bertone, Gaz, Jeep, Honda, Renault, Nissan, Audi, Toyota, BMW, Range-Rover, Peugeot, Citroën, Morris jne...

Oli ilahduttavaa, että voi sanoa, että automerkit edustivat suomalaista liikennettä aika hyvin. Kuskien joukossa oli myös naisoletettuja. Tulevaisuuden kannalta oli lupaavaa, että monissa autoissa oli väkeä enemmän kuin kaksi henkilöä ja porukka oli nuoria, oman arvion mukaan alle kolmekymppisiä. Jäi semmoinen fiilis, että kyllä tämä harrastus vielä elää pitkään.

kään.

Reitti

Reitin pituus oli 135 kilometriä kahtena pätkänä. Mahdollisuus oli myös lyhyempään reittiin, mutta sen suosio on pudonnut aika olemattomiin, kuten myös "oikeiden" vanhojen autojen suosio. Lähtö on ollut jo vuosia Laukaassa, ison maalaistalon pihalta.

Reitti ajettiin tiekirjan avulla. Opasteita oli vain selvästi epäselvissä ja monitulkintaisissa paikoissa. Tiekirja on hyvä,



Tämä ruotsalainen Volvo PV 832 ja rattia pyörittävä Dan Werner ovat jokseenkin jokavuotisia kävijöitä Talviajoissa. Joskus on auto täynnä väkeä, nyt taisi Dan ajella yksikseen. Ruotsalaisia käy joka vuosi vähemmän, vaikka Ruotsin "Snörundanit" kuvista päätellen tänäkin vuonna on ajettu lähes kesäisissä olosuhteissa ilman lunta ja jäätä.



Esco pääsi kuvaan, koska se oli nopein jäärädalla. Jonkun verran nopeutta selittää 2000 RS-merkintä. Mutta kyllä kusilla ja renkailla aina joku vaikutus nopeuteen on. Legendaarinen auto aikoinaan ja ilman RS-merkintää ihan hyvä perheauto.

turvallinen ja varma keino pitää osanottajat reitillä. Tiekirjaa seuraten käytiin Hirvaskankaalla ja sieltä pikkuteitä Petäjäviedelle, jossa Koskensaaren naulatehtaalla oli soppatauko.

Tiet olivat Hirvaskankaan ympäristöä lukuunottamatta lumisia pieniä teitä. Reitillä sivalimme Mökkiperän MM-erikoiskokeen tien. Poikkeuksena ajettiin 400 metriä Kantatietä



Vuonna 1959 Pontiac-tehdas oli vielä aika itsenäinen ja omaperäinen sekä muotoilultaan että tekniikaltaan. Jos olisi valittu Talviajion kaunein auto, niin olisin antanut kaikki mahdolliset pojot Starchief Vistalle.

69. Kulttuurikohteena oli poimittu reitille Koivistonkylän kylätie. Se on Väyläviraston museotie. Koiviston kylä on entinen, ennen Jyväskylää, Keski-Suomen keskus. Olen kirjoittanut siitä muistaakseni kaksi historiaselvitystä sekä tien hoito- ja ylläpitosuunnitelman. Minusta on hienoa, että Talviajoissa on aina mukana näitä tieliikenteen kulttuurikohteita.

Muuten tiet olivat nelinumeroisia tai numeroimattomia. Erikoinen nähtävyys oli "Lentokonehotelli", jossa oikea lentokone nököttää mäen päällä talon pihalla. Kaikkea ne keskisuomalaiset keksivät.

Tiet olivat lumipintaisia ja aamupäivällä oli sen verran pakkasta, etteivät ne olleet nastattomille renkaillakaan yhtään liukkaat, tosin Subarun nelivedolle on aivan yhdentekevää onko liukasta tai ei. Kintauden Koskensaari ja Koskensaaren

tehtaat tupsahtivat eteen yllättävän nopeasti 77 kilometrin ajon jälkeen. Koskensaari oli taukopaikka. Se on todella upea teollisuuskulttuurin elävä muistomerkki.

Siitä vaan sopat naamariin ja matkaan. Loppujakso alkoi kaksinumeroisella tiellä, mutta vain kuusi kilometriä. Sitten kurvailtiin Petäjäveden keskustassa. Ja taas 10 kilometriä kaksinumeroita tietä kohti Multiaa. Vähän tylsää, mutta matka taittuu!

Sitten taas vähän pienempää tietä, joka muuttui Jukolantieksi. Jukojärvi Jukolantiellä on perinteisiä (Secto) Rally Finlandin erikoiskokeita ja siten myös kulttuurikohteita. Ensimmäisenä auton ajaen emme huimistelleet yhtään, vaikka vähän teki mieli sanoa Antille, että nyt "lappu lattiaan". Jotkut kertoivat onko liukasta tai ei. Kintauden Koskensaari ja Koskensaaren

Jukojärven jälkeen Keuruun kylään on ihan lyhyt pätkä ja siitä Keurusselän hotelliin alle kymmen kilometriä. Hauska reissu, mutta tulihan tehty. Jo viime vuonna päätettiin, että se riitti. Nyt jäi vähän semmoinen fiilis, että ehkä vielä kerran ensi vuonna.



Reitin kulttuurikohteita oli viime vuoden tapaan Koskensaaren naulatehtas, Suomen kahdesta naulatehtaasta pienempi. Siellä oli soppatykiä soppa puolimatkan krouvissa. Hieno kohde ja hieno paloauto. Koskensaarissa kaikki on kunnostettu hienoon kuntoon.

Miksi ihmeessä me autoilemme?

Teksti mpz Kirsti Lehtomäen käsikirjoituksesta

Auton ja tien museo Mobilia on tarttunut mielenkiintoiseen ja poleemiseen aiheeseen vuosinäyttelyssään. Miksi ihmeessä me autoilemme? Henkilöautolla on vahva asema liikennejärjestelmässämme ja ihmisten arjessa. Mobilian teemanäyttelyssä pohditaan, miten tähän on päädytty. Miksi polttomoottori vakiintui auton käyttövoimaksi? Esillä on runsaasti vastauksia siihen miksi autoillaan, sekä tietenkin useita tuttuja henkilöautoja ja muutama harvinaisuuskin.

Sähkö?

Yhdysvalloissa sähköautot olivat 1900-luvun alussa ylivoimaisia polttomoottoriin verrattuna. Merkkejä ja valmistajia oli lähes mittaamaton määrä. Tunnettuja merkkejä olivat esimerkiksi American Electric, Detroit Electric, Milburn Electric, Baker Electric, Ohio Electric ja Rauch & Lang. Monet tehtaat olivat taustaltaan hevosvaunutehtaita. Useat sähköautovalmistajat toimivat 1800-luvun lopusta 1920-luvun puoliväliin, sitkeen vuoteen 1939.

Syy menestyksen oli selvä: mukavuus, helppokäyttöisyys, äänettömyys, siisteys ja pakokaasuttomuus, mihin 1900-luvun

alun polttomoottoriautot eivät pystyneet. Vaikka sähköautot jäivät niiden jalkoihin jo 1910-luvun aikana, tyytyväiset käyttäjät halusivat vaihtaa ne uuteen sähköautoon. Tunnetuin ja pitkäaikaisin käyttäjä on Mummo Anka (Grandma Duck), joka yhä edelleen ajaa hämmästyttävästi Detroit Electriciä muistuttavalla autolla, jonka rekisterinumero on 1902. Katu-uskottavuuden lisäämiseksi Mummo Ankan sähköautoon oli piirrettävä myöhemmin aikoina pakoputki! Suomessa sähköautot eivät saavuttaneet menestystä, vaikka Euroopassa monissa maissa valmistettiin ja käytettiin sähköautoja. Vuonna 1919 Korpivaara & Halla toi Suomeen kaksi sähköautoa, joiden vaiheet ovat jääneet tuntemattomiksi. Vielä harvinaisemmiksi jäivät höyryautot.

Hevosella pääsee

Suomessa maailman autoistumisen alku meni ohi. Hevonen tarjosi hyvää vetovoimaa maa- ja metsätaloudessa sekä sotatöissä 1940-luvun alkuvuosiin. Hevonen oli monikäyttöinen ja sen käyttö oli ympärivuotista eikä se välttämättä tarvinnut tietäkään. Yksi sen monista hyvistä puolista on, että



AUTON JA TIEN MUSEO MOBILIA
21.3. – 19.12.2025

se pärjää kotimaisella rehulla ja vedellä. Tämä tuli todistetuksi itsenäisyyden alkuvuosikymmeninä.

Hevoson suorituskyky on samantapainen kuin ihmisellä: lihastyön rajat ovat selkeät. Työaika on rajallinen ja voimat ovat rajalliset. Miksi autoa pidettiin hevosta ympäristöystävällisempänä? Hevoson huono puoli autoon verrattuna oli, että se syö ja ulostaa sekä työssä että levossa. Maailman isot kaupungit uhkasivat hukkaa hevonen p-----n, niin tokihan sama ilmiö näkyi Suomenkin kaupungeissa, ainakin lehtien palstoilla.

Autoistuva Suomi

Ketkä alun perin käyttivät autoja? Hyvä kysymys, mutta varsin pian autojen ilmentyttyä Suomen teille, ne sijoituivat joukko liikenteen käyttöön: takseiksi, linja-autoiksi



Opel 8/22 PS vm. 1914 edustaa aikaa, jolloin käytännössä vain varakkaat ja uudistusmieliset ihmiset saattoivat hankkia auton. Yleensä autoa ajoi autonkuljettaja, kuten kuski aikaisemmin hevosvaunuja. Autonkuljettaja oli usein samalla mekaanikko. Isäntäväki nautti matkasta ja kateellisten katseista matkustamon mukavilla penkeillä. Kuva: Matti Vinha

ja kuljetusyritysten autoiksi. Sotavuosiin (1939-1945) mennessä kuorma-autot olivat vallanneet kuljetustarpeesta niin suuren osan, että ne nestemäisten polttoainoiden puutteessa pidettiin liikkeellä puukaasulla. Onneksi polttomoottori on kaasumoottori

eikä "bensamoottori", jolloin puusta saatava kaasu piti autot liikkeellä, tosin varsin vaivalloisesti.

Henkilöautokannan merkittävä kasvu alkoi 1950-luvulla, kun tarve liikkua töihin kodin ulkopuolelle lisääntyi. Vuonna

1962 poistuivat merkittävimmät tuontirajoitukset autoilta. Silloin auton hankinta tuli mahdolliseksi normaalina kauppatapahtumana. 1970-luvulla elintason nousun myötä yhä useammalla perheellä oli oma auto. Henkilöautojen määrä on jatkanut kasvuaan ja nykyään Suomen teillä kulkee ennätysmäärä autoja.

Autoilun historian lisäksi näyttelyssä tulee esille autoilun syitä ja merkityksiä, mihin saatiin valaistusta Miksi autoilun -kyselyllä, johon tuli 245 vastausta eri ikäisiltä ihmisiltä eri puolelta Suomea.

Välttämättömyys ja mielihyvän tuoja

Monille vastaajille oma auto on välttämättömyys, jota ilman elämä muuttuisi huomattavasti vaikeammaksi, usein edessä olisi joko asunnon tai työpaikan vaihto. Elämä vaikeutuisi erityisesti maaseudulla, jossa julkista liikennettä ei enää ole lainkaan tai se kulkee kaukaa kotoa ja harvoin. Autoilu merkitsee suurelle osalle siirtymistä paikasta A paikkaan B. Auto voi kuitenkin olla paljon muutakin kuin pelkkä kulkuväline. Se voi olla tärkeä osa hyvinvointia. Puuhastelu autojen kanssa tuottaa mielihyvää ja voi olla terapeutista. Autoharrastuksella onkin näyttelyssä oma osionsa. Ihana naisille ja voimakas miehille, näyttelyssä voi perehtyä myös siihen millaisia mielikuvia automainokset ovat vuosikymmenten aikana luoneet.



Polle Poninkaulus auttaa sotureita kuljettamalla kantosatulassa puhelinkaapelikeloja jokseenkin tietöissä maastossa Rukajärven suunnalla kesällä 1941. Kuvan on näpänynt entinen naapurimme, isäni upseerivereri, myöhemmin kuuluisa elokuvakuvaaja. Kuva: SA-Kuva Harri Harrivirta



Laitse Parkin automuseossa Virossa on Detroit Electric, joka vieraili näytteillä vuonna 2023 Vehoniemessä. Auton omistaja Üllar Suvemaa ajalee näytösajoa. Kuva Tero Hakala/Studio Pelisalmi



Auto ei ole pelkästään väline liikkumiseen. Mies ja Corona -mainoskuva henkii selvästi, että Corona sopii herrasmiehen käyttöön ja eroaa arvostukseltaan tavallisista tavallisimman Corollan yläpuolelle. Kannattaa huomata, että siihen aikaan oli erittäin yleistä, erityisesti urheilupiiriin, mutta myös laajemmin herraseurueiden valokuviissa, että kuvattavilla on tupakka sormissa. Kuva: Valokuvaaja Liesimaa / Mobilia

Kesällä Mustaanlahteen

Vuosia on vatuloitu sitä, miten Särkänniemen ja Mustanlahden kaavoitus ja rakennustyöt edistyvät ja vaikuttavat mobilistien kesäkeskiviikon kokoon-tumiseen. Julkisessa mediassa on tiedotettu jo hyvissä ajoin syksyllä, että Mustanlahden sillan rakennustyöt alkavat tämän vuoden alussa. Helmikuun alusta työmaa-alue on rajattu aidoilla, työmaan parakit on siirretty alueelle ja työt aloitettu.

Näinhän oli sidosryhmäkeskusteluissa meitä pidetty ajan tasalla. Sillan rakentamista kaupunki on pitänyt välttämättömänä. Mansen Masinistien ja laivurien kanssa on oltu kuulemassa, miten suunnittelu etenee. Olemme esittäneet omia toivomuksia, joista osa on huomioitu, osa ei.

Mustanlahden alueella on tehty katujärjestelyjä. Kiertoliittymä ja Näsinkallion parkkipaikka on jo otettu käyttöön. Paasikivenkadun käyttämätöntä ajorataa ja Näsijärven rantapengertä rakennetaan puistoksi. Näsijärven rantaan tulee iso venesatama.



Työmaaparaki sulkee Munkkiksen ja Kaislan välisen pelastustien. Munkkis jää muutenkin työmaan saartamaksi. Saa nähdä onko yrittäjällä intoa pitää paikkaa auki.



Työsilta kuvattuna 13.2.2025, aika lailla juuri valmistuneena, ainakin ensimmäisenä kauniina päivänä valmistumisensa jälkeen. Työsilta näyttää paikan, mistä silta tulee kulkemaan. Särkänniemen puolella silta on kaksihaarainen. Taustalla hämmöttää, että parkkipaikka Särkänniemen puolella on täynnä rakennustarvikkeita ja maakasoja.

Pitkä yhteistyö

Vuonna 2002 Valon Pate alkoi ihan privaalisti neuvotella Tampereen kaupungin kiinteistötoimen kanssa, että mobilistit saisivat oman ”näytekkunan”. Kaupunki oli silloin kunnostamassa Mustanlahden satamaa kaupunkilaisten ja matkailijoiden käyttöön. Sopimus syntyi ja Vapusta 2002 alkaen kokoon-tumiset alkoivat ja ovat jatkuneet.

Kun Mustanlahden kunnostamista ja alueen maankäyttöä on pitkään suunniteltu, on ajoittain ollut kova huoli siitä, että Mustanlahden käyttö estyy meiltä ja motoristeilta. Kaupunki on kuitenkin arvioinut kokoon-tumisemme osaksi kaupungin keskuksen elävöittämistä ja kutsunut meidät sidosryhmäksi. Kes-kustelut ovat olleet positiivisia, mutta toki on ollut selvää, kuka keskustelija johtaa. Kuitenkin aina kaupungin edustajat ovat ilmaisseet, että kaupungille on arvokasta, että tuotamme vanhoilla ajoneuvoilla elämyspalveluita. Myönteisesti voi arvioida, että toivottavasti alueen palvelut



On vähän tylyn näköinen este Mustassalahdessa. Työmaa-alue sulkee yleisön parkkikentän käytöstä pois. Lapussa lukee, että työ on valmis lokakuussa 2026.

paranevat eikä uusi silta vaikeuta kokoon-tumistamme kovin paljon. Turvallisuusvaatimukset tietysti ovat aivan eri luokkaa menneisiin aikoihin verrattuna, kun Mustanlahden sataman läpi kävelee tuhansia ihmisiä kesäkeskiviikkoisin.

Lupa tuli

Yritimme urkkia epävirallisesti jo alkusyksystä, miten maankäyttö-luvan käy, kun rakennustyöt alkavat. Ennakkotietojen mukaan oli odotettavissa, että lupa saadaan. Meille vakuutettiin, että kyllä lupa tulee. Loppujen lopuksi se tuli hakemuksen jälkeen aivan heti. Luvan voimassaoloaika on 16.4. - 1.10. En oikein tiedä, ketä kaikkia meidän pitäisi kiittää, mutta ainakin satama vastaava Tuomas Salovaara ja Tampe-reen kaupungin Tilaomaisuuden hallinta-toimiston Valtteri Pulkkinen ovat olleet positiivisia kontakteja.

Käyttöluvan alue on pienempi kuin aikaisemmin, koska rakennusviritykset vievät pinta-alaa satamasta. Suurin rajaus

alueeseen on sataman länsipään parkkipaikka, joka ei ole ollut aikasemminkaan meidän käyttö-luvassamme, mutta nyt katkaisee sataman ympärisajon. Useimpi-na keskiviikkoina alueelle mahdutaan hyvin, elokuun kauniilla ilmoilla voi tehdä tiukkaa, kun nytkin on tehnyt.

Rakennustarvikkeet ja -koneet on sijoitettu Särkänniemen puoleiselle parkkipaikalle, mikä mahdollistaa sen, että sataman alueella on vain vähän rakennustyön tarvikkeita.

Palveluista

Mustalahden heikkous on ollut siinä, että palvelut ovat vain osan käyttöluvan ajasta avoinna ja käytettävissä. Alku- ja loppukaudesta ei ole ollut edes saniteettitiloja, eikä tietenkään kahvi- ja makkaramyyntiä. Viime kesänä Vehoniemen jäätelö- ja makkarakioski paransi eväspuolta.

Ravintoloista Kaisla jatkaa toimintaansa kuten ennenkin. Munkkiksen rakennus on järven puolelta rakennusmateriaalien tukkima. Saa nähdä kiinnostaa-ko yrittäjää munkkimyymälän aukipito. Mansen Masinistien kanssa jatketaan keskusteluita yrittäjien ja kaupungin kanssa siitä, miten ruoka- ja saniteetti-palveluita voitaisi parantaa niinä aikoina, kun ravitsemuspalveluita ei yrittäjien kokemuksen mukaan kannata ylläpitää. Ainakin jonain vuonna Kaisla piti makkara-grillii alkukesästä.

Teksti ja kuvat mpz

Vappuajelu 1.5.2025

Kokoontuminen klo 10 Hämeenpuistoon Satakunnankadun ja Puutarhakadun väliselle kävelytielle (Hiekkakentällä on Vapputilaisuus).

Lähtö klo 11.15. Vappuajelun brunssi Mobiliasa klo 12.

**Ilmoittautuminen ajoin 17.4.2025 mennessä
Petri Katalle puhjoh.tammob@gmail.com**

**Brunssi maksetaan ennen ilmoittautumista tilille
FI4145107520012519 maksulle viestiksi oma nimi.
Ilmoittautuessa mainittava, että osallistuu myös brunssille.**

**Mahdollisen lisäinformaation osalta seuraa
tapahtumasivujamme www.tammob.com**



MENU

Yrtti-vihersalaattia ja basilikaöljyä V, G
Kirkasta maalaisperunasalaattia ja
pikkelöityä fenkolia VEG, G
Mintulla maustettua fetavesimelonisalaattia L, G
Caesarsalaattia ja parmesaanilastuja L
Marinoituja oliiveja, kirsikkatomaatteja
ja artisokansydämiä VEG, G
Vappuinen kolmen sortin valikoima silliä
ja silakkaa L, G
Lämminsavulohta ja tillipestoa M, G

Valmistamme kasvis/vegaanisen lämpimän annoksen lautasannoksena pyydettyä.

Leipävalikoima ja levitettä L

Bratwurstia ja artesaanimakkaraa sekä
muhennettua varhaiskaalia L, G
Broilerinfileettä ja kermaista
sitruskastiketta L, G
Paahdettua perunaa ja kevätsipulia L, G

Rahkatäytteisiä pikkumunkeja L
Marenkikakkua, mascarponevaahtoa ja
mansikoita L, G
Kahvi/ tee

**34,50 €/ hlö, lapset 7-12v. 15,50 €,
alle 7v. 1,00 €/ ikävuosi
Sisältää tutustumisen
Mobilian näyttelyyn!**

MENU

- asiaa merkeistä ja autoista niiden takana.

Bour Davis



Ensimmäisen maailmansodan päätyttyä monet yrittäjät päättivät rikastua autojen valmistuksella. Yrityksiä perustettiin lukemattomia, mutta vain kourallinen selvisi kaksikymmenluvun puoliväliin.

Bour Davis oli tyyppinen esimerkki tällaisesta valmis-

tajasta. Yrityksen elinkaari oli varsin lyhyt mutta värikäs sisältäen useita omistajia ja paikan vaihdoksia jatkuvien rahoitusvaikeuksien vuoksi.

Chicagolainen mainosmies Charles J. Bour, höyrylaivojen parissa työskennellyt insinööri Robert C. Davis ja rautatieyh-

tiön johtaja E.C. Noe perustivat Bour Davis yhtiön 1915. Auton suunnittelusta vastasi A.A. Gloetzer. Bour Davis oli ajalle tavanomainen halvemman hintaluokan auto eli koottu saatavilla olevista komponenteista. Kuusisylinterinen 50 hv Continental Red Seal -moottori sijoitettiin 118" akseliväliseen runkoon. Muotoilua kiiteltiin; auton jäähdytin ja tuulilasi oli kallistettu samaan kulmaan tehden autosta helposti tunnistettavan.

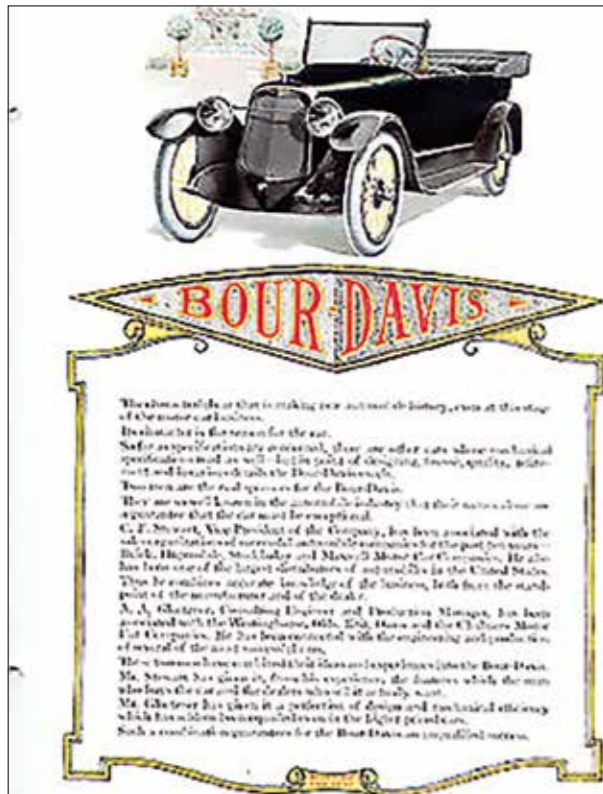
Valmistus alkoi Detroitissa, Michiganissa 1916. Shadburnen veljekset ostivat yhtiön 1918 ja siirsivät tuotannon Frankfortiin, Indianaan. Seuraavana vuonna seurasi uudelleenjärjestely ja yri-

tyksen nimi muuttui Louisiana Motor Car Companyksi; sijainti oli siirretty Shreveportiin, Louisianaan. Auton ulkonäkö muuttui, eikä se enää ollut halvemman hintaluokan auto. 1921 yhtiö joutui selvitystilaan, mutta onnistui sinnittelemään vielä jonkin aikaa. 1923 seurasi uusi yritys nimellä Ponder Motor Manufacturing Company, mutta tuotanto jäi yhteen samalla Continental Red Seal -moottorilla varustettuun ja 125" akselivälillä olevaan autoon. Käytännössä auto oli sama kuin 1921 -mallinen Bour Davis kosmeettisia muutoksia lukuun ottamatta.

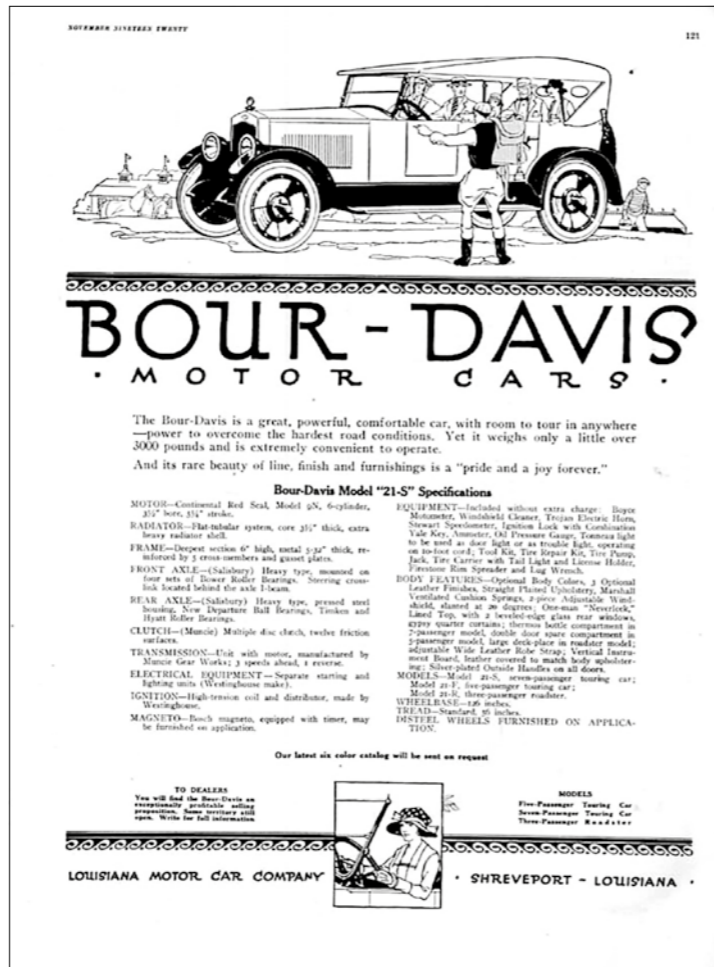
Alle tuhannesta valmistetusta ainakin yksi Bour Davis on säilynyt jälkipolville.



1921 Bour-Davis (Louisiana State Exhibit Museum)



Bour - Davis mainos vuodelta 1916



1921 Bour-Davis mainos

Kleiber



Kleiber oli yksi harvoista Kaliforniassa valmistetuista autoista. Paul Kleiber oli paljasjalkainen san franciscolainen, joka teki kokeiluja hevostettomien kärryjen kanssa jo 1890-luvulla. Hänestä tuli

Gramm kuorma-autojen piirimyyjä vuosisadan vaihteen jälkeen. Marraskuussa 1913 hän perusti Kleiber Motor Truck Companyn kuorma- ja tavara-autojen valmistamista varten. Kuorma-autot olivat

Kleiberin päätuote koko ole-



1925 Kleiber



massaolon ajan.

Vuonna 1924 Paul Kleiber päätti lisätä tuotevalikoimaan myös henkilöautot. Tehdas autojen valmistusta varten avattiin suurin juhlallisuuksin San Franciscoon huhtikuussa 1925, joskin autoja oli valmistettu jo edellisenä vuonna. Lehtitietojen mukaan 30 autoa valmistui 1924 ja 175 vuonna 1925.

Itse auto oli tyyppinen komponenteista koottu; voimanlähteenä kuusisylinterinen Continental Red Seal -moottori teholtaan 60 hv. Kleiberin tunnuslause 'Aristocratic Appearance' voitaisiin vapaasti kääntää 'aristokraattinen vaikutelma' muotoon; mainosmiehillä oli mielikuvitusta jo tuolloin, sillä auto oli varsin tavanomainen muotoilultaan. Kleiberia myytiin lähinnä länsirannikon osavaltioissa.

Muutoksia tehtiin vuosien varrella vähän; moottori säilyi samana koko tuotannon ajan. Kahdeksansylinterinen 85 hv Continental moottorinen versio jäi prototyyppiasteelle; vain kaksi autoa valmistettiin viimeisenä tuotantovuonna. Konkurssi päätti yhtiön autovalmistuksen taipaleen 1929 suuren pörssiromahduksen seurauksena. Kleiber Motor Truck Company jatkoi vielä muutaman vuoden, mutta autoja ei enää valmistettu.

Kleiber henkilöautojen valmistusmäärät pysyivät maltillisina; kokonaistuotanto 1924-29 oli 815 autoa. Ainakin yksi Kleiber henkilöauto on säilynyt tähän päivään.

1927 Kleiber



RANE MUISTELEE

osa 84

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

Fiat-tehdas 80 vuotta Hankkijakin 70 vuotta Saatiin automyyntiin parannuksia

Fiat-maahantuojalta

Vuoden 1980 alusta Autonovo Oy mainosti miten Fiat-tehdas saavutti 80 vuoden iän. Johtaja Metsäkonkola kirjoitti "Fiat-Uutisissa" miten "Henkilöauto on valtiovallan rahariihi. Autovero luotiin aikoinaan hidastamaan voimakasta kysyntää vuonna 1958, mutta kuten verolle yleensä on tunnusomaista, autoverostakin on tullut pysyvä käsite. Haluja muutoksiin ja ennen kaikkea autoveron alentamiseen on, mutta kykyä ei... käsite, että henkilöauto on ylellisyysesine, on jo aikoja jäänyt taakse. Henkilöauto on meillä välttämättömyys. Suomen henkilöautokanta ylittää tällä hetkellä 1 100 000 autoa. On ilmeistä, että varsinainen lisääntyminen on jo hidastunut ja nyt on enää uudistamistarpeen pääasiallinen aika." Muun muassa näin hän kertoi käsitteensä vuoden 1980 alussa.

Tulin talvilomalta 18.3.1980

Laitan tähän alkuun luettelon auto-osaston porukasta: Vilho Nousiainen, Reima Mäkipää (serkkuni), Jorma Kauppila, Mirjam "Mimmi" Ahola, Kauko "Kake" Willgren ja minä. Kaikki miehiä on automyyjiä jutun loppuun luettuasi!

Aamulla ajelin Tampereelle Fiat 1800 A-autollani. Siinä oli katsastus hoidettava. Työmätkäni Hämeenkyrön Heinijärven kylästä on suunnilleen 36 kilometriä. Hankkijan kaikki toiminnot ovat nyt Hatanpäällä, muutama kilometri Tampereen keskustasta.

Hankkijan "siteet" keskustaan ovat ohi, kun viimeinenkin osa rakennetusta Hämeenkatu 5-rakennuksesta meni kaupaksi. Saimme siinä muutaman ajan pitää automyymälää - viimein Talous-Osakekauppa osti maanpäällisen liiketilan. Nykyiset myyntitilamme eivät vastaa keskellä kaupunkia oleita, mutta täällä sivummalla on vieressä muita autoliikkeitä ja pysäköinti tilasta ei ole puutetta. Korjaamo ja varaosamyynni on nyt samassa rakennuksessa.

Meillä on korjaamolla oma asentaja vaihtoautoille. Hän on "sivuhommina" hoidellut joskus myös minun harrasteautojeni katsastus käynnit ja pikkukorjaukset. Isommat korjaamo las-kuttaa. Niin hän nytkin puolilta päivin meni autoani katsastuttamaan. Hetken kuluttua hän soitti, että on "pikku pulma" – auton jarrut olivat jumittuneet hallin kynnykselle. Otin pakettiauton ja hinausköyden ja toimme auton korjaamolle "jarrut savuten". Korjaamolla todettiin jarrupaineen säätö-

venttiilin rikkoutuneen. Tilattiin osa ja parin päivän päästä vein katsastetun auton takaisin kotihalliin.

18.3.1980 Hankkijan 75-vuotisjuhla Tampereella

Hankkijan Tampereen konttori juhli työntekijöidensä kanssa "firman synttäreitä" Hotelli Rosendahlissa. Meidät vanhimmat "palvelijat" huomioitiin rintaan laitettavalla palvelusvuosia osoittavalla "mitalilla". Minäkin sain "25-vuotis prenikan". Vallinojan Erkki sähköosastolta sai samanlaisen. Tilaisuudessa muisteltiin kuluneita vuosia ja jo joukosta poistuneita "hankkijalaisia": Oli hieno idea koota kerrankin kaikki "hommoojat" paikalle. Voin kertoa, että pienemmillekin palvelu vuosille jaettiin ansiomitaleita toista sataa.

Kevätnäyttely alkoivat

Lauantaina 22.3. pidimme Hankkijalla "Tavara-auto Näyttelyä". Ihmisiä kävi aika mukavasti ja tutkivat myös automyyntin henkilöauto tarjonnan.



Muisto hotellijuhlista.

Samaan aikaan tamperelaiset autoliikkeet pitivät omia näyttelyitä ja monet kiinnostuneet kiersivät perheineen useissa liikkeissä. Joillakin oli houkuttimena julkisuuden kuuluisuuksia. Meillä nyt ei ollut. Kerran oli "Seitsemän seinähullua"



AUTOMOBIILINÄYTTELY. Ensi viikonvaihteessa on mahdollisuus nähdä suuri joukko vanhan ajan automobiileja yhdellä kertaa. Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi järjestää taas perinteisen keväänäyttelynsä Lakalaivapäivien yhteydessä. Esillä on menopelejä kuvan "viiksi-voortista" 50-luvun amerikalaisiin siipirautoihin. Näyttelyn erikoisteemana on sota-ajan häikäpöntökalu.

esiintymässä. Muistellaan sitä kuuntelijoiden määrää vieläkin. Viikolla katsastuksessa olleen Mersuni toin kotiin, kun suljinne ovet.

Näyttelyt jatkuvat

Jatkettiin heti koko viikon näyttelyllä – alkoi valtakunnallinen "Fiat-viikko". Palkintona on kahden henkilön matka Roomaan. Palkinto oli "valtakunnallinen". Me oli suunniteltu joka päivälle jonkun Fiat-uutuuden esittely. Meillä oli jo Eskon hoitamatt esittelyasut: takit ja housut.

Autoja oli tilattu maahantuojalta eri malleja. On Ritmo Targa Oro, musta numeroitu erikoismalli sarja, Fiat 127 Sport, Fiat 127 Strada 1050 cc ohc, Ritmo 1300 cc ja 131 Racing 2000 115 hv, joitain mainitakseni.

Autobiilit Scan-Auton näyttelyiden lisänä

Minunkin pitäisi olla kerhom-

me Scan-Auton tiloissa olevassa näyttelyssä esittelemässä sinne viemiä autoja. Kerhomme saa pääsymaksu tuloja toimintaansa.

Fiat-viikko "täkyineen" ja myös muissa liikkeissä olevat keväänäyttelyt saivat kansaa liikkeelle kauniista kevätpäivästäkin nauttimaan. Meillä kävi myös paljon uteliaita ja kauppaakin tehtiin. Ville haki trailerilla Huittisista kaksi tavara-autoa lisää tavara-autoriiviin. Siellä olleet Autonovon Raahenmaa ja Himanen tulivat myös meidän näyttelyä katsomaan ja pakettiauton ostajia "evästämään".

Y-Vakuutus oli kutsunut Jäähoviin saunailtaan ja puhutimme hesalaiset mukaan. Fiat-viikko loppui viikonloppu näyttelyyn 29.2.1980. Viikolla olimme saaneet vähennystä myös vaihtoautoihin. Olimmekin laittaneet lehteen erilaisen mainoksen autoluettelon alkuun:



Toivottavasti pääsimme parantamaan jälkeen jäänyttä budjettiamme uusien myynnissäkin ja toivottavasti tahti pysyy samana. Fiat-viikon loputtua olimme olleet työstä suoraan lauantaan saunaillassa Sampo-Yhtymän kutsumina.

Saunomista ja sekoilua

Näissä vakuutusyhtiöiden tarjoamissa "saunailloissa" tarjoilu on aina mahtava. Niin näytti olevan nytkin. Ruoka oli tilattu alan osajilta ja juomapuolikin oli tavan mukaisessa kunnossa. Saunominen aloitettiin ja sitten siirryttiin ruokapöytään. Nälkä siinä jo työpäivän jälkeen olikin. Jollain oli ollut jo janokin, varsinkin erällä. Oli ikävä katsella voimattomana kuinka viina tekee fiksumusti käyttäytyvästä automyyjästä "sekopään". Katselimme miten tämä kollega sekoitti maittavat, huolella tehdyt ruoat "moskaksi". Ihailta täytyy, miten isännät katsoivat sivusta, puuttumatta toilailuun. Tuskin asiaa olisi muuttanut meidän toisten vieraiden asiaan puuttuminen. Minua asia nolotti ja varmaan meistä monta muutakin. Puolen yön jälkeen kiiteltiin isäntiä ja aloin hoidella kavereita koteihin- sa muutaman tunnin "yöpuulle". Minäkin pääsin nukkumaan kello kolmen jälkeen sunnuntain puolella.

Sunnuntaina kello 12 oltiin taas jokainen esittelemässä autoja. Poikien kunto vaihteli, mutta myyntikunnossa oltiin. Ihmisiä kävi ja lupaavalta näyttää kauppojenkin syntyminen. Pistettiin ovet kiinni kello 17, jolloin kävijöitä ei enää tullut.

Ei ole ihme, jos meidän automyyjien vaimot meitä moitivat kotoa poissaolosta. Leipä on kuitenkin tienattava ja siihen kuuluvat nämä näyttelyt kuin asiakasmatkat, myyntipalaverit ja niin edelleen. Jopa nämä saunaillatkin, maistui viina – tai ei -, mukaan oli kaikkien mentävä kun kutsuttiin.

Iveco-kokoukseen
Kokkolaan

Iveco-kokoukseen Kokkolaan

Arjen taas 31.3.1980 alettua lähdettiin tavara-automyyjiä Vilho Nousiainen kanssa Ritmo 75-esittelyautolla Kokkolaan kohti. Siellä oli Autonovon

järjestämä valtakunnallinen Iveco-kokous kuorma-auto-myyjille. Autonovosta oli tavara-autopuolen johtoa ja yhdessä muun Suomen myyjien kanssa keskusteltiin ja kuunneltiin tämän alan tilanteesta ja tulevaisuudesta.

Kokkolasta kotiuduttuani oli pari työpäivää ennen Pääsiäisympärien alkua. Villekin sai rauhoittua Pääsiäisenä olevaa nimipäiväänsä viettämään. Tulossa oli viikonvaihe, jolloin minäkin voim rauhoittua kotiasioihin. Oli Pitkäperjantai ja sitten viikonvaihe.

Seija oli kutsunut äitinsä ja siskojaan pyhiä viettämään. Nyt olisi lapsillakin kavereita. Tonikin oli raaskinut ottaa vintissä talvehtineen vaihtopyörän "koeajoon" oheiselle tielle ilmestyneille sulille tien pätkille. Susanna taisi pyörällä hevostallille. Iltapäivällä Toni valmistautui lähtöön kolmen kilometrin päässä Laitilassa olevalle "maamiestalolle". Siellä oli nuorille järjestetty "disco"-tapahtuma. Heidillä oli nyt seura Seijan siskojen lapsista.

Salosta tuli sunnuntaina käymään harraste ystäväni Pekka Virtanen. Hänen isänsä, paikallisen autokorjaamon omistaja Voitto Virtanen, tunnettiin Suomessa Ford T-mallin harrastajana. Pekka oli kiinnostunut myös Fiat-autoista ja niistä meillä riitti paljon yhteistä juttua. Katseltiin, mitä minulla "jo oli tallessa". Kahvillä käydessä katselimme Fiat-kuvia ja muita kansioitani yhteisestä harrasteesta.

Päätettiin ottaa osaa tulevan kesän tapahtumiin Fiat-autoilamme. Pekan lähdeyttä kotimatalle, minä keskityin taas perheen ja vieraiden kanssa pyhiin viettoon ja saunomiseen.

Pääsiäinen ohi

Arki taas alkoi. Aloin miettiä työasioita ja meneekö aikani edelleen auto-osaston asioita hoitaessa ja käydessä näissä myynnistä vastaavien tapahtumissa työpaikan ulkopuolella. Kun lupauduin "vastaavaksi", en osannut aavistaa miten paljon aikaani menisi pois myyntityöstä asiakkaille. Minulla oli jo vuosien aikana tullut vakioasiakkaita, jotka halusivat tehdä kauppaakaan. Nyt oli usein hoidetta-



Noidat palaavat Kyöpelivuorelle.

va asiakas toiselle automyyjälle. Se oli tehtävä niin, ettei asiakas tuntenut minun aliarvostavan hänen asiakasuskollisuuttaan. Toiset luulivat minun toimenkuvani muuttuneen niin, ettei kaupanteko suoraan asiakkaalle kuulu siihen. Paha juttu! Palkkani pieneni, kun olin halunnut olla myös myyntityössä ja muutenkin myyjien porukassa, mitenkään "pomottamatta".

Mietin, mitä asialle voisi tehdä. Palkan pieneminen huolestutti. Tuli mieleeni, miten olin ollut "myynnin johdon valmennus koulutuksessa". Lukenut saman samannimisen kirjan opit. Käynyt tenttimässä. Tehnyt ison työn "loppunäytteen" kirjoittamisessa. Jäihän siitä jotain oppiaksi mieleen. Ainakin muistan miten työntekijöille annettavat, firman nimellä olevat työasut voivat saada vaikka palkkaansa tyytymättömät työntekijät tyytyväisiksi! Erkkohan oli varmaan käynyt saman koulutuksen ja lukenut tämän saman oppikirjan, kun "pomoksi" tultuaan hoiti meille yhtenäisen työasun - harmaa pikkutakki ja mustat housut. Myös omat toimistokopit kuuluvat samaan sarjaan. Täytyy myöntää, molemmat paransivat "työmoraalia".

8.4.1980 Pässiäinen oli ilmojen puolesta hyvä. Susanna on ollut monta päivää pois koulusta. On ollut vesirokossa. Se on nyt ohi ja tyttö menee taas "opiskelmaan".

15.4.1980 Ville sai vaihtoauto-Ford Transitin vaihdettua Fiat 238.pakettiautoon. Minä vähän autoitin. Sattui mukavas-

ti, kun nokialainen torikauppias tuli ostamaan pakettiautoa.

Alkoivat Villen kanssa hieroa kauppaa, mutta ostaja halusikin antaa hänellä olevan "romun" vaihdossa. Auto oli mukana vain valokuvana. Ville kieltäytyi heti kuvan nähtyään. Asiakas tuli ulos vielä sitä "ostostaan" katselemaan. Minä näin hänet ja tunsin ennestään. Rantanenkin tunsin minut ja kertoi, että olisi ostanut tämän (minkä vieressä seisoi) auton, mutta (hymyillen sanoi) vaihtoauto ei kiinnostanut. Kaivoi kuvan taskustaan ja näytti minulle, hymy edelleen naamalla.

Näin heti auton nokalla ison V-kirjaimen ja tunsin auton. Rantasen yllätykseksi kysyin, onko Sinulla tällainen "Valmet-Tempo"? Ihmetteli, kun tiesin autosta. Ei siinä kauaa mennyt, kun Ville sai 238:n kaupan ja minä ostin Rantaselta sen "Valmetin". Maksoin 1 500 markkaa.

VALMET Tempo Matador

Rantanen kertoi ostaneensa Linnavuoren tehtaasta omaan käyttöön jääneen avolavan. Sanoi sen olevan ehkä ainoa vielä olemassa oleva yksilö. Ajoin kiinnostua autosta. Tiesin jo ennestään Siuron Linnavuorella Valmetin tehneen noin 20 auton sarjan näitä Tempo-korisia autoja. Olinhan 1960-luvulla viemässä Hankkijan Malmin korjaamon miehiä tällaista umpi-Valmetia hakemaan. Näin papereista merkin ja mallin. Kerhoivat kokeilevansa olisiko autosta huoltoautoksi.

"Tampereäinen" 2.9-76

Muisto niiltä vuosilta

KUN VALMET TEKI AUTOJA

Eino Järveläinen, 68, Kangasalan Ruutasta omistaa kerrassaan harvinaisen auton. Se on Tempo Matador-merkin pakettiauto, jollaista valmistettiin lissensilla Valmet Oyj:n Linnavuoren tehtaalla vuosina 1956–58 kaikkiaan 24 kappaletta. Niistä oli tällaisia avolavallisia vain viisi.

Järveläisen Tempo Matador, jollaista hän kahdeksan vuotta sitten osti eräästä Valmetin työntekijästä kaksi (toinen oli umpikorista mallia), on edelleen täysin ajokelpoinen. Toisesta Tempostaan Järveläinen on saanut varaosia.

Järveläinen on viime vuosina harjoittanut puutarhaviljelystä ja käynyt myymässä tuotteitaan Tammelatorilla, jossa hänen autoharvinaisuutensa on herättänyt ansaittua huomiota.

Valmet Oy on ilmoittanut, että moottorin varaosia on edelleenkin saatavissa tehtaalta ja toivonut, että auto pidettäisiin kunnossa ja muistona Linnavuoren tehtaasta autonvalmistajana. Järveläinen kertookin olevansa halukas myymään ajokkansa seliselle, joka osaa antaa arvoa sen harvinaisuudelle.

Järveläisen saamien tietojen mukaan tämä on viimeinen jäljellä oleva Tempo

Eino Järveläinen ja Tempo Matador, Valmetin auto-tuotannon viimeinen mohikaani.

Matador. Niiden historiaa tutkiessaan on Järveläinen kuulut, että mm. eräs niistä on hukunut järveen.

Hankkija myi tuolloin myös Valmet-traktoreita. Autossa oli Valmet 20-moottorista kehitetty moottori.

No, tarinat historiasta sikseen, mutta minusta nyt oli mahdollisuus ostaa pala Suomi-auton valmistuksen historiaa. Rantanen kertoi luopuvansa Valmetistaan 1 599 mrkalla. Sanoin maksavani tuon hinnan, mutta käyn töiden jälkeen autoa katsomassa. Ville sai kaupat vaihtoautosta ja minäkin ostin sen Valmetin.

Kävin autoa katsomassa Nokialla. Se oli vain muodollisuus – olin sopinut Rantasen (ja itseni) kanssa kaupat siitä jo. Lupasin tulla peräkärillä auton hakemaan. Niin teinkin ja "totesin" rekisterikirjan painon, 1 400 kiloa, oikeaksi. En olisi silloin vuosia sitten Linnavuoresta paketti-Valmet-autoa hakiessa uskonut, että vielä joskus omistan sellaisen. Minäkin sain sen

RAINER MAKIPÄÄ
OSASTONHOITAJA
Auto-osasto

Hatanpäänvaltie 31
33100 TAMPERE 10
PUH. 931/31 411
ILT. 931/719 127

Valmet-auton tuotua kotipihalle. Vaimokin tuli katsomaan ja antoi asiaankuuluvat kommentit. Minustakin tuntui, että NYT ne olivat paikallaan. Ei se "mädäntyneellä lavalla" oleva ruosteinen auto kyllä pihaa koristanut. Lupasin siirtää sen liiterin taakse.

Pitkään mietitty

Sunnuntai-iltana tein päätökseni "työnkuvan" muuttamisesta. Maanantaina marssin heti johtajan huoneeseen esittämään päätökseni (en ehdotusta!). Jos ei onnistu, niin ...

Harkittu päätös

Heti aamusta menin konttorille johtajan luo. Kerroin haluavani takaisin automyyjäksi. Olihan nyt taloon tullut koneosastolle Maalampi, joka työnsä puolesta vastaa myös Auto-osastosta

RAINER MAKIPÄÄ
AUTOMYYJÄ

Hatanpäänvaltie 31
33100 TAMPERE 10
PUH. 931 - 199 263
ILT. 931 - 719 127

entistä paremmin.

Kerroin palkkani vuosien aikana aina vaan pienentyneen. Ei provisiopalkalla voi olla osastonhoitaja. Olin virkaan suostuessa arvioinut osastonhoitajan työt vähäisemmiksi. Muutos ei tarkoita, ettenkö edelleenkin "pitkäaikaisena hankkijalaisena" pidä huolen myös Hankkijan pitkäaikaisten asiakkaiden asiakkaina pysymisestä.

Johtaja ymmärsi asian ja kantani. Perusteluni riittivät ja minulle painetaan uudet käyntikortit.

Nyt olen yksi Tampere Hankkijan automyyjiä. Jatkoissakin olen valmis auttamaan tiedoilla, joita Maalammen Erkkö haluaa kuluneilta vuosilta tietää muutoksia tehdessään.

Vaimo menetti kuntoilupaikan

Neljän kilometrin päässä on ollut entinen, sodassa vammautuneiden kuntoutuksilaitos. Se on lopetettu ja on ollut kuntalaisten käytössä virkistykseen. Siellä on viikottain järjestetty voimistelu iltoja. Tiloissa on myös uima-allas ja siihen on ollut mahdollisuus polskahtaa ja virkistyä viikon rasituksista.

Nyt paikka on kait myyty ja suljettu kyläläisiltä. Kerran vielä sinne on mahdollista mennä. Seijakin on menossa jäähyväis uinnille. Sanna on halunnut jo pitkään mukaan ja nyt Seija on lupautunut viemään.

1.5.1980 Vappu

Käytiin lasten kanssa perinteisesti Vapputorilla Tampereella. Lapset vaativat taas jotain "hasua". Mukaan tuli peruukkia, isot lasittomat silmälasit isolla nenällä, pahaääninen torvi ynnä muuta. Kerhon Vappuajelulle ei aika riittänyt. Kotiin tultuamme yritin saada korjattua 126:täni käymään. Siinä onnistumatta!

Ilmeisesti ei saa bensaa – pump-puvika.

Myisinkö?

Olen miettinyt, onko minulla mitään "järkeä" pitää Moto Guzziani rekisteröitynä tallissa. Kannattaisi myydä se pois. Mittarissa on tuskin 10 000 kilometriä ja olen saanut siitä nauttia kahdella ulkomaan retkellä. Koskisen Jussi on hiukan ollut kiinnostunut pyörästä.

Minulla on pitkään ollut ajatus ostaa siitä saatavalla rahalla Fiat 130-auto. Niitä on muutama vaihtoautona ollutkin, mutta myyty pian pois.

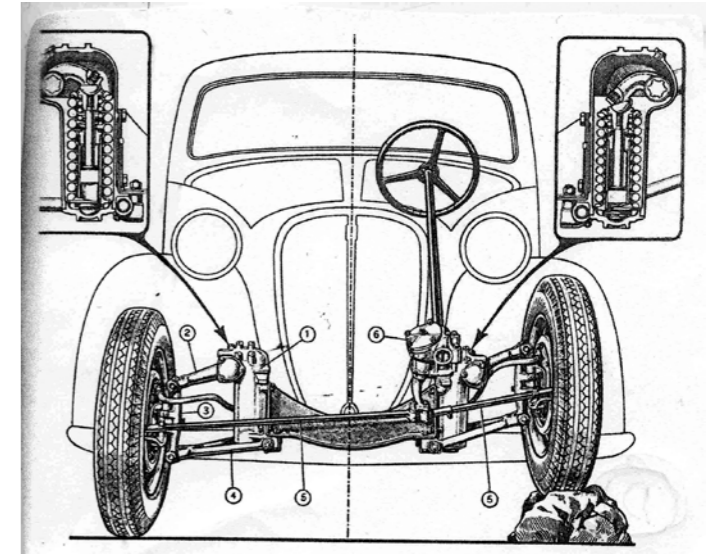
Moottorikorjattu 126 käynti kunnossa

3.5.1980 velipoika tuli käymään pienen "Rosita"-koiransa kanssa. Lapset olisivat leikkineet sen kanssa, mutta koiraa ei pitänyt lapsista ja osoitti sen ärähtämällä ja näytti hampaita.

Olin kotona 850-vaihtoautolla. Koitettiin saada 126 hinaamalla käyntiin. Pienen syntyksen säädön jälkeen se onnistuikin. Auto lähti käymään. Ajoin pihan ympäri pari kertaa ja totesin 126:n ajopuolen olevan kunnossa.

Maakuntaesittelyjä

Toukokuun alusta olemme luvanneet olla mukana Osuus-



Fiat 508C:n erikoinen jousitus.

kauppojen "tempauksissa". Niissä on yleensä maakunnan väkeä paljon liikkeellä. Voisi aina joku meistä olla Daily-kärry-yhdistelmällä esillä. Myös Daily olisi samalla esillä. Moni isäntä onkin hankkinut tilalleen avolavaisen pakettiauton.

11.5.1980 on taas se päivä, kun on onniteltava kukkasin ja kortein oman elämän äitejä. Lapset ovat tehneet onnitte-lukortteja ja ne olivat aamulla pöydällä tervehtimässä Seijaa.

Myös Seijan äiti oli meillä. Minä onnitelin henkilökohtaisesti omaa äitiä ja myös Aili-tätiä, joka mummoni kanssa on pitänyt minusta "huolta" kuusi viikkoisesta alkaen. On ollut oikeastaan "kotiaidin" korvike ja hyvä sellainen.

Onnittelekäynnin ajelimme perheen Oldsmobile "kasi-kasilla". Kotiin palattuamme kävin vielä katsomassa pukeilla olevaa 508C-malliani. Sen eriskummallisessa etujousituksessa on ohuilla rullilla olevat laakerit, jotka löytyivät, ihme kyllä, "Novosta" tuomien tavaroitten joukosta. Entiset olivat ruostuneet

"havunneulasen ohuiksi". On se ihmisen muisti kumma, nytkin muistin talon vinttiin talletetut erikoiset laakerit. Mistä sellaiset olisin saanut? Nyt etujousitus alkaa olla kunnossa.

Lueskelin illalla ohjekirjasta, miten niihin "iskareihin" kuuluu laittaa "Absorptio öljy" (on kai normaali vaimentajölly?) Minun pihatraktorissa on myös öljyn lisäystä. Totesin, että vaihteistoon on vaihdettava "stefa", vuotaa sieltä öljyä.

Toukokuun loppupuolella timpuri sai valmiiksi meille automyyjille "kopit". Nyt on oma toimisto, missä voi asiakkaan kanssa hoitaa kaupan paperille tai muuten jutustella rauhassa. Kevään autonäyttelyiden "erikoismallit" on jo myyty, lähetetty toisille konttoreille tai Autonovoon takaisin. Nyt pitäisi keksiä taas jotain "vetonaulaa" houkuttamaan" yleisöä.

Abarth 131 olisi saatavilla

13.5.1980 soitin "Novoon" ja kysyin sellaista. Kerhoivat heillä olevan Alénin "Abarth 131-kil-



Hain näytteille Alénin auton.



pa-auton". Se on jouten nyt ja voisin hakea sen meille "hetkeksi". Lupasin heti tuoda auton takaisin, kun pyytävät. Minä lähdin heti seuraavana päivä Hesaan. Oli myyty asiakkaan toivomaa väriä 131 ja tuon sen samalla. Otin trailerin perään.

Autonovossa kilpatallin mies ajoi auton kärrylle. Seurasin tarkkana käynnistystä. "Muistakaa sitten, ettei autoa saa käynnistää", oli varoitus. Minä nyökäytin, että perille meni. Tampereella purin auton pesupaikalle ja siitä tuuppasimme



Aulis Pakula rouvineen Auburnilla.



Jokisen Jouko ja Fiat 509 Spider.



Vuortion Teuvo tuli Oulusta puukaasulla.



Virtasen Pekan Fiat 500C.

auton alas myymälään. Seuraavaan vaihtoauto ilmoitukseen "raamitettiin näyttävästi", mitä oli nähtyllä. Alén oli silloin jo kova nimi maailmalla. Uskoimme auton näkemisen kiinnostavan ja kiinnostihan se!

Kesä taisi alkaa

Toukokuun lopun räntäsateet vaihtuivat vuosisadan kauneimpaan kesäkuuhun. Kake oli osannut valita lomansa oikeaan aikaan. Ilmat kun olivat kauniita, asiakkaatkin nauttivat kesäisestä ilmasta. Autokaupoille ei nyt lähdetty, jotain vaihtoauton ostajia sentään poikkesi.

5.6.1980 oli torstai. Ensi sunnuntaina olisi Vakuutusyhtiö Pohjolan tarjoaman matka "Ahveniston vauhtikisoihin". En tiedä lähdenkö mukaan. Olen ilmoittautunut SA-HK:n

Retkeilyajoihin 503-umpiautollani. Ajot ovat Vaasassa ensi viikonvaihteesta viikon päästä. Autossani on vielä varmaan jotain, sillä en ole ehtinyt sillä vielä tänä kesänä ajamaan. Toivottavasti ei mitään isompia korjauksia tule.

12.6. hieroin erikoisen vaihtokaupan. Fiat 127:n vaihdossa tuli Ford Transit-asuntoauto, Väliarahaa sain muutaman tonnin ja asuntoauton hinnaksi jäi 9 300 markkaa. Kesä on kuitenkin edessä ja luulisi sille olevan ostaja. Viikon lopulla on Vaasassa SA-HK:n Retkeilyajot. Lainaani työstä pakettiautoa ja lähdän mukaan Fiat 503 umpiautolla, jonka koeajoin jo.

Vaasaan 14.6.1980

Aamulla varhain lähdin ajelemaan parinsadan kilometrin



Chrysler edusti uudempia "jenkkejä".

päässä olevaa Vaasaa kohti. Lauantaiaamun liikenne oli hiljaista. Minulla oli kärryillä Fiat 503-umpiauto. Olin yksin. Matka meni mukavasti pysähtymättä ja olin perillä hyvissä ajoin.

Ensimmäinen auto lähti lenkille kello 9.30 ja vanhimmat ensin. Niihin lukeutui minunkin 1927-mallini. Kuten normaalisti, otin ajon nautiskellen uusista maisemista. Matkalla olleet tehtävät tein liikoja aikaa niihin hukkaamatta. Suurin osa oli kysymyksiä ja vain muutama "suoritettiin autolla".

Auto toimi hyvin, enkä eksynyt reitiltä! Vaasaan palattua oli maali ja ajoneuvot ajettiin pysäköintihalliin. Niin tein minäkin, vaikka tarkoitus oli ajella illalla kotiin. Tulin tallista ulos ottamaan kuvia maaliin tulleista.

Lopputuloksissa olin kuudes tai seitsemäs. Sain öljygallonan "palkinnoksi". Illalla kokoonnuttiin yhteen ja kerrottiin tulokset. Minä laitoin auton kärryyn ja olin taas ennen kello 21 matkalla ja Hämeenkyröä kohti. Turha kertoa, että matka meni mukavasti dieselin hyrinnää kuunnellen 200 kilometriä. Perhe nukkui, kun tulin kotiin. Seuraavalla viikolla jatkoin taas iltaisin Fiat 508C:n etuakselellon ja erikoisen jousituksen kokoamista.

Kesäloma alkaa

23.6.1980 Juhannuksen jälkeen jäin kesälomalle. Pahalta näyttää. Vettä sataa jo kolmatta päivää. En mennyt monelta Juhannusjuhlinta hyvin, ei ainakaan ulkoilmassa. Oli sovittu alkaa Lamminpään talon maalaukshommat maanantaina.



Kesäloma alkoi.

Maanantaina ajelimme ilta-päivällä Oldsmobilellä Tampereelle koko perhe. Käytiin katsomassa Härmälässä velipoikaa ja Anjaa, hänen vaimoan. Samalla näin hänen entisöinnistä valmistuneen BSA B31/350-pyöränsä vuosimallia 1952.

Toinen samanlainen oli laatikossa purettuna. Hyvin oli Repa pyörän entisöinyt. Muistan hyvin, kun näitä "vihreätankkisii" alkoi Tampereellakin näkyä. Joka paikka tuli painettua mieleen eli olen ainakin omasta mielestäni asiantuntija. Repa saa entisöinnistä hyvän arvosanan. Hyvät pisteet pariskunta saa myös Anjan kotitalon kunnosta.

Pikkulenkki vielä kaupungilla. Sitten Lamminpäässä poiketen kotiin. Kotiin tultuamme pysyi Seija ottamaan kuvan per-



BSA B31/1952 350cc



Nätti on pariskunnan talo.



Olavi oli jo ajellut Vehoniemelläkin.

heestä, joka nyt on kokonaisena paikalla.

Ennen maalauksen aloitusta kävin Kangasalla Olavin luona. Olavi kertoi, ettei Viroon menosta ajaen tule mitään. Hotellit Tallinnassa ovat täynnä.

Olavi kertoi myös uutisen

Ovat myyneet kauniin talonsa Harjunsalossa. Olivat tehneet

tarjouksen myyntiin tulleesta Vehoniemen harjulla olevasta "tontista" - sisältäen purettavat rakennukset. Muuttavat mökille kesäksi "odotteleen tulosta". Kertoi myös ostaneensa "Daf-postiauton"; oli sillä käynyt "koeajolla" Vehoniemellä.

Tuli paljon kuvia - ei taida kannattaa venyttää tätä juttua vaan lopetan tähän tällä kertaa, Rane

Moottoriremontti ilman varaosia?

Teksti ja kuvat: Tuukka Perkola

Autonostajan oppaissa ja netin asiantuntijoiden neuvoissa on syystäkin neuvottu välttämään hankaluuksia muistamalla muutama perusasia projektia tai käyttöautoa ostettaessa. Välteltävien listalta löytyvät usein vanhat taksit, kuolleet automerkit, huomattavan paljon ajatut yksilöt, keskeneräiset projektit jne. Tuttuja varoituksia, jotka normaalilla järjestäällä varustettu ostaja ilman muuta huomioi. Mutta sitten on niitä toisia ääripäitä, ihmisiä jotka toimivat täysin päinvastoin. Tämä varmistaa sen, että laite on mahdollisimman kulunut, siitä puuttuu osia eikä uusia ole saatavilla. Kaikesta huolimatta ihmisessä elää ajatus: Mikä on ihmisen tekemää, sen ihminen pystyy myös korjaamaan.

Niinkuin arvata saattaa, on loppuunkuluneen 20-luvun moottorin kunnostuksessa monta mutkaa matkassa. Ehkä suurimpana se, ettei siihen ole saatavilla osia. Yksinkertaisuudesta huolimatta jouduin ratkaisemaan aika monta kysymystä siitä yksinkertaisesta syystä, että tämänikäisen moottorin rakenne ja sen myötä korjaustavat eroavat osin nykyisistä, eikä tarvittavaa ammattitaitoa ole välttämättä enää saatavissa. Osalle harrastajista nämä 20-luvun moottorit ovat toki tuttuja ja esimerkiksi Fordin T- ja A-malleihin saa kaikki tarvittavat osat uutena, jopa melko edullisesti. Eli helpoimmillaan 100-vuotiaan koneen remontti on yhtä vaivatonta kuin uudenkin. Ne loput ovatkin sitten hankalampia tapauksia, joten yritän tässä tuoda esiin omia kokemuksiani osien hankintakanavista, materiaaleista ja ennenkaikkea tekijöistä.

Esimerkkitapauksena on Studebakerin Big Six -moottori, kuusisylinterinen ja melko iso kuten nimikin kertoo. Iskutilavuus on 5.8 litraa, kaasujen vaihdon hoitavat sivuventtiilit ja neljällä runkolaakerilla tuettu kampiakseli pyörittää



Autoon vaihdettu Studebaker Commanderin moottori on valmistettu loppuvuodesta 1927 ja eroaa hieman alkuperäisestä mm. kampiakselin ja öljypohjan osalta.

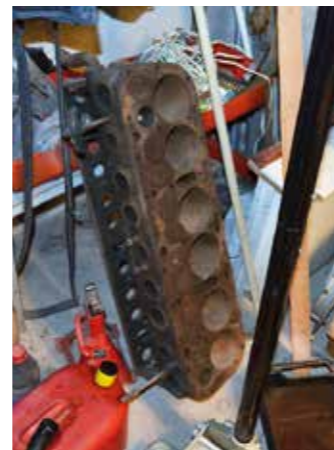


Oli onni että autosta aikoinaan purettua alkuperäistä konetta ei oltu romutettu, vaan se oli kulkenut auton mukana kymmeniä vuosia.

nokka-akselia hammaspyörien välityksellä. Kone oli tuotannossa 1918-1928, eli konstruktion pitkä elinkaari näkyy nykyisin nähtynä muutamana poikkeavana ratkaisuna. Starttimoottori on moottorin etupäässä, sen voima välittyy ketjun välityksellä kampiakselin värinänvaimessa olevaan hammaspyörään. Moottorin käynnistyessä vapaakytkin estää voiman siirtymistä kampiakselilta startille. Öljypumppu

on nokka-akselin takapäässä, laturi taas saa voimansa jakopään rattaista ja on asennettu virranjakajan viereen koneen etuosaan pystyasentoon. Eli jo pelkkä moottorin apulaitteiden sijoittelu poikkeaa totutusta, mutta toisaalta samankaltaisuuksia uudempiin moottoreihin löytyy myös runsaasti.

Auton mukana tuli viimeiseksi paikallaan ollut Commander-mallissa alunpitäen



Myös alkuperäinen sylinteriryhmä oli tallessa, mutta jäi käyttämättä halkeaman takia.

ollut alkuperäisen kaltainen moottori, sekä puutteellinen alkuperäinen. Pysin käyttämään tämän alkuperäisen osia mahdollisimman paljon, mikäli se on vain mahdollista. Molemmat olivat todella kuluneita, alkuperäisen moottorin matka oli päättynyt vesipumpun roottorin hajoamiseen ja jumiutumiseen, mikä oli aiheuttanut jakopään rattaiden vaurioitumisen. Tutkittuani molemmat moottorit,



Sylinteriryhmä StripAll-käsittelyn jälkeen, tästä on hyvä jatkaa.

sain käsityksen, mitkä osat otan Commanderin moottorista, mitkä pitää uusia ja mitkä kunnostaa.

Alkuperäisen moottorin hyödyntämiskelpoiset osat:

Sylinterikansi, Kampiakammio, kiertokanget, kampiakseli, imu- ja pakosarjat, kaasutin, imuilman esilämmitin, Laturin voimansiirtoakseli, öljypumppu ja öljypohja tyhjennyshanoineen sekä moottorin runkolaakeriliuskat.

Commanderin moottorista otettavat osat:

Sylinteriryhmä, jakopään rattaat, vesipumppu, vauhtipyörä

ja kytkinasetelma, laturi, startti sekä virranjakaja.

Uusittavat osat:

Männät, venttiilit, kampiakselin ja kiertokankien laakerit, männäntapit, tiivistet, kytkinpinnat sekä painelaakeri.

Korjattavat osat:

Kaikki apulaitteet, kaasutin, vesipumppu, laturin käyttöakseli sekä öljypumppu.

Ensimmäinen työ oli moottoreiden purkaminen. Alkuperäinen irrallaan ollut moottori oli purettu lähes kokonaan ilmeisesti jo auton käyttöaikana. Siitä puuttui mm. venttiliko-

neiston osia, kytkinlevyn tuuletin sekä öljypumpun imusiviliä. Purkaminen on helppoa ja nopeaa, mutta moottorin osalta myös sotkuista. Lajittelin pikkuosat pusseihin ja kirjoitin tussilla mitä pussi sisältää. Samalla on hyvä kartoittaa osien kunto. Kampiakammio, kansi sekä sylinteriryhmä putsattiin StripAll-nimisellä aineella, mikä poistaa maalain, ruosteen sekä rasvan. Käsittelyn jälkeen osat ovat täysin puhtaalla metallilla ja valmiita pintakäsittelyyn sekä koneistukseen. Minulla on tapana maalata moottori kertaalleen ennen koneistusta, sillä leikkausnesteet ja öljyt ovat työläitä puhdistettavia paljasta valuraudasta. Puhdistuksen jälkeen alkuperäisestä sylinteriryhmästä löytyi halkeama venttiiliniestukan ja sylinterin välistä. Tämän takia jouduin käyttämään Commanderin pahemmin kulunutta sylinteriryhmää, joka oli poraamaton, kuten alkupe-

räinenkin. Sitä porattavaa sitten riittikin, 0,005 tuuman ylikoko riitti juuri ja juuri. Ohuen valun takia sylinterien putkitusta ei uskallettu tehdä.

Koneistuksista suurin osa voidaan tehdä missä tahansa moottorikoneistamossa, mutta valettujen valkometallilaakereiden, varsinkin runkolaakereiden koneistukseen ei nykyään tahdo enää löytyä tarvittavia työkaluja ja taitoa. Mutta mistä sitten uudet sisuskalut moottoriin, varsinkin kun kampiakseli ja sylinterit eivät olleet enää alkuperäisissä mitoissaan, kaasuttimen sinkkipainevaluosat ovat murenemispisteessä ja venttiilit hiottu loppuun jo 50-luvulla?

Vastaus on lyhykäisyydessään yksinkertainen: Tekemällä itse tai teettämällä. Seuraavissa Hyrys-sy-lehdissä kerron osakokonaisuus kerrallaan, miten minä sain asian ratkaistua. Varsinkin hiljainen tieto työtaivoista, työkaluista sekä materiaaleista on katoamassa, samoin tekijät vanhoille harvoin tarvittaville työvälineille. Matka oli mielenkiintoinen ja toivottavasti tulevien työselostuksieni jälkeen jollekin toiselle helpompi. En väitä, että selostamani reitti olisi ainoa oikea, mutta todistettavasti sitä seuraamalla pääsin perille.

NÄSIJÄRVIAJO 2025

Ajo on tarkoitettu yli 30-vuotiaille harrasteajoneuvoille.

**Näsijärviajo ajetaan
lauantaina 26. heinäkuuta 2025**

Tarkemmat tiedot Hyrys-sy 2/2025 ja Tammobin kotisivu.



Asu-ajoneuvoluokan kiertopalkinto on Aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos.



Sisuja on paljon, koska kokoelman idea on tallenta suomalaisen liikenteeseen kuuluvia yleisiä kapistuksia. Tämä on entisen TVH:n raskaan kaluston hinuri muistaakseni Oulusta. Vielä 1960-luvulla Suomessa valtion piti ylläpitää raskaan kaluston hinauskykyä, joka toisessa on tiepiirissä oli TVH:n Sisu tai Vanaja ja siinä toisessa vastaavasti Posti- ja lennätinlaitoksen auto.

"Wachsenberger" odottelee ajovuoroaan. Se on yhä legendaarinen auto sekä Hymy-lehden Urpo Lahtisen auton että kilpa-auton, jolla ovat ajaneet sekä suomalaiset että ulkomaalaiset huippukuskit. Autoa omistaja pitää yhä edelleen ajokuntoisena, ainakin pienen virkistelyn jälkeen.

Mobilian tallennustilat

Teksti ja kuvat Pasi Myllymäki.
Kuvatekstit mpz.

Tampereen Seudun Mobilistit vierailivat 27.02.2025 Mobilian galleriassa ja kokoelmahotellissa. Jäseniä oli paikalla

yli 60, mikä taitaa olla näissä vierailutilaisuuksissa ennätysmäärä, ainakin pitkään aikaan. Kiitokset isännille Petri Niemmenmaa ja Mikko Pentti sekä Tampereen Seudun Mobilistien jäsenille. Hieno vierailu ja näh-

tävää sekä kuultavaa oli todella paljon. Kalustoa ja materiaalia oli niin paljon että kuvaaminen oli hiukan haastavaa.

Jos jotakuta harmittaa, ettei päässyt mukaan, niin klo 13 joka keskiviikko kesäkaudella

ja muuna aikana joka toinen on "Retki museon uumeniin". Se tietysti on maksullinen. Hyvä puoli asiassa on, että kierroksilla ei voi olla yhtä paljon osanottajia, joskus on vain yksi, jolloin saa yksityisopetusta.



"Aaltopelti-Sitikka" oli aikoinaan ainakin Helsingissä yleinen jakeluauto. Ja onhan se legendaarinen kuljetusväline. Fazerin leipä- ja karkkitehdas oli sen suurkäyttäjä. Aikoinaan, kun hyvä ystäväni oli Fazerin toimitusjohtaja, yritin saada heitä kunnostamaan oman nimikkoautonsa. Niiden värit oli "Fazerin Sininen". Hyvä, että joku on tällöisen pelastanut.



Hienoa, että asia kiinnosti meidän väkeä. Ennätystä on aina hauska tehdä. Kuvassa ovat mukana isännät Pete takana kasvat kameraan ja Mikko edessä selin. Väki oli kuulopuheiden mukaan ihan innoissaan ja isännät iloisia ja tyytyväisiä.



Transiitti on aito "salapoliisiauto". Sen tehtävä oli olla erottautumatta liikenteessä. Siinä ei ole mitään virkatunnuksia. Tarrat ovat hämäästä. Se etsi luvattomia radiosignaaleita tavaratilassa olleella laitteistolla.



Aikoinaan Niilo Tarvajärvi järjesti Hamsteri-tarra keräyksen, jolla hankittiin poliisille "goodwill-autoja" vuonna 1967. Autoja hankittiin kymmeniä, joukossa oli Mosseja, Folkareita, Valluja ja Volvoja ja oli siellä muitakin merkkejä. Kaikkiaan autoja saatiin silloin 58 kappaletta. Kun Poliisimuseo heräsi asiaan 1990-luvulla, ei enää löytynyt kuin yhden Vallun ja tämän Volvon jämäät. Mobilia rakenteli ruostekasasta näinkin hienon yksilön Poliisimuseon kokoelmaan.



Paloautoja olisi tallennettavaksi vaikka kuinka paljon. Niillä ajetaan vähän ja ne pidetään hyvässä kunnossa. Kun ne siirretään pois päivystyskäytöstä, osa niistä pääsee museon varastoon. Ford oli pitkään yleinen merkki paloautona, vaikka ne hiipuivat kuorma-auto markkinoilta.

KANGASALAN RESTAURANTAPÄIVÄT

Sunnuntaina 18.5. klo 8-15

Lauantaina 28.6. klo 8-15

Lauantaina 23.8. klo 8-15

Mobilian yläpihalla, tiemestarin tukikohdassa.

Kustaa Kolmannen tie 75, Kangasala

Myyntipaikat 30€, käteismaksu



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

Tule ympäristöä säästämällä Nysseillä

Tampereen Seudun Mobilistit ry • www.tammob.com



TULOSSA
27.-30.7.2026

Luentosarja autojen historiasta

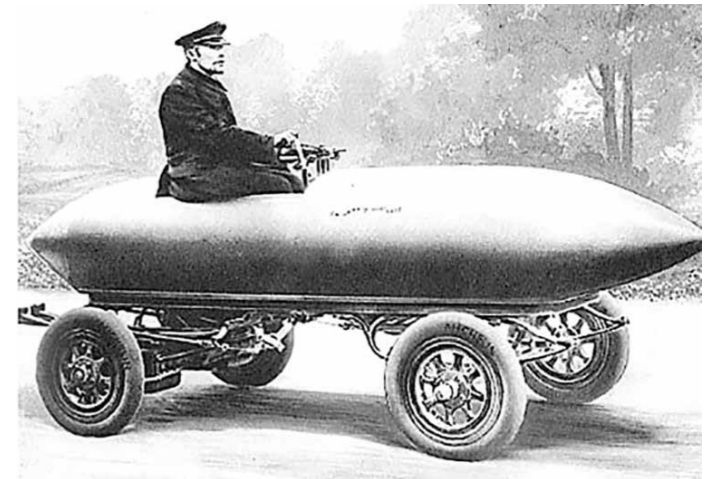
Teksti: Mikko Heimo ja mpz

Tampereen Seudun Mobilistien oma luentosarja polkaistiin käyntiin 11.3.2025 Kangasalan pääkirjaston Harjula-salissa. Luentosarjan puuhamies Mikko Heimo aloitti kertomalla luentosarjan ajatuksesta. Koko sarjan idea on tarkastella autojen historiaa vuosikymmenittäin tai ainakin aikakausittain. Ja koko homma mennään nykypäivästä taaksepäin, jolloin päästään lopettamaan Mobiliassa pidettävään päätösluontoon autoilun alkua ajoista.

Alustuksen jälkeen Mikko kertoi nykyhetken kuumasta perunasta eli sähköautoista.

Paikalle oli tullut kuulijoita 30 henkilöä, osa meidän omaa väkeä, mutta yllättävän monta ulkopuolista. Määrä on ihan hyvä, vaikka Harjula-sali vetäisi kyllä enemmänkin. Esitys onnistui siinä, että keskustelua ja hyviä kysymyksiä tuli paljon.

Aihe selvästi oli kiinnostava. Sähköauto on polttomoottoriautoa vanhempi kapistus. Mikko olikin valinnut avauskuvaksi Mummo Ankan auton Detroit Electricin, josta on kuva ja juttua sivulla 10. Pääpaino oli nykyajan sähköautoissa ja erityisesti alan nykyhetken ikonissa Teslassa, josta Mikolla on omaa



Belgialaisen Camille Jenatzyn sähkökäyttöinen ennätysauto vuodelta 1899, jolla hän ylitti maagisen sata kilometriä tunnissa vauhdin ennen polttomoottoriautoja.



Mikko Heimo aloitti kerhon luentosarjan Kangasalan pääkirjastossa. Salissa oli tyhjiä paikkoja ja pakosta ne osuivat kameraan, mutta väkeä oli lähes kiitettävästi 30 henkilöä. Kuva mpz

kokemusta.

Luennot on tarkoitus toteuttaa oman väen voimin, eli kerholaiset pääsevät esitelmöimään itseään kiinnostavasta aikakaudesta. Luennot saavat olla tekijänsä näköisiä ja hyvänä muistisääntönä on, että yksi kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa. Kun kiinnostaa, ota yhteyttä: Mikko Heimo, mikko.heimo@gmail.com

Yhteistyötä

Kangasalan kirjasto on mukana näissä ja kirjasto mainostaa näitä omilla kanavissaan. Samoin tapahtumat näkyvät Kangasalan kunnan tapahtumalistalla. Tämä on erinomainen asia, sillä saamme mukaan myös yhdistyksen ulkopuolista väkeä, jota aloitusluentoonkin oli paikalle tullut.

Kun kelit tästä paranevat, on ajatuksena saada luentojen yhteyteen aina luennon aikakauteen liittyvä auto tai pari kirjaston eteen näytille. Silläkin teemme toimintaamme näkyväksi.

Seuraavat luennot

Tiistaina 13.5. Aiheena on 2000-luku. Esiintyjä puuttuu.

Tiistana 5.8. 1990-1980-luvut, Matti Pitkänen
Syksyn kuukausilta puuttuu esiintyjä 1970-, 1960 ja 1950-lukujen autoista.

Karjalaiset hautajaiset on hauskemmat kuin hämäläiset häät

Tämän ole saanut itse kokea monta kertaa evakko sukuisena. Honkasen Harrin hautajaiset 4. tammikuuta olivat suuret juhlat. Meitä saattoväkeä oli kertynyt Kangasalan kirkkoon suuri joukko, hatarasti laskien noin 160 henkilöä. Meitä Tampereen mobilisteja oli arkin ääressä kymmenen. Hautajaisväkeä oli tietysti omaisia, mutta myös evakko suvuista, ahjäläisistä, kivennapalaisista, ajoneuvoharrastajista, Harrin monista harrasteipiireistä ja ihan kylän väestä. Harrilla oli laaja ystäväpiiri.

Siunauksen jälkeen siirryimme Vatialan hautausmaalle, jossa on Honkasteen perhehauta. Harrin metsästys- ja reserviläiskaverit olivat järjestäneet kunnialaukaus partion. Aika hieno ele, en ole koskaan sellaista kuullut, vaikka olen ollut kymmenissä hautajaisissa arkunkantajana.

Muistotilaisuuteen meitä kertyi 60 henkilöä. Totta kai, syötiin hirvisoppaa ja karjalanpiirakoita. Saattoväki muisteli laajasti ja pitkästi yhteisiä muistojaan Harrista. Kaikki tarinat ja muistot olivat hyviä. Jutut olivat hauskoja ja useimpiin liittyi joku käänne, joka sai väen nauramaan. Keväällä istutetaan tammi Restaurannan pihalle hänen muistokseen. -mpz



Matti Järvenpään muistonäyttely Ikaalisissa

Äskettäin perustetun Ikaalisten Seudun Ajoneuvoharrastajat ry:n Timo Tuomisto kertoi yhdistyksen järjestävän Ikaalisten keskustassa sijaitsevassa K-Marketin yhteydessä olevassa näyttelytilassaan vuonna 2022 edesmenneen Matti Järvenpään muistonäyttely.

Näyttelyssä on esillä Matin harrastustoinnista kertovaa aineistoa ja ajoneuvoja kuten legendaarinen Citroén Torpedo, Fuldamobil, Lloyd ja Zündapp KS 750. Näyttely avataan lauantaina 26.4. ja se on avoinna päivittäin klo 8-21.

Matti on legendaarinen nykyisen Tampereen Seudun Mobilistien edeltäjänä tunnetun SAHK Tampereen Kerho ry:n perustajajäsen sekä Hyrys-sy-Menolainen lehden isä ja ensimmäinen päätoimittaja. Lue lisää Matti Järvenpäästä www.tammob.com/hyrys-sy/, lehti no 3/2022. Eiköhän tehdä pyhiinvaellusmatka Ikaalisiin jonain arki-iltana kesällä. Käydään samalla tervehtimässä nuorta Ikaalisten ja Hämeenkyrön seutuville sijoittuvaa yhdistä.



Museoviraston myöntämien liikenteen kulttuuriperintöavustusten haku avataan 15.3.2025

Museoviraston hankeavustuksilla pidetään huolta merkityksellisestä ja monimuotoisesta kulttuuriperinnöstä yhdessä ihmisten kanssa. Avustuksilla vahvistetaan kulttuuriperinnön omaksi kokemista, osallistumisen mahdollisuuksia sekä osallisuutta kulttuuriperinnön vaalimisessa.

Liikenteen kulttuuriperintöavustusten päämäärä on tukea arvokkaiksi luokiteltujen liikenteen kulttuuriperintökohteiden sosiaalisesti, kulttuurisesti, ekologisesti sekä taloudellisesti kestävää käyttöä ja hoitoa. Avustusta voivat hakea yksityishenkilöt ja oikeuskelpoiset yhteisöt. Vuoden 2025 avustusten hakuaika on

15.3.2025 klo 9.00 - 16.4.2025 klo 16.00.

Liikenteen kulttuuriperintöavustusta haetaan uudessa haevastuksia.fi-palvelussa, joka kokoaa kaikki valtionapuviranomaisten järjestämät valtionavustushaut yhteen paikkaan. Myös avustuksen hakuohjeet ja hakuehdot löytyvät haevastuksia.fi-palvelusta. Verkkopalvelun osoite on <https://www.haevastuksia.fi>

Lisätietoja antaa Museoviraston erikoisasiantuntija Hannu Matikka keskiviikkoisin klo 9-12 ja perjantaisin klo 12-15 puhelinnumerosta 0295 336326, tai sähköpostitse lavustus@museovirasto.fi.

Hyvä uutinen on, että Museoviraston tieliikenteen avustukset ovat edelleen olemassa. Jaettava rahamäärä tieliikenteelle riippuu hakemusten määrästä ja laadusta, koska nyt koko liikenteen toimiala jakaa samaa pottia, joka on niistetty aikaisempaa pienemmäksi. Haku ajankohta on poikkeava aikaisemmasta, koska hakujärjestelmä uudistus on viivästynyt, tosin viivästyminenhan tiedettiin jo kaksi vuotta sitten. Lomake on uusi ja uudessa tietojärjestelmässä ja siksi uuden näköinen, mutta sisällisesti se on suunnilleen sama kuin muutamana viime vuotena. Koska järjestelmä on käyttäjäystävällinen ja muutenkin mukava, voi ajatella, että käyttäjälle eli avus-

tuksen hakijalle saattaa tulla hiki. Kuitenkin samat tai paremmat täyttämistä avustavat ponnahdusikkunat ja muu tuki on lomakkeessa on. Eli kun ihminen on sen tehnyt, niin kyllä ihminen osaa sitä käyttää (tuntemattoman filosofin kommentti). Apua voi kysyä ainakin minulta ja Leila Suutariselta. Hannu Matikka edelleen on vastuuhenkilö ja paras neuvoja. Myös Mobbarin sivuilta voi löytyä apua. Mutta Museoviraston sivujen lukeminen on avain asian ymmärtämiseen. Ehkä harmillisinta on, että avustushakemusten työpajoja ei pystytä järjestämään, johtuen valtionhallinnon kiireistä ja rahan niukkuudesta. Mutta aina saa soittaa 045 666 3111 (mpz)

Tulossa Vehoniemeen

Vehoniemen Automuseokin on heinäkuussa talvitalon avoinna taas päivittäin 5.4. alkaen klo 10-17 ja 1.5. alkaen klo 10-19.

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n Mansen Masinistit järjestävät Vehoniemessä juhluotensa teemaan liittyen "50 vuotta moottoripyöräilyä Tampereella"-näyttely.

Kuva viittaa kuitenkin eräseen haluttuun Amerikkalaiseen autoon, jota voi aiemmalta omistajaltaan näyttävän mallinuden ohella ihaila Vehoniemessä kulluvalla kaudella.



KANTTIAUTO-KRUISSING

Ajoneuvoille valmistusvuosi 1933 tai aikaisemmin

Lauantaina 9.8.2025

Tampereen Seudun Mobilistit ry kutsuu kanttiautot kesäseen tapahtumaan Tampereen seudulle. Ajoreitin pituus on noin 35 kilometriä.

LÄHTÖ, REITTI JA KOHTEET

10.00 Kokoon-tuminen Tampereen Hämeenpuistoon
11.30 Lähtö kohti Kangasalaa
12.30 Näyttely ja viihdetauko Kangasalan kirkonkylässä
13.30 Näyttely, lounas ja palkintojen jako Mobiliasa
15.00 Päätöskahvit Vehoniemessä

Mahdollisuus edulliseen yöpymiseen ennen ja jälkeen ajojen Kangasalla. Suunnitteilla on yhdessä T-Ford ja A-Ford-kerhojen kanssa yhteinen ja omakustanteinen illanvietto la 9.8.

ILMOITTAUTUMINEN JA LISÄTIEDOT

Ilmoittautuminen ennakoon viimeistään 29.7.2025 martti.piltz@gmail.com tai 045 666 3111. Vain 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta autoa voidaan ottaa ajoon. Tarkemmat ohjeet tulevat seuraavassa Hyrys-syssä kesäkuussa.



Vanhoiden autojen kanssa puuhailu on yhteisöllistä ja hauskaa, varsinkin kun aurinko (melkein) aina paistaa. Kuva mpz

OSALLISTUMISMAKSU

Auto ja kuski 35 €. Matkustajat 25 € ja lapset 15 €. Hinta sisältää lounaan Mobiliasa, kahvit Vehoniemessä, ajokilven, tiekirjan ja kunniakirjan ja tapahtuman luvituksen.

Toistaiseksi muutokset mahdollisia. Suunnitteilla on mahdollisuus trailerin siirtokuljetuksiin ja iltajuhla, Majoitus on alustavasti varattu Hyvinvointikeskus Apilasta, joka sijaitsee Vesijärven rannalla.

Tampereen Seudun Mobilistit ry

TERVETULOA VIETTÄMÄÄN KESÄPÄIVÄÄ KESÄPÄIVÄN PITÄJÄÄN!

Uusin hallituksen jäsen

Teksti: Mpz Pyry Raunion haastattelun pohjalta
Kuvat mpz ja Pyryn kotialbumi

Aloitimme Hyrsysyissä 3/2024 sarjan, jossa esittelemme hallituksen jäsenet. Ensimmäisenä sarjassa oli Kalevi Nokkonen, jota voi luonnehtia kerhossa puurtajana. Hän saikin SAHK:n Puurtajapalkinnon 60-vuotisjuhlissamme. Toisena oli talous- ja hallintopuolemme luottopelaaja Ari-Pekka Lällä. Jos hallitusporukalle olisi Puurtajapalkintoa vastaava huomionosoitus, AaaPee olisi sen ansainnut. Hän on opetellut ihan kylmiltään yhdistyksen talous- ja hallintoasioiden hoidon. Ja koko ajan kasvaneet vaatimukset hän on selittänyt mukisematta. Nyt on vuorossa hallituksen uusi jäsen. Pyry Raunio edustaa kerhossamme uutta sukupolvea. Hän on syntynyt vuonna 1994. Hän on ammatiltaan katsastusmies ja harrastukseltaan museoajoneuvotarkastaja ja tietenkin mobilisti.

Mistä olet saanut innostuksen autoharrastukseen?

No, aika vaikea sanoa. Ihan lapsuudesta varmaan, siis leikeistä. En ainakaan tiedä tai tunnista, että vanhempien kautta olisi autokipinää tullut. Perheemme asui täällä Tampereen seudulla, pitkään Ruutanassakin. Ruutana jäi minun viimeiseksi lapsuuden kodikseni, josta lähdin maailmalle. Pienenä minulla oli paljon pieniä leikkiautoja, joita järjestelin riviin pöydälle. Vähän vanhempana minulla oli pienoismalli autot Bugatti EB 110 ja Dodge Viper, jotka olivat aina samassa paikassa ja samassa asettelussa. Niillä en leikkinyt, eikä muutkaan saaneet niihin koskea. V8-Magazinesta tuli tärkeä lukemisto minulle ja jotenkin ne 1970-luvun jenkeistä rakennetut autot tarttuivat mieleen.

Sitten isäni ilmeisesti ehkä



Pyry aloitti hallitusuransa tämän vuoden ensimmäisessä hallituksen kokouksessa. Kuva mpz

osin innostuksestani leikkiautoihin sekä V8 Magazinesta sai kimmokkeen ostaa meille perheautoksi Pontiac Firebirdin ja

Dodge Chargerin ja sen jälkeen jenkkifarkkuja. Dodge Charger oli tosin nelisylinterinen, mutta totuin veekasin ääneen. Ja kyl-

lähän näin jälkepäin ajatellen, jos vertaa näitä jenkkejä sen ajan Suomessa käytettyihin japanilaisiin ja eurooppalaisiin perheautoihin, niin olihan ne paljon mukavampia ja parempia. Niissä oli monenlaisia varusteita, muovisia puuosia ja kromia, jotka saivat ne tuntumaan myös "hienoilta".

Autoharrastuksen harjoittelua

Hankimme T3 VW Transporterin vm. 88 eli "Tölkkin" oma-aloitteisesti lapsuudenkaverini Tuukka Lehtosen isältä Jukka Lehtoselta Kangasalan Rikusta. Näin Volkkarin heidän pihassaan ja aloin kyselemään, voisiko sen ostaa. Suunnitelma oli tehdä siitä reissuauto, kun saamme kortit. Auto oli vielä



Pyryn autoilun alkuajoilta. Kuva Pyryn kotiarkistosta



Isäni Saab 900 tuotannon alkupästä, 3-lovinen automaatti. Kuva Pyryn kotiarkistosta



Amerikkalainen näkemys perheautosta. Se näytti kromeineen ja puujäljitelmä verhoiluineen hienommalta kuin aikansa eurovastineet! Kuva Pyryn kotiarkistosta



"Öljykriisi"-Dodge Charger oli 2.2.-litrainen ja nelisylinterinen, siis aivan pienmoottori-luokkaa amerikkalaisittain 1980-luvulla. Kuva Pyryn kotiarkistosta.

4x4 syncro. Idea auton kunnostamisesta alkoi siis meiltä ja me ihan aktiivisesti hoidimme sen siirtämistä kunnostettavaksi.

Myöhemmin kyllä intomme huomattiin, ja toimintaa tuettiin siten, että isäni kuljetti Volkkarin pyynnöstämme toisen kaverini isän tallille, jota saimme käyttää kunnostuksessa. Mutta alunperin me ruinasimme autoa, sitä ei tultu tarjoamaan meille. Myöhemmin Jukka antoi minulle (en muista, että maksoin mitään) Saab 900:sen, joka saatiin käyntiin 10 vuoden seisonnan jälkeen, mutta sitä ei minun aikana katsastettu. Myin eteenpäin Saab -klubilaiselle.

Kai siinä oli tavoitteena, että vanhemmat ihmiset halusivat antaa meille tekemistä ja vähän nähdä, tuleeko meidän touhuihin mitään järkeä. Kai minusta tuli sitten bensalenkari. Autoala oli koulussa aika selvä tulevaisuuden näkymä.

Sairastuit saabismiin?

Siinä ajokortin saamisen aikoihin, siis vuonna 2012, kaverini osti Jari Kurrin entisen Saabin 900 Combi Coupé T, AYO-891, vm. -85. Se ei maksanut paljon mitään, mutta se oli Suomessa tehty ja jotenkin se tarttui verkkokalvoon. Hieno ja tehokas auto.

Nyt ovat hinnat moninkeräistyneet (vuonna 2012 auto oli 800 euroa, nyt Nettiautossa vastaavat 4 000-8 000 euroa).

900 Turbot ovat kalliita. No, ensimmäinen autoni oli sitten 99 Saab. Se oli käyttöauto, mutta samalla se oli harrasteauto. Pidin sitä kunnossa. Korjailin sitä ja tutustuin sekä Saab-harrastajiin että varaosamyymiin. Tietysti tutustuin ysiisiin autonakin, kun räpläsin sitä. Auto on minulla edelleen. Vanhoissa Saabeissa kiehtoi niiden vankka rakenne, suunnittelutyö talvikäyttöön sekä valmistus Suomessa. Myös historia viranomaiskäytössä ja lapsuuden muistot kaverien vanhempien käyttöautoina vaikuttivat.

Kävit Steiner-koulua. Äitini harkitsi minullekin Steiner-koulua, kun Suomen ensimmäinen Steiner-koulu avattiin ihan naapuriimme, kun olin oppikoulu ikäinen. Eikö Sinua rokotettu siellä viheraatteella?

No ei, eihän siellä semmoista tehdä. Steinerkasvatuksen tavoitteena on antaa lapsille ja nuorille mahdollisuus kehittyä itsenäisiksi, oma-aloitteisiksi, sosiaalisesti vastuullisiksi aikuisiksi, jotka kykenevät toimimaan rauhanomaisesti, eettisesti ja toki myös ekologisesti.

En osaa sanoa, mikä steinerkasvatuksen varsinainen tavoite on, mutta käsittääkseni ainakin tekemällä oppiminen lukeutuu



Minä ja Pontiac Firebird vm. 1988 Ikurissa Kylväjäntiellä isovanhempieni Raunion puolelta talon edessä vuonna 2003. Sääli, että ei ollut veekasia, vaan taloudellinen V6. Kuva Pyryn kotiarkistosta



Lapsuudenkaverini isältä 16-vuotiaana saamani Saab 900, jota ei ikinä katsastettu, mutta saatiin käymään yli 10 vuoden seisonnan jälkeen. Kuva Pyryn kotiarkistosta

siiheen. En myöskään koe, että meitä olisi ohjattu mihinkään niin sanottuihin ideologioihin. Ekologisuus kyllä näkyi esimerkiksi luomuruokana, kestävinä materiaaleina rakentamisessa (uusi koulu vuosina 2003 ja 2007) ja ehkä ekologisina kyninä koulutavaroissa, mitä meille jaettiin. Siitäkään ei sinänsä erikseen muistaakseni meille puhuttu. Mutta esimerkiksi me viljelimme, kun olin noin 9-vuotias, viljaa, jonka sitten syksyllä korjasimme, puimme, jauhoimme ja teimme leipää. Siinä sitä oli ekologian opetusta ihan käytännössä!

Alaluokilla tosiaan kaikki kävivät tämän leivän tekemisen läpi, emme vain me. Me teimme muuten myös leikkimökin muistaakseni 5. tai 6. luokalla luokan kesken! Muutenkin siellä opetettiin ja opittiin kädentaitoja ja itse tekemistä paljon. Se on Steiner-koulun ideologiaa. On se erilainen oppilaitos kuin tavallinen keskikoulu ja lukio, mutta samat oppimistavoitteet siellä on. Mielestäni erot kapenivat yläluokille ja lukioon tultaessa. Ilmaisutaidetta meillä oli, mutta toisaalta on sitä muuallakin, kuten TYKissä.

Itse asiassa autoalalle pääsemiseen steinerkoululla ei ollut merkitystä. Lähdin opiskelemaan asioita, mihin koulu ei ole millään tavalla ohjannut tai kannustanut. Koulun on 13-vuotinen eli siinä tavallaan automaattisesti tullaan lukioon, ylioppilaskirjoituksiin ja korkeakoulukykyisiksi. Keskikoulun pohjalta houkutti lähteä opiskelemaan autoalaa, mutta jäin vain ysin jälkeen jatkamaan lukiota.

Suunniteltu reitti AMK:n olisi ollut sama, vaikka olisin tehnyt kaksoistutkinnon eli opiskellut autoalan ammattitutkinnon ja kirjoittanut ylioppilaaksi, joka tuolloin oli aika lähellä. Autoalan ammattitutkinto olisi jälkikäteen mietittynä ollut ammatillisesti järkevämpi valinta. Jouduin esimerkiksi katsastajan oikeudet hankkiakseni korvaamaan ammattitutkinnon työharjoittelussa. Ylioppilaana hain opiskelemaan insinööriksi. Ihan ensimmäisellä kerralla se ei onnistunut. Mutta hyvät muistot steineristä jäi!



Kadetti ja Saabi "Sinitarra" yhteiskuvassa vuonna 2017 Turussa. Kuva Pyryn kotiarhivista

Autoala oli selvä valinta ja menin varusmiehenä autohommiin. Olin Ilmavoimien autonkuljettaja Satakunnan lennostossa Pirkkalassa. Olin töissä äidinisän yrityksessä ja mietin muitakin vaihtoehtoja kuin insinöörin tutkintoa.

Turkuun

Kun en kerralla päässyt opiskelemaan sitä mitä halusin, pyrin toisen kerran ja pääsin Turkuun. Siellä liityin Turun mobilisteihin. Se on hyvin toimiva kerho. Heidän "Mobiilimäki" on erinomainen toimintakeskus. Osallistuin heidän "Heikkeihin" ja kävin siellä nytkin "Talvi-Heikkeissä". Näkyi siellä muitakin tammobilaisia! Myös ensimmäisen kimppatallini hankin aidon bensalennokkarin kanssa. Hän oli aivan tuntematon kaveri, mutta hyvin se meni. Rakentelin siellä B-Kadetin vm. -71.

Opiskelut menivät ihan hyvin. Turun Autokeskuksessa olin työnjohtajan vakanssilla viimeisen koulun kesäloman. Aikaisemmin Tampereella Metro-Autossa ja ensimmäisen keräämässä korjaamokokemusta katsurin lupia varten ammattitutkinnon puutteesta. Veekasi Magazine oli vaihtunut vuosia aikaisemmin Mobilisti-lehdeksi ja Senior-Mobilistiksi. Se oikeastaan ohjasi ajatuksia vanhoihin autoihin. Siinä on paljon tarinaa "latolöydöistä"

ja muista autojen ihmepeleistä. KLB osasi herättää arvostuksen vanhoja ajoneuvoja kohtaan.

Saab 99 siirtyi "ei ihan jokapäivä kulkineeksi". Pidin sitä kyllä kunnossa koko ajan, mutta ajoin vähän uudemmilla, muttei minulla koskaan ole ollut paljon autoja. Ihan muutamaa jobbausta lukuun ottamatta, olen osta-

nut autot pitkäaikaisiksi ja niistä on pidetty sen mukaan huolta.

Opinnot valmistuivat aikanaan, vuonna 2020. Viimeinen kurssi oli katsastus. Kun olin ollut korjaamossa työnjohtajana, niin ajattelin hakea Tampereen seudulta katsastajan paikkaa. Halusin asiakaspalvelun ja henkilöstöhallinnon homman (jota korjaamon työnjohtaja/



Kalkun verstaas oli Ilmari Fastin ja virolaisen yhtiökumppanin Epron yrityksen Epro-Fast Oy:n entinen varasto. Yritys oli tuonut neuvostoliittolaisia sorveja ja jyrsimiä. Näitä varastoon jääneitä sai tiettyä hyödyntää ja tässä jyrsitään Saabin alumiinikantaa vuoden -68 neuvostoliittolaisvalmistisella jyrsimellä. Hyvin toimi, mutta koska terä oli liian kapea, kanteen jäi noin yhden satkun korkuinen jälki. Tämän vielä moottorikoneistamo Häihälä plaanasi, kun lohko ja muutkin osat meni hoonaukseen, laakerikaulojen kiillotukseen ja venttiilin istukoiden koneistukseen. Kuva Pyryn kotiarhivista



Tässä projektikuvaa ensiautoni kunnostuksesta; irroitettu moottori roikkuu taljassa Sileesuonkadun elementtivalimossa. Kuva Pyryn kotiarhivista

huoltoneuvojan homma käytännössä suurelta osin) sijaan työskennellä enemmän itse pihvin, eli autotekniikan parissa, vaikka haluankin työskennellä ihmisten parissa. Se ohjasi katsastusalalle.

Paluu kotiseudulle oli selvä

juttu. Paikka löytyikin Lempeälästä. Elokuun lopussa 2020 päätin työni Turun Autokeskuksessa ja syyskuun ensimmäisenä työpäivänä aloitin Lempeälän Autokatsastus Oy:ssä. Elämä tavallaan muuttui aika paljon, kun valmistumisen jälkeen alkoivat säännölliset tulot. Itseasiassa kun mietin tätä, harrastusta oli myös aktiivisesti opintojen aikana. Jotain kalliita koneita varten ei tarvitsesääntä ehkä niin montaa kuukautta. mutta autot on suunnilleen saman hintaisia.

Uuden kimppatallin sain isänisän naapurin Ilmari Fastin entisen Epro-Fast-yrityksen entisestä varastosta. Hän oli ensin asiaa vastaan, koska varasto oli täynnä kaikenlaista tavaraa ja pölyä. Joka esineen päällä oli liioittelematta 1,5 senttiä pölyä. Saimme kuitenkin pikkuveljeni kanssa tilan yhteiseen käyttöön siivottaamme sen. Ihan hyvä se ei ollut, koska siellä ei ollut lämmitystä. Purin ja kokosin 99:n moottorin pakkasessa. Sitten ilmoituksen avulla vuonna 2022 löysimme entisen Kauri-Pukineen tehdasrakennuksen Vehmaisista, josta saimme veljeni ja yhden harrastajan kanssa kimppatallin.



Vaimoni Netta yhdistää moottoria vaihteistoon Vehmaisissa Kaurasen entisessä pukinehtaassa meidän edellisessä tilassa. Kuva Pyryn kotiarhivista



Syyskuussa 2022 sain avaimet Pukinekadulle. Auto muutettiin sinne moottori ja auto erikseen, ja homma tehtiin siellä loppuun kevään 2023 aikana. 2022 - 23 autoa kunnostettiin myös muutoin, mm etuakselisto hiekkapuhallettiin ja maalattiin yms. Kuva Pyryn kotiarhivista



Tässä 99, lempinimeltään "Sinitarra", muuttaa kevätkesällä 2023 Sileesuonkadulta Kalkusta Vehmaisiiin Pukinekadulle. Pölyä on jo kertynyt. Projektia tehtiin iltaisin ja viikonloppuisin silloin tällöin, kun aikaa jäi. Veturina toimiva vuoden -96 900-käyttöautomme on tällä hetkellä odottamassa uutta taka-akselia Vehmaisten uuden kimppatallimme "pikahuolto paikalla", joka on tarkoitettu käyttöautojen korjaukseen. Kuva Pyryn kotiarhivista



99:n lohko työstettynä ja suojattuna. Kuva Pyryn kotiarhivista

Kimppatallinne on aika suuri, työkaluja paljon ja kaikki on järjestyksessä?

No joo, onhan tässä tilaa 4-5 autolle, niin että mahtuu teke-mään. Meillä oli vähän sem-moinen ajatus, että osaisimme eri asioita ja oppisimme toi-siltamme rakentamaan koko auton. Se kolmas osapuoli on tosi taitava peltien muokkaaja ja hänellä on siihen vehkeet. It-sekin olen päässyt kokeilemaan vähän peltien taivutusta. Ja into oppia lisää on kova.

Työkaluja tarvitaan tai halu-taan aina lisää. Itse olen ajatel-lut, että kyllä monia koneita ja laitteita kannattaa ostaa, koska jos niitä pitää hyvin, niin eihän ne harrastekäytössä paljon kulu. Ja kyllä autoverstaalla pitää olla siistiä ja tavarat paikoillaan, ei-hän työstä muuten tule mitään.

Entäs sitten Tampereen Mobilistit?

Olin jo aikaisemmin Kangasalla asuessani noteerannut, että Tam-pereen Mobistien toiminta on keskittynyt paljolti Kangasalle. Eli sehän oli selvä, että erosin Turun Mobilisteista ja liityin Tampereen Mobilisteihin. Saab-kerhossa olen myös mu-kana. Se on aktiivinen kerho jatkuvasti.

Aika pian eräs kerholainen kertoi, että hänen sukulaisten-sa perikunnalla olisi 96 Saab, josta pitäisi päästä eroon. Se oli museokatsastettu vuonna 1997. Olinkin ajatellut, että ”jotakin vanhempaa” pitäisi olla kuin 99. Vähän harmillisesti se seiso-i tallin oven vieressä nurmikolla. Viimeksi se oli katsastettu vielä vuonna 2017. Se voi olla hyvinkin yleinen tilanne. Auton rakentaja oli kuollut, leski dementoitunut ja siten ei enää kyennyt huo-lehtimaan autosta. Kukapa siitä sitten olisi huolehtinut? Minulla ei ole tietoa, onko autoa koskaan entisöity vai säilykö se. Lähtö-kohta on varmaan nyt parempi, kun autoa on pidetty hyväkun-toisena vielä romutusikäisenä, eli 90-luvun lopulle asti.

Kauppaa hoiti edunvalvoja. Hintapyyntö oli ihan ok, mutta ekalla kerralla 99 oli kesken ja kynnys käyttää tonneja harras-



Pyry ja Ysikuoppa-museoauto Vehmaisten tallissa. Kuva mpz

teautoon oli korkea. Myöhem-min sain tingattua suuresti ja sain auton hyvin edullisesti verraten nettiauton pörssikurssiin. Nyt se sitten odottaa museokunnostusta.

Uraisi Tammobissa on toistaiseksi lyhyt, mutta melkein pystysuora

Heh heh, onhan se totta. Liityin vuonna 2021. Museoajoneuvo-tarkastajaksi minut haluttiin heti, käytännön järjestelyjen takia pienellä viiveellä. Ja nyt neljän vuoden kuluttua halli-tuspaikalle.

Haluan osallistua vanhojen ajoneuvojen säilyttävään toi-mintaan. Voisin vaikka muo-toilla sen niin, että lukemalla

erityisesti Senior-Mobilistia ja KLB:n ajoneuvoromanttisia ajatuksia ja kirjoituksia on syn-tynyt kipinä, että vanhan tuho-aminen on edesvastuutonta ja suorastaan tyhmää esimerkiksi ympäristöarvojen kannalta. Yllä-pitämällä ja korjaamalla vanhaa, ei tarvitse kuluttaa luonnon ja ympäristön resursseja. Sitäpaitsi monet vanhat esineet ja raken-nukset ovat paljon kestävämpiä ja korjattavampia kuin nykyajan laitteet ja rakennelmat. Niissä on myös oma nostalginen arvonsa.

Käytin 1980-luvun Saabeja juuri siinä taitteessa, kun niiden hintaan tuli yksi nolla lisää. Se herätti siihen, kuinka nopeasti yleisetkin harrasteautot ohjataan kierrätykseen. Haluan aivan

konkreettisesti edistää hyvien yksilöiden ja osien säilymistä. Kun sain ajokortin, alle tonnilla sai turbo Saabin. Nyt joistakin niistä pyydetään viisnumeroisia. Myös myytävien yksilöiden mää-rä on ehkä 10 prosenttia siitä, mitä 10 vuotta sitten

Taustalla on Veekasin jutut esimerkiksi autojen romutus-kampanjoista USA:ssa Obaman aikoina. Ja onhan niitä ollut Suo-messakin, että jos tuhoat poltto-moottoriauton saat rahaa ostaes-sasi uuden sähköauton. Enää ei saa osia 99 Saabiin samoin kuin vain 10 vuotta sitten.

Tuskinpa ennen oli monikaan asia paremmin kuin nyt, mut-ta vanhaa hyvää ja toimivaa ei nykyään eikä tulevaisuudessa pidä tuhota vain siksi, että se on vanha. Vanhat autot ovat var-sinkin nyt liikenteen automa-tisaation, energia murroksen ja liikkumisen palveluna ostamisen aikana entistä tärkeämpi osa jäl-jelle jäävää liikenteen kulttuu-riamme, kun autojen kierrätys on hyvin systemaattista ja teho-kasta. Hyviä yksilöitä ja osia ei jää samalla tavalla jäljelle, kun on jäänyt menneinä vuosikym-meninä. Nykyään lainsäädäntö pyrkii siihen, että ”vahingossa” ei mitään jää ladon perälle. Kaikki ohjataan aktiivisesti kierrätyk-seen. Tämä edellyttää systemaat-tista tallettamista. Tulevaisuuden latolöytö ei ole unohtunut, se on täytynyt muistaa!



Pyry ja 900 Vehmaisissa odottelee taka-akselia. Kuva mpz

TAMMOBIN 2025 TAPAHTUMAT

HUHTIKUU

To 10.4. Tutustuminen ST-Koneistus Oy, Hopeatie 3 Ylöjärvi, 16:30 alkaen

Ti 22.4. Kevätkokous, Restaurant, 17:00 kahvit, kokous alkaa 18:00.

La-su 26.4.-27.4. Hot Rod & Rock Show, Tampere

TOUKOKUU

To 1.5. Vappuajo, kokoontumisen Hämeenpuistosta klo 10:00, lähtö 11:15

La-Su 3.-4.5. Classic Motor Show

Ti 6.5. Olavi Sallinen-palkinnon jako, Vehoniemen automuseo klo 18.

Ti 13.5. Luentosarjan 2. osa – 2000-luku. Kangasalan pääkirjasto, Harjula-sali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30.

La 17.5. Kesäkukkacruising 2025. Vehoniemen Automuseo järjestää lauantaina 17.toukokuuta ajelun, johon voi osallistua harrasteajoneuvolla. Cruisingmaksu on 25 eur/ajoneuvo, joka peritään käteisenä ajon lähtöpaikalla. Maksu sisältää ajokyltin sekä autokunnan aamukahvitsekä ajon päätöskahvit. Ajoin tulee ilmoittautua 15.5. mennessä leila@automuseo.com tai puh 050 365 70 23. Kokoontuminen Kangasalan torin läheiselle K-marketin torin puoleiselle hiekkaparkkikselle klo 10.00 - 11.00. Kangasalan keskustassa on markkinat ja nähtävää runsaasti. Cruising-reitti ilmoitetaan lähdössä. Tervetuloa!

Su 18.5. Kevät-Restauranta, Mobilia klo 8-15

KESÄKUUKU

La 14.6. Kurvaa Kangasalle -tapahtuma, Mobilia ja Vehoniemen automuseo klo 11-15, museobussi liikennöi museoiden välillä puolen tunnin välein. Lauluhytye Doorikset viihdyttää autolauluineen Mobiliassa ja Vehoniemessä.

La 28.6. Kesä-Restauranta, Mobilia klo 8-15

HEINÄKUUKU

To 10.7. Hämeenkyrön retki, Rane ja Kukkukahvila sekä Oskarin Olohuone. Kokoontuminen Oskarin Olohuoneella.

La 26.7. Näsijärviajo

ELOKUU

Ti 5.8. Luentosarjan 3. osa – 80- ja 90-luku. Kangasalan pääkirjasto, Harjulasali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30.

La 9.8. Kanttiautokruising, Hämeenpuisto, Tampere. Hämeenpuisto-Kangasala, Kokoontuminen ja näyttely klo10, lähtö klo 11.30 ja näyttely Kangasala-talolla klo 12.30, näyttely, palkintojen jako ja lounas Mobiliassa klo 13.30, päätöskahvit Vehoniemellä klo 15. Katso ilmoitus sivulla

La 23.8. Syys-Restauranta, Mobilia klo 8-15

23.8. VehoniemiAjo starttaa Vehoniemen Automuseolta, ilmoittautumiset ja lisätietoja puh 050 365 70 23, leila@automuseo.com

SYYSKUU

To-su 4.-7.9. Falunin retki. Markkinapäivä la 6.9. Katso ilmoitus sivulla 36. Uusi edullisempi hinta!

LOKAKUU

MARRASKUU

Su 30.11. Puurojuhla Sasin Toukolassa
Syyskokous
MUUTOKSET MAHDOLLISIA

VEHONIEMEN AUTOMUSEO 2025

puh 03 3767 795, 050 365 70 23

5.4.2025 alkaen kahvio, automuseo ja museokauppa ovat avoinna päivittäin.

5.4.-30.4.2025 päivittäin klo 10-17

1.5.- 6.9.2025 päivittäin klo 10-19

7.9.-14.12.2025 päivittäin klo 10-17

Kesäperjantaisin 2.5. -5.9.2025 museo ja kahvio avoinna klo 21.00 asti (säävaraus klo 19.00 jälkeen).

Kesän tiistaieksitruuna kuukauden ensimmäisenä tiistaina (6.5., 3.6., 1.7. ja 5.8.) museo ja kahvio avoinna klo 20.00 (säävaraus klo 19.00 jälkeen).



SYYSKUUSSA FALUNIN MARKKINOILLE!



Perinteinen Falunin reissu oli tauolla viime vuonna. Nyt sinne pääsee.
Hinta on tingitty niin alas kuin sen hyvillä palveluilla voi saada.

Matkan kuvaus

Lähtö Kangasalta torstaina 4.9.-25 kello 12.30 Pikonkankaan bensa-asema. Koukkaus Tampereen linja-autoasemalle noin kello 13.00, Helsinki kello 17.15. Matkalta noukitaan kyytiin ilmoittautuneet. Viking Cinderellalla purjehditaan Tukholmaan, missä ollaan 5.9. noin kello 10.00. Tukholmasta ajo Faluniin ja kirjoittautuminen hotelliin. Hotelli on perinteinen Scandic Lugnet. Matkalla on tauko Avestan Puuheviosessa, missä voi täyttää massua tai kasseja omakustanteisesti. Perjantai-illalla on vapaata ohjelmaa tai patikointia rompemarkkinoilla tai vaikka kävely Falunin keskustaan, hotellin ravintolassakin voi notkua ja syödä.

Lauantaina 6.9. tutustuminen rompemarkkinoille ja lähtö Tukholmaan viimeistään kello 15.00. Tauko Avestassa. Tukholmassa siirrymme Viking Glory-alukseen, joka tuo meidät Turkuun. Satamasta siirrymme Turun Mobilistien Syys-Heikki-markkinoille. Ne tarkastettuamme matka jatkuu kohti Tamperetta ja Kangasalaa, jossa olemme noin klo 13.

Matkan hinta on vain 270 euroa per henkilö. Hintaan sisältyy:

- Laivamatkat Vikingillä Hki-Tukholma ja Tukholma-Turku.
- Bussi-kuljetukset Mäntylän bussilla Kangasala-Helsinki, Tukholma-Falun Lugnet ja Falun-Tukholma, Turku-Kangasala. Bussi on käytössä Falunissa kenttäkuljetuksiin.
- Yöpyminen 2-henkilön huoneissa Scandic Falun Lugnetissa.

Ilmoittaudu heti: prusiantti1@gmail.com. Ilmoittautumisen yhteydessä anna myös syntymäaikasi ja paikka, mistä nouset linja-autoon sekä osoite, mihin lähetämme laskun. Lisätiedot: prusiantti1@gmail.com

TERVETULOA MUKAAN FALUNIIN!

Tampereen Seudun Mobilistit ry



KOKOUSKUTSU Tampereen Seudun Mobilistit ry:n KEVÄTKOKOUS

Tiistaina 22.4.2025 klo 18.00
Restauranta, Kylä-Aakkulantie. Kangasala

Tilaisuus alkaa klo 17:00 kahvilla,
kokous alkaa 18:00.

12 § YHDISTYKSEN KEVÄTKOKOUS

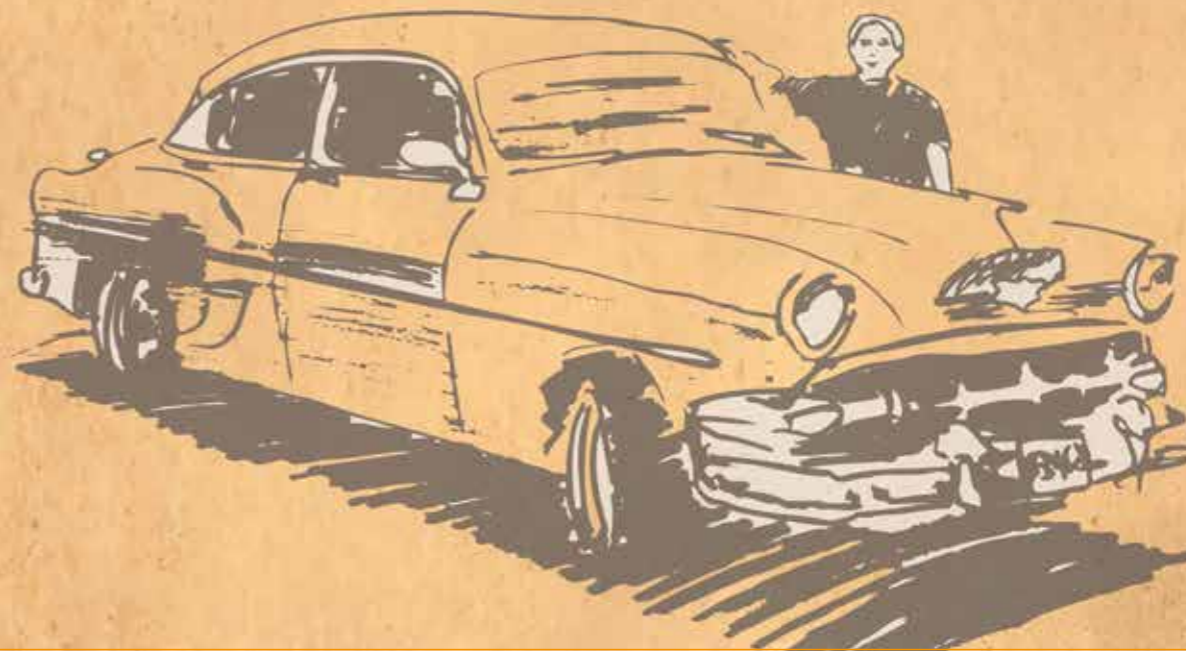
Yhdistyksen kevätkokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan asialista kokouksen työjärjestykseksi
- 5) Esitetään toimintakertomus, tilinpäätös ja tilintarkastajien lausunto
- 6) Vahvistetaan tilinpäätös ja päätetään vastuuvapaudesta sekä toimintakertomuksen ehkä aiheuttamista toimenpiteistä
- 7) Muita asioita ei ole esitetty sääntöjen edellyttämällä tavalla. Yhdistyksen jäsenen on kevätkokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä yhdistyksen johtokunnalle kirjallinen esitys tammikuun loppuun mennessä.



TERVETULOA!

Petri Kata
Puheenjohtaja
Tampereen Seudun Mobilistit ry



Hyrsysyn kauppapaikka



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

Myydään



Chrysler TC by Maserati

Vuosimalli 1991, kuusisylinterinen moottori, 2972 cm³, teho 141 hv, nelinopeuksinen automaattivaihteisto. Edessä ja takana levyjarrut. Itsekantava avomallinen 2-ovinen teräskori, kangaskatto ja irrotettava kovakatto. Kaikki toimii. '91-mallistoa valmistettu 1 636 kappaletta.

Ajettu alle 22 000 mailia. Auto on seissyt yksityisessä kokoelmassa Yhdysvalloissa ja vuodesta 2008 Suomessa. Vuosittain on ajettu sen verran, että paikat pysyvät notkeina. Katsastettu ja museotarkastettu.

Chrysler TC by Maserati on yhteistuotantoa Chryslerin ja Maseratin kesken, jossa ideana on ilmeisesti ollut saada eurooppalainen laadun leima jenkki-autoon, joka selvästi on tehty Yhdysvaltain markkinoille kapeaan tuotesegmenttiin varakkaille asiakkaille. Auto on koottu Euroopassa ja siinä on paljon eurooppalaisia laatuosia. Myyntimenestys oli vaatimatonta. Voi kysyä, oliko tämä kovin viisas hanke. Mutta mukava ja yksilöllinen auto.

Hintapyynti 14 500€ tai tarjous. Tiedustelut 045 666 3111

Myydään

Myydään **Chevrolet
Styleline Deluxe** vm. 1952.
Hintapyynti 10 000€ tai
tarjous. Tiedustelut 040
5143087



Myydään **Pontiac 1947** ?
Hintapyynti 10 000€ tai
tarjous. Tiedustelut
040 5143087



60-vuotisjuhlatarra ja Retkeilyajojen videotallenne myynnissä

Tampereen Seudun Mobilistien 60-vuotisjuhlatarroja voi tilata 5 EUR:n kappalehintaan. Tyylikäs tarra on tarkoitettu ikkunan sisäpintaan kiinnitettäväksi.

Lisäksi on julkaistu ajovideo kesällä järjestetyistä SAHK 64. Retkeilyajoista. Video toimitetaan muistitikulla postitse ja se on ostettavissa 20 EUR:n hintaan.

Tarrojen ja videoiden tilaukset voi laittaa sähköpostiosoitteeseen tammob1964@gmail.com.



KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

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

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

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

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

TAMPEREEN SEUDUN MOBILISTIT RY MUUTOSILMOITUS JÄSENTIETOIHISI (Voit myös ilmoittautua uudeksi jäseneksi)

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

- Tietoni saa julkaista Tammobin jäsenluettelossa.
(Vain yhdistyksen sisäisessä jakelussa)
- Tietojani ei saa julkaista Tammobin jäsenluettelossa

Lähetä: Tampereen seudun mobilistit, Kylä-Aakkulantie 90, 36200 Kangasala
Voit hoitaa ositeenmuutoksen tai liittymisesi myös www.tammob.com/liittymiset





SINULLA ON ONGELMA
MEILLÄ ON RATKAISU



NE LAADUKKAAMMAT AUTONHOITOTUOTTEET



JÄLKEEN



JÄLKEEN



ENNEN



#Labocosmetica[®]
LABORATORIO ITALIANO COSMETICI AUTO DAL 1965



MANIAC
LINE
MA-FRA

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