

# HYRYSYSSY

– MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 1 / 2026





## SISÄLTÖ

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| Puheenjohtajalta.....                        | 3  |
| Muutoksen tuulia toimituksessa.....          | 4  |
| Keskusliiton kuulumisia .....                | 5  |
| Vehoniemellä kohti kesää.....                | 6  |
| Autoilun vuosikymmenet – luentosarjan päätös |    |
| Mobiliassa.....                              | 8  |
| 52. Talwiajo.....                            | 10 |
| Kannattaako Rétromobilessa käydä? .....      | 13 |
| Merkkinurkka .....                           | 14 |
| Rane muistelee, osa 88 .....                 | 16 |
| Villen puuhapaja .....                       | 24 |
| Itsekantavan korin kunnostusta .....         | 28 |
| FIVA:n vuotuinen suur tapahtuma Suomessa:    |    |
| Kahden Järven kesäajo.....                   | 32 |
| Tammobin tapahtumat 2026 .....               | 34 |
| Oikaisuja .....                              | 34 |
| Hyrysystyn kauppapaikka.....                 | 34 |
| Kevätkokouskutsu .....                       | 36 |
| Hallituksen jäsenet: Markku Henttinen .....  | 38 |
| Yhdistyksen autot, osa 1: Benz Gaggenau..... | 41 |

**Julkaisija:** Tampereen Seudun Mobilistit ry  
**Toimituskunta:** Petri Kata, Pasi Myllymäki, Timo Viita-aho  
**Lehden osoite:** toimitus.hyrysysty@gmail.com  
**Ulkoasu:** Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com  
**Painopaikka:** Offset Ulonen Oy, Tampere  
**Painosmäärä:** 750 kpl  
 ISSN 0789-094X (painettu) ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



Hyrysysty 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 2026 HYRYSYSYT ilmestyvät:

|        |              |                          |
|--------|--------------|--------------------------|
| 1/2026 | maaliskuussa | aineistopäivä 22.02.2026 |
| 2/2026 | kesäkuussa   | aineistopäivä 24.04.2026 |
| 3/2026 | syyskuussa   | aineistopäivä 30.08.2026 |
| 4/2026 | joulukuksi   | aineistopäivä 24.11.2026 |

### ILMOITUKSET

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

### ARTIKKELIT

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

**HYRYSYSY 1/2026 TOIMITUS:** Hannu Aalto, Reijo Kankaanpää, Ville Koskenniemi, Jyrki Laiho, Ari-Pekka Lällä, Rainer Mäkipää, Kalevi Nokkonen, Martti Piltz, Matti Salonen, Leila Suutarinen

**Kannen kuva:** Matti Lepoahon Mitsubishi Lancer 1,5 GL HB vm. 1990 odottelee pääsyä Talwiajon nopeuskokeelle Jyvässeudun ajoharjoitteluradalle Lievestuoreella. Kuva Martti Piltz

# Talven keskellä valmistaudutaan kevääseen

Tätä kirjoittaessani pakkasen narisee nurkissa ja kesän tapahtumat tuntuvat vielä kaukaisilta. Osin uudella kokoonpanolla aloittanut hallitus on kuitenkin jo hyvässä vauhdissa kevään ja kesän ohjelmien valmisteluissa. Haemme tapahtuma-alueille lupia, sovimme vastuuhenkilöistä ja hiomme organisointia moniin jo vakiintuneisiin tekemisiin.

Merkittävä osa kevään työstä liittyy myös Fiva World Event -järjestelyihin. Tapahtumaa on suunniteltu usean vuoden ajan, ja nyt olemme siirtyneet vauhdikkaaseen toteutusvaiheeseen. Ilmoittautumisia on tullut jo runsaasti, ja näyttäisi siltä, että saamme tapahtumaan hienon kattauksen ajoneuvoja aina 1920-luvulta alkaen.

Jäsenten apu on arvokasta, ja järjestämme Fiva-infotilaisuuden, jotta kaikki voivat halutessaan osallistua talkoisiin ja tietävät, millaista tukea tarvitaan. Haemme vapaaehtoisia myös Tampereen kaupungin vapaaehtoispankin kautta, joten mukaan ovat lämpimästi tervetulleita muutkin kuin yhdistyksen jäsenet. Tapahtumaan voi tutustua tarkemmin tämän lehden artikkelissa sekä osoitteessa [www.fivaworldevent2026.com](http://www.fivaworldevent2026.com).

★ ★ ★

Keväästä ja alkukesästä on tulossa kiireinen, mutta samalla ainutlaatuinen. Fiva on myöntänyt tapahtu-



man Suomeen ensimmäistä kertaa, ja lisäksi kuluva-  
na vuonna juhlietaan Fivan 60-vuotista taivalta. On  
luonnollista, että tapahtumamme kulkua seurataan  
tarkasti, mutta ei oteta tästä turhaa painetta. Luodaan  
yhdessä tapahtuma, joka on arvokas, onnistunut ja  
ennen kaikkea suomalaisen ajoneuvoharrastamisen  
näköinen.

Terveisin Petri Kata

## Kannattajajäsenemme:

**ProMart**



**O. MÄNTYLÄ OY**

LINJA-AUTOLIIKENNE

**Mesi M Autooy**



**Rannikon  
Aarre**

KANGASALA

**BEST COAST OY**



**KIRPPUTORI**  
Oskarin Olohuone

**VEHONIEMEN  
AUTOMUSEO**

**Plus**

**Katsastus**

Pirkkala - Mustimäenkuja 1



Toimitus kuvassa: vasemmalta Petri Kata, Pasi Myllymäki, Timo Viita-aho

## Muutoksen tuulia toimituksessa

Hyrys-sy-lehden pitkässä ja kunnioitettussa historiassa kääntyy jälleen uusi sivu, kun toimituksessa puhalttaa uusia tuulia. Lehden tähänastinen toimitaja haluaa väistyä toimitusvastuusta ja samanaikaisesti uusi ryhmä ottaa vastuulleen lehden jatkoon. Se, miten ryhmä tehtävässään onnistuu, jää nähtäväksi. Tällä hetkellä ryhmällä on ajatuksena, että kyseessä on siirtymäkauden toimitus. Edelleen odotetaan, että yhdistyksen jäsenistöstä löytyisi henkilö tai henkilöitä, jotka omasta vapaasta tahdosta haluavat ottaa haasteen vastaan. Uusi toimitus pitää avoimena ovea, mikäli halukkaita ilmoittautuu.

### Perinteiden kunnioitus ja tulevaisuuden lupaus

Uusi toimitus ei halua asettaa itselleen kunnianhimoisia tavoitteita, koska ryhmä toimii harrastuspohjalta. Pyrimme jatkamaan sisällöntuotantoa entisen kaltaisella laadulla. Lehden lukijoille tämä tarkoittaa sitä, että tuttu ja

arvostettu sisältö on edelleen läsnä. Lehden toimituksella ei ole kokemusta lehden teknisestä toteutuksesta eikä kovin paljon myöskään artikkeleiden kirjoittamisesta. Joten toivomme, että nykyiset artikkeleiden kirjoittajat jatkaisivat omalta osaltaan panostaan lehden sisällön tuottamisessa. Yhdistyksen tulevien tapahtumien uutisointi tullaan myös hajauttamaan ainakin osittain lehden toimituksen ulkopuolelle. Edellä mainittu muutos on tärkeää jo siksi, että kotisivujen ja sosiaalisen median (some) tiedotuskanavat vaativat sisällöltään hieman erilaista, nopeampaa rytmiä.

Kokemuksen puutetta ei nähdä uudessa toimituksessa heikkoutena, vaan voimavarana. Kokemattomuus voi vapauttaa ajattelua ja mahdollistaa uusien, luovien ja ennakkoluulottomien lähestymistapojen kokeilemisen. Seuraavien numeroiden myötä lukijat saattavat huomata lehteen hiipivän uudenlaisia sävyjä ja teemoja, jotka syventävät entisestään lehden monipuolista kokonaisuutta. Mutta mitään

ehdotonta lupaus tästäkään ei voida antaa, aika näyttää, mihin suuntaan lehti kehittyy.

### Lehden toimitus haluaa kiittää

Lehden uusi toimitus haluaa kiittää väistyvää lehden toimittajaa Martti Piltziä ansiokkaasta toiminnasta Hyrys-sy-lehden eteenpäin viemisessä ja antaa hänelle hieman enemmän aikaa muille mieluisille harrastuksille. Sillä harrastuksesta hänen osaltansa on tässäkin ollut kysymys? Martti on kuitenkin lupautunut jatkamaan vapaana kirjoittajana (freelancer) ja näin auttaa uutta toimitusta osaltaan eteenpäin. Uusi toimitus haluaa kiittää samalla myös lehden muita artikkeleiden kirjoittajia tähän mennessä antamastaan panoksesta, ilman heitä lehden sisältö olisi huomattavasti erinäköinen.

Terveisin toimituksenväki

# Asetus nytkähti eteenpäin

Teksti Leila Suutarinen

Emme keskusjärjestönä halua lähteä arvailemaan asioita ja joskus pilkun paikkakin voi muuttaa asian sisältöä. Tällä hetkellä EU:ssa käydään teknisellä tasolla neuvotteluja yksityiskohdista - siis lopullista tekstiä suomeksi virallisesti käännettynä ei vielä ole olemassa. Olemme kirjoittaneet Automobiili- ja Hyrýsy-lehdissä historiallisiin ajoneuvoihin liittyvistä asioista joka lehdessä. Ja SAHK on jättänyt lausuntoja valiokunnille, virkamiehille ja edustajille niin Suomessa kuin Brysselissäkin ja ollut kuultavana useammankin kerran. Vaikka EU:n kolmikantaneuvotteluissa saavutettiin alustava sopu 12. joulukuuta jälkeen, niin asia on menossa vielä päätöksille. Tämän oletetaan tapahtuvan kevään aikana.

Kun lopullinen teksti ja käännökset on hyväksytty, niin Asetus julkaistaan EU:n virallisessa lehdessä ja Asetus tulee voimaan 20 päivän päästä julkaisusta. Asetusta alettaisiin soveltaa pääosin kahden vuoden kuluttua voimaantulosta, mutta joissain artikloissa olisi pidempiä siirtymäaikoja. Kansallinen täytäntönpänon suunnittelu tulee aloittaa heti kun Asetusteksti on hyväksytty.

Vaikka aluksi sanoinkin, että keskeneneräisiä asioita ei tule arvailla, niin alla kuitenkin Ympäristöministeriöltä saamiemme ja EU:lta tihkuneiden tietojen perusteella yleisellä tasolla laadittu virkamiesluonnos.

## Asetuksen pääasiallinen sisältö:

- Ajoneuvojen suunnittelua ja valmistusta koskevat kiertotalousvaatimukset
- Ajoneuvojen valmistajien velvollisuudet
- Laajennettu tuottajavastuu
- Romuajoneuvojen keräys ja käsittely
- Käytettyjen ajoneuvojen omistajanvaihdokset
- Käytettyjen ajoneuvojen vienti EU:n ulkopuolelle

## Asetuksen soveltamisala

- Henkilö- ja pakettiautot (ajoneuvo- luokat M1 ja N1)
- Vuosi vuotta asetuksen voimaantulon jälkeen
  - \* Linja- ja kuorma-autot, perävaunut (M2, M3, N2, N3, O)
  - \* Moottorikäyttöiset polkupyörät, mopot, moottoripyörät sekä moottorikäyttöiset kolmi- ja nelipyörät



Peugeot 203 farmari, jota tuotiin Suomeen vuonna 1955 vain tämä yksi kappale. Autoa kutsutaan "jätskifarkuksi", koska se tuli Tampereen Suomalaisen Jäätelöliikkeen kuljetusautoksi. Kuva: Meelis Niin

- Asetuksen soveltamisalassa on useita poikkeuksia, joiden LOPULLISTA tekstiä ei siis vielä ole saatavilla

\* Museoajoneuvot, niin kauan kuin ne katsotaan museoajoneuvoiksi

\* Kulttuurisesti merkittävät ajoneuvot tietyin edellytyksin niin kauan kuin niillä on viranomaisen hyväksyntä

Ikusena optimistina toivon, että tulevaisuudessa on mahdollista mm ajoneuvojen purkuosien käyttö ja yksityishenkilöiden välinen kauppa, paperittoman ajoneuvon rekisteröinti sekä mahdollisimman laajaa ajoneuvoharrastajoukkoa palveleva harrastajajoukko-määrittelmä. Ehkä minun aikamani ei vielä tule ongelmia polttoaineen saatavuuteen, mutta sekin aika vielä tulee. Vastuullinen ajoneuvoharrastaminen ja vastuullinen tapatumajärjestäminen edistävät meille tärkeän harrastuksemme arvostamista ja sallimista.

Ettei menisi ihan "End of Live"-asioiksi, niin SAHK on hakeutumassa Museoviraston aineettoman kulttuuriperinnön wikiluetteloon retkeilyajoperinteellä ja myöhemmin opetus- ja kulttuuriministeriön Elävän perinnön kansalliseen luetteloon. Olen aiemmin kertonut SAHK:n filmiprojektista ja olen ihan varma, että muuallakin kuin minun kaapissani on erilaisia retkeilyajofilmejä (kasimillisiä, superkasia,

Beta, VHS ja mitä näitä nyt onkaan). Me haluaisimme nähdä ne.

Ajoneuvot on tehty ajamista varten, pidetään kulttuuriperintömme liikkeessä,

Leila Suutarinen  
SAHK ry puheenjohtaja  
leila@automuseo.com



## ELOKUVANÄYTÖS

Tampereen Seudun Mobilisteilla ja Kulttuuritoimitus Suomella on ilo ja kunnia kutsua jäseniään ja heidän ystäviä, mobilisteja ja aiheesta kiinnostuneita maksuttomaan elokuvanäytökseen **tiistaina 26.toukokuuta klo 18.00.**

MR. Fiat elokuva kertoo Rainer Mäkipään ajoneuvoharrastamisesta ja ainutlaatuisesta FIAT-kokoelmasta.

Paikkana on Kangasala-talo Kangasalan keskustassa.

# Vehoniemellä kohti kesää

Teksti Leila Suutarinen

Se ei ole Aprillia, että Vehoniemen näyttelykausi alkaa 1.4. eli Aprillipäivänä ja sitten taas ollaankin avoinna ihan joka päivä, myös juhlapyhinä, joulukuun puoliväliin asti. Vaikka museo onkin vielä kiinni, niin teemme kaikenlaisia museohommia - takatöitä. Jäätelötehdas on jo aloittanut kautensa. Viime vuonnahan meillä pääsi suosittu jäteöljyjäätelö loppumaan, kun oli raaka-aineista maanlaajuinen pula. Jokainen voi mielessään miettiä, oliko meillä pula salmiakista, lakritsasta, mustajuuresta vai jätteöljystä. Muutama uusi makukin tullaan tekemään ja maistattamaan. Italialaisen jäätelökärrymme saattaa tavata satunnaisesti muuallakin kuin Vehoniemenharjulla.

Näyttelyyn on tulossa Vehoniemeen arvottu Stensbölen - kadonneen automuseo Willys MB Jeep. Suomen ensimmäinen automuseo on sijainnut porvoolaisen Stensbölen kartanon navetassa. Edesmenneen Ivan Wallensködin Rotkirchin kokoelmiin kuulunut Willys oli tunnettu näky Porvoon kaduilla. Kadonneen automuseon ajoneuvot on hajasijoitettu automuseoiden neuvottelukunnan jäsenmuseoihin, joissa alkaa hajautettu näyttely Classic Motor Shown aikaan.

Emme paljasta Vehoniemen kaikkia vaihtoja etukäteen, mutta kolmen auton osalta kerron seuraavat vihjeet: eräs majava on tulossa näyttelyyn, yhden Suomen tunnetuimman henkilön punainen henkilöauto on tulossa näyttelyyn sekä tähtiperä. Viimeisen auton vihje taisi olla liian helppo! Veteraanimoottoripyöräklubi ry tulee vaihtamaan Mansen Masinistien Peltosen Jupen johdolla moottoripyöräosastomme ja aiheena on tulevassa VMPK:n näyttelyssä "Missä ovat 1980- ja 1990-luvun

motoristit? mopomiehiä unohtamatta!

Vehoniemi on mukana järjestämässä Fiva World Event 2026 ([www.fivaworldevent2026.com](http://www.fivaworldevent2026.com)) tapahtumaa ja osallistummekin ajoon Marmon Big Eight Limousinella vm 1930. Pientä huoltoa - kuten kytkinremontti tehdään autoon alkukesästä.

Kesäperjantaisin olemme avoinna klo 19.00 jälkeen säävarauksella klo 21 asti kuten myös kesäkuukausien ensimmäisenä tiistaina. Vehoniemen kesäperjantait tunnetaan motoristi-iltoina, mutta kaikki muutkin ovat tervetulleita. Hyvällä säällä Vehoniemen pysäköintipaikallakin on perjantaisin upea moottoripyöränäyttely. Aukioloajoista tarkemmin [www.automuseo.com](http://www.automuseo.com) tai facebookista. Alkukesän muita tapahtumia on lauantaina 25. huhtikuuta pureutuminen harrastajan ajoneuvopulmiin eli kuka osaa säätää ruiskut, mistä erikoisrenkaat, kuka osaa huollot, missä korjataan mittarit etc? Vappua Vehoniemellä vietetään perinteisesti. Harjulle tullaan jo aamuyöstä paistamaan munkkeja Niinisen mamman yli 100 vuotta vanhalla reseptillä ja kotisimaa tehdään sammioittain. Monen autoharrastajan kesä alkaa Vappurekkestä Vehoniemenharjulle ja monen motoristin kesä alkaa Kangasalta 17. toukokuuta Motoristimessulla Kangasalan kirkossa, jonka jälkeen ajetaan ryhmänä Vehoniemenharjulle. Tampereen Mobilistit jakavat Olavi Sallinen entisöintipalkinnon perinteisesti Olavin syntymäpäivänä 6. toukokuuta. Toivotaan, että raati löytää palkitsemisen arvoisen jäsenemme omistaman ajoneuvon vuoden 2025 aikana valmistuneista museoajoneuvoksi tarkastetuista ajoneuvosta. Kurvaa Kangasalle 13. kesäkuuta on Mobilistien, Mobilian, Kangasalan kaupungin ja Vehoniemen yhteinen jo perinteeksi muodostunut tapahtuma.



Vehoniemessä valmistaudutaan Fiva-ajoon. Moision Seppo suunnittelee Fivan metallimerkille paikkaa Marmonin nokalle. Kuva: Jukka Toiva

Kurvaappa Kangasalle, joka on Suomen automuseopääkaupunki ja Kurvaappa Vehoniemenharjulle - automuseoon, kahvilaan, näkötorniin ja luonnonsuojelualueelle!

Terveisin leila  
Leila Suutarinen  
Vehoniemen Automuseo  
puh 050 365 70 23  
[leila@automuseo.com](mailto:leila@automuseo.com)

## Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata  
puheenjohtaja  
0400-633632  
[puhloh.tammob@gmail.com](mailto:puhloh.tammob@gmail.com)



Pasi Myllymäki  
varapuheenjohtaja  
040-548 7914  
[peemyllymaki@gmail.com](mailto:peemyllymaki@gmail.com)



Ari-Pekka Lällä  
rahastonhoitaja,  
jäsenasiat  
050-596 9181  
[lalla@kolumbus.fi](mailto:lalla@kolumbus.fi)



Kalevi Nokkonen  
050-596 9121  
[kalevijakari@gmail.com](mailto:kalevijakari@gmail.com)



Tuukka Perkola  
040-505 1799  
[tuukka@sahkourakointia.fi](mailto:tuukka@sahkourakointia.fi)



Markku Henttinen  
050-047 8996  
[henttinenmarkku@gmail.com](mailto:henttinenmarkku@gmail.com)



Juha Miettinen  
040-5916 044  
[juhamiettinen301@gmail.com](mailto:juhamiettinen301@gmail.com)



# ***Kurvaa Kangasalle***

***la 13.6.2026 klo 11-15***

***Kaikille harrasteajoneuvoille avoin,  
letkeän rento kesäkokoontuminen Mobiliassa  
ja Vehoniemen automuseolla.***

***Suomen linja-autohistoriallisen seuran  
veteraanibussit ajavat yleisöä  
museoiden välillä.***

***Kurvaa Kangasalle***



***Auton ja tien museo Mobilia  
Vehoniemen Automuseo  
Tampereen Seudun Mobilistit  
Suomen linja-autohistoriallinen seura***



# Autoilun vuosikymmenet – luentosarjan päätös Mobiliassa

Teksti ja kuvat Petri Kata

Autoilun vuosikymmenet -luentosarjan päätösluento järjestettiin keskiviikkona 7.1.2026 Mobiliassa. Talonpojan sali täyttyi jälleen yli 30 aiheesta kiinnostuneesta kuulijasta. Mobilian amanuenssi Mikko Pentti piti tilaisuuden, joka osoittautui sekä asiantuntevaksi että poikkeuksellisen mielenkiintoiseksi. Pentin rauhallinen esiintyminen, pitkä kokemus ja huolellinen valmistautuminen tekivät esityksestä vakuuttavan kokonaisuuden.

## Liikkumisen murros 1800-luvun lopulla

Luento alkoi katsauksella 1800-luvun lopun yhteiskunnallisiin muutoksiin, jotka loivat pohjan liikenteen kasvulle. Teollistuminen, kaupunkien nopea kasvu ja yleinen vaurastuminen lisäsivät liikkumisen tarvetta. Myös Venäjän markkinat avasivat suomalaisille uusia mahdollisuuksia.

Tuohon aikaan vesireitit olivat edelleen tärkein kulkuväylä sekä ihmisille että tavaralle. Höyryvoimaa hyödynnettiin ensin laivoissa ja myöhemmin rautateillä, joiden merkitys kasvoi vuosisadan vaihteessa. Samalla tieverkko alkoi vähitellen tihentyä ja parantua.

## Höyrykoneista polttomoottoreihin

Käyttöön tuli höyrylaivoja, vetureita



Luennoitsija Mikko Pentti Mobiliasta.

ja vähitellen myös höyryautoja sekä traktoreita. Euroopassa kehitettiin samaan aikaan polttomoottoreita, ja jopa sähkömoottoreita kokeiltiin autojen voimanlähteinä.

Suomessa varsinaisia automobiileja ei juuri nähty ennen 1900-lukua. 1870-luvulla maassamme liikkui kuitenkin muutamia höyryllä toimivia

maantielokomotiiveja, joita käytettiin lyhyillä kuljetusmatkoilla ja maatoissa. Ensimmäiset moottoripyörät saapuivat Suomeen aivan 1800-luvun lopulla.

## Ensimmäiset autot Suomessa

Pentti muistutti, että Suomen ensimmäisen auton määrittäminen ei ole



yksiselitteistä. Vuonna 1899 Helsingin ja Pietarin välillä liikkui kolmi- ja nelipyöräisiä moottorikäyttöisiä kulkuneuvoja, jotka olivat kuitenkin lähempänä moottoripyöriä kuin autoja.

Vuonna 1900 Suomeen tuotiin ensimmäinen selvästi auton kaltainen ajoneuvo: Benz Velo Comfortable. Sen omisti Victor Forseliuksen kauppaliike.

Ensimmäiset linja-autot ja kuorma-autot saapuivat vuosina 1905–1906. Kuorma-autot yleistyivät nopeasti, sillä autojen ensisijainen käyttötarkoitus oli tuolloin tavarankuljetus.

## Autokannan kasvu ja haasteet

Varhaiset autot olivat kevytrakenteisia avoautoja ja teknisesti yksinkertaisia. Vähitellen siirryttiin katettuihin korimalleihin ja nelisylinterisiin moottoreihin.

Autoilun edellytykset olivat kuitenkin pitkään heikot. Polttoaineen saatavuus oli rajallista, huolto- ja korjausmahdollisuudet vähäisiä ja tiestö huonokuntoista. Suurin osa autoista hankittiin ulkomailta, ja vaikka Suomessa tehtiin joitakin autonrakennuskokeiluja, varsinaista autoteollisuutta ei syntynyt.

Autokauppa alkoi kehittyä Helsingissä, kun Sergei Nikolajeff perusti liikkeen, joka toi maahan sekä uusia että käytettyjä autoja. Nikolajeffista tuli aikansa merkittävin autokauppias, ja hänen yrityksellään oli myyntihuoneis-



to, varaosamyymälä, moottoritehdas ja korjauspaja.

## Autoilu vakiintuu 1920-luvulla

1910-luvulla autojen määrä oli vielä vähäinen, ja niitä käytettiin lähinnä kesäisin. 1920-luvulla autokanta kuitenkin moninkertaistui. Samalla alettiin laatia säädöksiä ja ohjeistuksia autoiluun, teitä kunnostettiin ja aurattiin, ja talviautoilu tuli mahdolliseksi. Huoltoasemat ja matkailupalvelut yleistyivät, ja polttoaineen saanti helpottui.

Autoilua alettiin myös valvoa: käyttöön tulivat ajoneuvorekisteri, katsastus ja ajokortti.

Amerikkalaismerkit, erityisesti Ford, nousivat 1920-luvulla merkittävään

rooliin. Fordin osuus Suomen henkilöautokannasta oli noin puolet. Fordit olivat edullisia, kestäviä ja helppoja ylläpitää. Silti autot olivat yhä kalliita, ja suuri osa niistä päätyi vuokra-autokäyttöön.

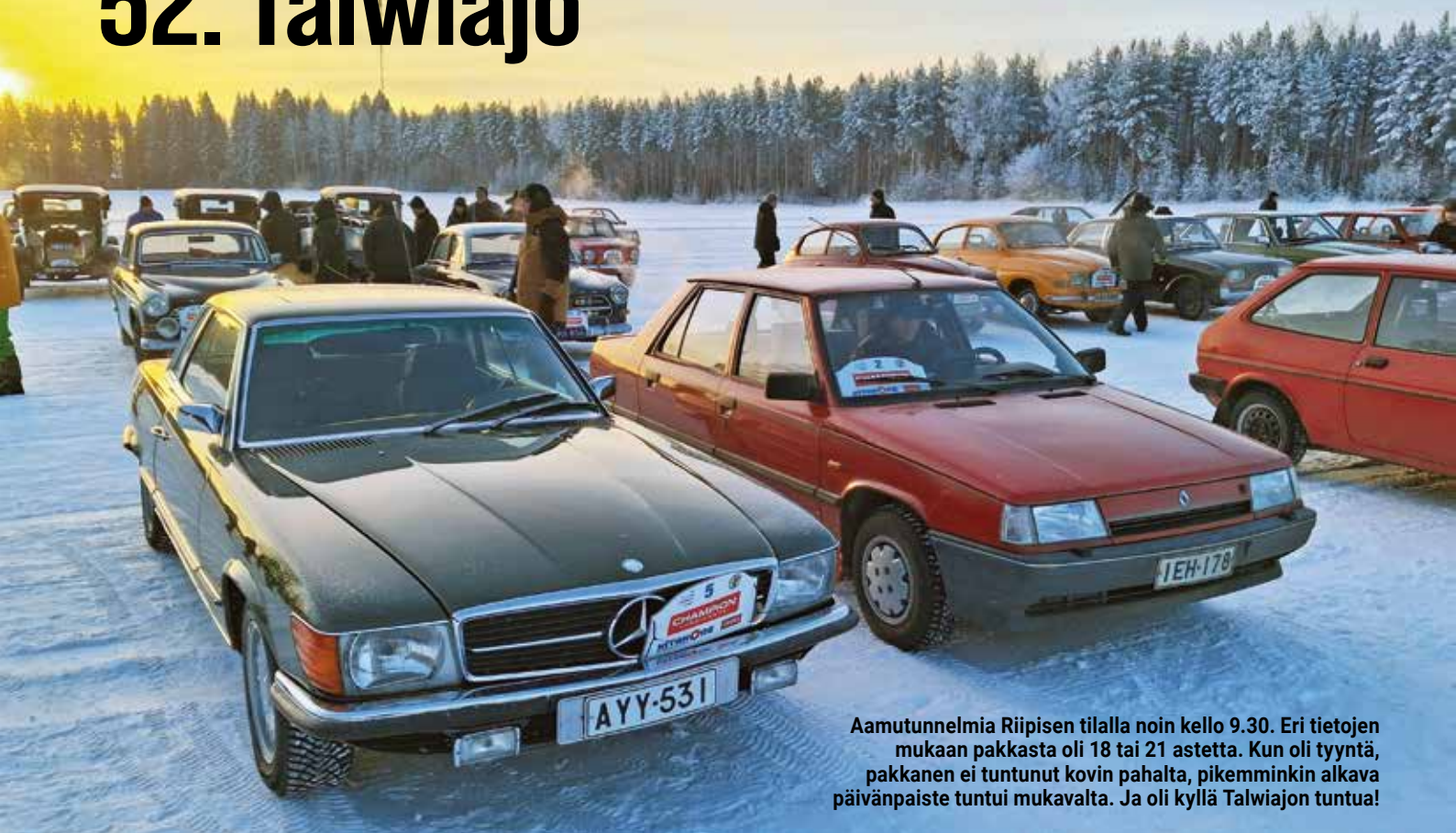
## Lama pysäyttää kehityksen

Vuonna 1929 alkanut maailmanlaajuinen lama pysäytti autoilun kehityksen myös Suomessa. Liikenne vilkastui uudelleen vasta 1930-luvun puolivälissä, kun laman aikana käyttämättömäksi jääneitä autoja otettiin takaisin liikenteeseen.

Erityiskiitos Mikko Pentille erinomaisesta esityksestä ja aineistosta. Artikkelin koosti Petri Kata ja sen sanamuodot viimeisteli keinoäly



# 52. Talviaajo



Aamutunnelmia Riipisen tilalla noin kello 9.30. Eri tietojen mukaan pakkasta oli 18 tai 21 astetta. Kun oli tyyntä, pakkasen ei tuntunut kovin pahalta, pikemminkin alkava päivänpaiste tuntui mukavalta. Ja oli kyllä Talviaajon tuntua!

## Suuren urheilujuhlan tuntua

*Teksti ja kuvat Mpz*

Prusin Antin kanssa olemme osallistuneet Talviajoon yhteensä aika monta kertaa. Antti on ollut ajajana 32 kertaa ja lisäksi usein kartanlukijana. Kun Talviaajon perustajat ovat siirtyneet taivaallisiin ilmavoimiin, Antti on yksi useimmin osallistuneista. Itse olen ajanut Talviaajon muutaman kerran ja ollut Antin kartturina kymmenkunta kertaa.

Autona on ollut Subaru Legacy 2,2 vm 1991. Vuonna 2022 vähän poskia kuumotti osallistua niin ”uudella” autolla. Toisaalta on ihan selvä, että Subaru Le-

gacystä ei talviauto parane. Mukavuus alkaa tuntua tärkeältä. Ensimmäisellä kerralla Subaru oli niin nopea jäädä kateeliseksi naulapyörineen. Nyt ei jätetty kärkeä, mutta kuitenkin oltiin nopeammasta päästä. Oli juhlaa osallistua viidennen kerran Subaru Talviajoon.

Juhlaan sopi hienosti, että lähtö ja maali oli samassa paikassa, koska tuleamme edellisenä iltana paikalle ja luonnollisesti olemme iltajuhlan jälkeen seuraavankin yön. Näin retki ei voi olla mikään kovin halpa. Puhutaan äkkiä

Savonlinnan Oopperajuhlien hinnoista. Nehän eivät voi olla liian korkea, koska nyt huonoina vuosina Savonlinnassa käy noin 50 000 oopperavierasta, hyvinä vuosina kävijämäärä oli 100 000. Sitä paitsi harrastuksen määritelmään kuuluu, että se vie kaikki rahat! Järjestäjien mukaan Keski-Suomesta on nykyisin vaikea löytää riittävän suurta, hyväkuntoista ”korporatiivista”. Laukaan Kylpylähotelli Peurunka on lähes ainoa vaihtoehto.

## Ajoneuvokalusto

Karkealla haarukalla autokanta nuo-



Subaru ottaa aurinkoa miehistön tankkauspaikalla, jossa ajettiin myös ”kiirustaival”. Sää suosi Talviaajoa!



Warpunen ja Kanoottikaksikko poseeraavat Peurungan pääovella. Pihalla oli tilaa ja parkkipaikatkin riittivät. Autot saatiin lämpöjohtoon, kun pakkasta oli reilut 20 astetta.



Fiat 127 on pirtsakan näköinen peli jo värinsä takia. Se oli suomalaisten suosikki 1970-luvulla. Omassa nostalgiassa muistan, että se nielaisi helposti ainakin neljä nuorta romuineen ja kulki aika kovaa siinä lastissa. Hienoa, että joku on jaksanut kunnostaa 127:n näin hienoksi.



Vauxhall Viva oli ja on erittäin tyylikkään näköinen. Harmillisesti pelkkä ulkonäkö ei riitä tekemään ostajia tyytyväiseksi. Onneksi joku, tässä tapauksessa Fredrik Snygg, arvostaa vuosimallin 1972 Vivaa niin paljon, että jaksaa kunnostaa siitä näin hienon.



Caddy Fleetwood Limousine vm. 1984 on noin seitsemän metriä pitkä. Ehkä se ei ollut "pikataipaleella" ihan kaikista ketterin peli, muttei se hidaskaan ollut. Mikäli näin oikein, auto kuljetti mukavasti kaksi lapsiperhettä.

rentuu kohtuullista vauhtia. Vuonna 2022 Antin Subaru oli osanottajista ainut 1990-luvun auto. Nyt niitä oli jo yhdeksän. Ei enää posket punota! Valta-osa autoista on vuosikymmeniltä, jolloin jo osattiin tehdä mukavia talviautoja. Pari vuotta sitten oli 1990-luvun autoja neljä ja nyt yhdeksän. Vanhimman päään autoja (1930-lukuja tai vanhempia) oli neljä, kuten pari vuotta sitten. Taisi olla ihan samat autotkin.

Eniten autoja oli 1980-luvulta, 29 kappaletta, mikä prosentteina on melkein sama. 1970-luvun autoja oli 24. Eli 1970- ja 1980-lukulaisia oli noin puolet osanottajista. Ei ole vaikea arvata, että näistä autoista merkittävä osa olivat Volvoja ja Saabeja, mutta joukossa oli Mersuja ja Fordejakin. Mistä se kertoo? Ainakin ne kaikki ovat mukavia talviautoja. Pienenä piristeenä näiden vankkojen talviautojen joukossa oli Fiat 127 ja Uno. 1960-luvun autoissa (14 kpl) oli Volgia ja Folkkari sekä Fiat 1100R ja 850. 1950-lukua edustivat Pobeda, Zim, Volvo, Folkkari ja Morris Minor.

"Oikeasti" vanhoja autoja olivat 100-vuotias Ville-Veikko Järvenpään Citroën B12 Torpedo vm. 1925. Sen lisäksi oli kolme jämsäläistä, meille Kanttikruisingistäkin tuttua A-Fordia. Uusin oli vuoden 1993 GMC Typhoon.

Miksiköhän Talviajo ei kiinnosta meitä Tampereen kerholaisia? Ei se ainkaan autokalustosta voi olla kiinni, jos vertaa osallistujia-autoihin. Yritimme houkutella monia kerholaisia mukaan, mutta turhaan. Talviajojen syntyyn kerhomme on vaikuttanut voimakkaasti. Yksi aktivisteista sekä perustajana että osallistujana oli kerhomme perustaja Matti Järvenpää. Vähän harmillisesti edustimme Tampereen Mobilisteja melkein ainoana autokuntana. Matin poika Ville-Veikko oli sentään mukana Matin vanhalla Sitikalla.

### Reitti

Keski-Suomen Talviajon alkuperäinen ajankohta (helmikuun 1. viikonloppu) on valittu Keski-Suomen kylmimmäksi

ajankohdaksi. Nyt jostain syystä ajankohta oli viikkoa aikaisempi, mutta ihan riittävän koleaa keli oli. Aurinko paisoi aivan täysillä ja kuukin oli melkein täysasennessa. Tapahtuman järjestäjillä on edelleen suhteet kunnossa ainakin ylöspäin. Mukava oli päästä puhtaalla autolla starttipaikalle, maaliin ja vielä kotiin, kun pakkanen piti paikat kuivina.

Talviajon järjestysporukassa pakosta on uusi sukupolvi astunut remmiin. Ajo oli uudistunut tänä vuonna ehkä enemmän kuin pitkään aikaan. Ajoreitti oli meno ja paluu Laukaasta Jyväseudun ajoharjoitteluradalle Lievestuoreelle 43+50 kilometriä eli vajaa sata kilometriä. Reitti oli kaikille yhteinen. Reitti oli kyllä mielenkiintoinen ja itseasiassa ihan helppo ajaa tiekirjan mukaan, kun sain paluumatkalle oman trippimittarin toimimaan. Kiitosta on pakko antaa siitä, että useat risteykset oli merkitty punaisella spraylla, joka erottui selvästi lumen valkoisuudesta. Tiet olivat hyväkuntoisia ja vähän



Jämsän äijät ovat innolla esittelemässä A-Fordeja. He ovat olleet Kanttikruisingissa ja viime vuonna he ajoivat Talviajoihin Jäämeren kautta. Varmaankin autot oli lähtökentällä tarkoituksella aseteltu muodostelmaan, että joku torvi ottaisi niistä valokuvan.





Suurimman auton tittelista kamppailivat Jorma Tuppuraisen Cadillac Fleetwood Limousine ja Folke Sturen Volvo Viking 485. Kuorkki on varmasti hienompi kuin tehtaalta tullessaan. Kuorma-autoja oli Vikingin lisäksi kaksi Sisua ja toinen Volvo, mutta ne eivät osuneet linssiin.



Ajoharjoitteluradalla on Jere Taavelan Ford Granada Mk1 GXL 3000 vm. 1973 lähestymässä lähtöajanottoa. Meidän Subaru on kolmas jonossa ja me olimme lähtönumerot 8 ja 9. Toivottavasti jono on ehtinyt purkaantua.

tylsän tuntusia aikaisempiin reitteihin verrattuna. Tietysti pakkaskelillä tien pinta oli kuin hiekkapaperia.

Nopeuskoe oli ajoharjoitteluradalla. Mikäpä siinä, järvien jäällä ei ole voinut ajaa enää ainakaan kymmeneen vuoteen. Pieni jonoteoreettinen ajoitusvirhe oli sattunut ”kiirustaipaleelle”. Autot tulivat minuutin välein lähtöpaikalle ja pääsivät noin 3-4 minuutin välein radalle. Siitä voi itse kukin laskea kauanko loppupään autot joutuivat jonottamaan. Lähtönumerolla 9 jonotus oli siedettävät parikymmentä minuuttia.

## Loppukaneetti

Takavuosina Talviajo oli Suomen mobilismin suurtaapahtuma. Ajopelejä oli vielä vuonna 2023 yli 150, nyt ei päästy sataan ajoneuvoon. Talviajo on kopioitu pariin muuhun ajotapahtumaan. Voi sekin syödä osanottajia. Ruotsin Falunissa on ajettu ”Pitkäkalsari ajot” viisi kertaa. Takavuosina Keski-Suomen Talviajoissa oli pari kymmentä ruotsalaista mukana, nyt ei ainuttakaan. Kalusto rappeutuu ja äijät raihnaantuvat.

Hauska reissu, mutta tulihan tehtyä! Ääneen mietimme, että ehkä tämä jo osataan. Näin olemme tehneet noin kymmenen vuotta ja aina tulleet uudestaan. Ehkä nytkin käy niin. Talviajot on aina hyvin järjestettyjä, mitä nyt sukupolven vaihdokset vähän tökkivät. Pitkä rutiini velvoittaa. Ehkä velvoittaa meitäkin ja ihan varmasti yritetään kannustaa osallistujia Tampereelta.

Lounas oli katettu tällaiseen ihan hauskan näköiseen paikkaan ajoharjoitteluradalle. Soppa ei ehtinyt jäätyä, mutta mehujuoma piti hakata ulos mukista ja syödä palasina. Onhan tässä talven riemua, kun aurinko paistaa, mutta kyllä takavuosien sisäruokailut muistuivat mieleen.



Citroën ”Terästorpedo” oli jo Matti Järvenpään aikana suuren mielenkiinnon kohde. Sitä aina korjailtiin lähtöpaikalla. Niin nytkin! Asiantuntijoita oli paljon. Lopulta auto lähti käyntiin, vedet melkein pysyivät sylärisissä ja Matin pojat pääsivät ilman kattoa reitille, isänsä esikuvan mukaisesti.



## Rétromobile 2026 Pariisi

# Kannattaako Rétromobilessa käydä?

Teksti ja kuvat Matti Salonen

Tammikuun lopun Pariisin historiallisten ajoneuvojen näyttely Rétromobile vietti 50-vuotisjuhliiaan. Tämän yhden Euroopan suurten historiallisten ajoneuvojen tapahtuman kapeilla käytävillä tungeksi yli 140.000 kävijää viiden päivän aikana.

Rétromobile pidetään Pariisin keskustan liepeillä Expo Porte de Versailles messualueella, jonne metro numero 12 vie kätevästi portin viereen. Yksi iso, kolmesta kerroksesta koostuva, yhteensä n. 70.000 m<sup>2</sup> hallirakennus muodostaa pääosan Rétromobilen näyttelytiloista. Reipas kävelijä kiertää näyttelyn yhdessä päivässä, etenkin jos on etukäteen selvitetty tapahtumainfoa netissä.

Tänä vuonna näytteilleasettajia Rétromobilessa oli 513 kpl, joista ranskalaisia oli 423 kpl. Näytteilleasettajien määrän samoin kuin näyttelyalueen laajuuden suhteen ero mm. Saksan suuriin näyttelyihin, kuten Esseniin, on merkittävä. Saksan suurimpien näyttelyjen kokoluokat ovatkin yli kaksinkertaisia.

Rétromobilessa kyse on siis ennen kaikkea Ranskan historiallisiin ajoneuvoihin liittyvästä tapahtumasta. Suomikin oli tällä kertaa varsin hyvin esillä, sillä näyttelyssä oli varattu laaja alue teemalle ”Rallin kulta-aika”. Esil-



Ranskalainen näkemys teemasta ”neljä pyörää ja sateenvarjo”: ensimmäinen Citroën 2 CV, vm 1939, 2 sylinteriä, 375 cm<sup>3</sup>, 8 hv.



Ettore Bugattin kaikki tietävät 20- ja 30-lukujen kilpa-autojen ja loistoautojen valmistajana. Mutta Bugatti valmisti v. 1933 myös Ranskan nopeimman pikajunan. Neljä Bugatti Royale auton V8 moottoria yhteen, 51 l / 800 hv. Matkustajia 50 -100 henk. Nopeusennätys 192 km/h!

lä oli 70-80 lukujen ralliautoja, joissa tietysti oli kyljissä suomalaisten mestarien nimiä. Suomalaisittain sokerina pohjalla oli Ari Vatasen esiintyminen parikin kertaa muistelemassa noita rallin kulta-aikoja, jolloin suomalaiset kuskit olivat vahvasti esillä. Sadat kuulijat seurasivatkin innolla Vatasen ranskan kielistä jutustelua, sillä onhan myös Ranska oikea rallimaa. Ranskan kielen taidosta, edes alkeista, onkin Rétromobilessa varsin suuri apu.

Siispä otsikon kysymykseen kannattaako Rétromobilessa käydä? Vastaus on selkeästi ”kyllä”, ainakin kerran elämässä. Etenkin jos on kiinnostunut ranskalaisista autoista ja Ranskan autokulttuurin historiasta. Ja tarjoaahan lisäksi ympärillä oleva jättikaupunki, historiallinen Pariisi, muuta nähtävää ja elämyksiä vaikka parinkin viikon visiitille.

## Veritas

Toisen maailmansodan päätyttyä ja Saksan alkaessa hiljalleen elpyä kättiin paluuta ennen sotaa olleisiin aikoihin. Muistoissa olivat vielä ikimuiset kilpa-ajot; Mercedes-Benzin ja Auto Unionin unohtumattomat kisat. Joukko harrastajia, Ernst Loof, Georg 'Schorsch' Meier ja Lorenz Dietrich rakensivat kilpa-autoja Hausen am Andelsbachissa, Baden-Württembergissä asiakkaiden toimittamista osista. Dietrichin haaveena oli valmistaa urheiluauto, jolla voitiin myös kilpailla. Osien saanti oli erittäin vaikeaa ja vanhojen, vielä löytyneiden BMW 328 autojen tekniikkaa hyödynnettiin uusissa BMW-Veritas nimen saaneissa autoissa. BMW ei kuitenkaan sallinut nimeään käytettävän ja autosta tuli Veritas. Moottori oli BMW 328 perustainen kuusi-sylinterinen kansiventtiilimoottori ja tilavuudeltaan 1971 ccm; sylinterikannta muutettiin ja venttiilit suurennettiin. Kaasuttimina oli kolme Solexin 30JF tai 40JF. Teho vaihteli 80 ja 115 DIN hevosvoiman välillä mallista riippuen. Nelisylinterisellä BMW 326-moottorilla varustettu malli jäi yhteen ainoaan



yksilöön. Näitä BMW-moottorisia malleja valmistettiin kaikkiaan n. 45 kpl vuosien 1948 ja 1950 välillä.

Autojen valmistus siirtyi suurempiin tiloihin Mugensturmiin 1949. BMW moottoreista luovuttiin ja korvattiin Erich Zipprichin suunnittelema ja Heinkelin rakentamalla moottorilla. Edelleen kuusi-sylinterinen, mutta ketjukäyttöisellä kannen yläpuolisella nokka-akselilla. Tilavuus oli 1988 ccm ja teho vaihteli mallista riippuen 100 ja 140 DIN hevosvoiman välillä. Kaasuttimina oli kolme Solexin 32PBI, myös Weber 40 kaasuttimia käytettiin mallissa RS 2/52. Valitettavasti moottoria ei oltu kehitetty loppuun saakka ja asiakkaat valittivat ongelmista.

Vaikka tilauskirjat olivat täynnä, yhtiön taloudellinen tilanne oli huono. Komponenttien ostoon ei ollut rahaa eikä rahoitusta saatu järjestymään; autojen valmistus päättyi 1950. Yhteensä 78 Veritasta valmistettiin.

Lorenz Dietrich teki sopimuksen Panhardin kanssa ja koritti 1950-52 n. 180 kappaletta Dyna mallia, lähinnä avoautoiksi. Autot myytiin



1950 Veritas Scorpion ja Saturn



merkillä Dyna-Veritas. Dietrich rahoitti projektin omista varoistaan.

Ernst Loof perusti Automobilwerke Ernst Loof GmbH:n siirrettyään Nürburgringiin. Hän jatkoi Heinkel-moottoristen Veritasten valmistusta, koritendas Spohnin rakentaessa autojen korit. Menestys oli heikkoa rahoitusongelmien vuoksi. Näiden autojen valmistusmäärä oli hyvin pieni, tarkkoja lukuja ei ole tiedossa, mutta arviot vaihtelevat kahdesta kahteenkymmeneen. Viimeisissä, 1953 valmistuneissa autoissa käytettiin Fordin ja Opelin moottoreita Heinkelin moottorien loputtua.

Vuonna 2001 VerMot AG halusi herättää merkin uudelleen eloon ja esitteli Veritas RS III -auton. Moottorina oli BMW:n V12 tilavuudeltaan kuusi litraa (vaihdettiin myöhemmin viisilitraiseksi). Autoa kierrätettiin vuosia näytelyissä, mutta projekti ei koskaan saanut ilmaa siipiensä alle ja kuihtui pois.



Spohnin korittama Veritas.



Veritas RS111



Dyna-Veritas

# Isdera

Eberhard Schulz oli rakentanut ensimmäisen autonsa, Erator GTE:n, jo 1971. Hän esitteli autonsa Porschelle ja ilmeisesti näytön perusteella hänet palkattiin suunnitteluosastolle. Lähdettyään Porschelta hän siirtyi B+B nimisen virityspajan palvelukseen. B+B viimeisteli Mercedes-Benzin CW311 urheiluauton ja auto esiteltiin yleisölle 1978.



Isdera esite 1993. Spyder 033 ja Imperator 108i

Schulz perusti Ingenieurgesellschaft für Styling, Design und Racing mbH yrityksen 1982. Kuten yhtiön nimi kertoo, suunnittelu ja muotoilu oli toimialana. Muutamia yksittäiskappaleita ja joitakin prototyyppejä eri valmistajille suunniteltiin ja rakennettiin.

Isdera esitteli ensimmäisen autonsa Geneven autonäyttelyssä 1983. Spyder 033i oli virtaviivainen keskimootoriauto, jonka voimanlähteenä toimi Mercedes-Benzin 3,2 tai 3,6 litrainen kuusisylinterinen moottori. Auto muistutti ulkonäöltään huomattavasti edellä mainittua CW311 autoa. Myöhemmin samana vuonna auto esiteltiin Isdera Imperator 108i. Auto oli varustettu lokinsiipiovilla, voimanlähteenä toimi Mercedes-Benzin viisilitrainen V8. Auto oli täysin käsityötä (vaikka paljon osia hankittiin ns. hyllystä) ja siksi toimitusaika oli yksi vuosi. Autoja tehtiin vain tilauksesta; 17 autoa valmistettiin.

1993 valmistui Enzo Ferrarin kunniaksi nimetty Commendatore 112i. Moottorina oli jälleen Mercedes-Benz, nyt S-sarjasta tuttu kuusilitrainen V12 teholtaan 414 hv. Koska Mercedes-Benz S-sarjaa sai vain automaattivaihteisena, Isdera räätälöi kuusivaihteisen Porsche/RUF peräisen Getrag vaihteiston moottorin jatkoksi. Kuudes vaihde auttoi autoa saavuttamaan tavoitteen eli 340 km tuntinopeuden. Vaikka autossa oli lasikuitukori, paino nousi silti 1450 kiloon. Schulz oli huolissaan aerodynamiikasta ja jätti esimerkiksi ulkopuoliset taustapeilit pois korvaten ne periskooppipeillillä. Tarkoituksena oli kilpailla Le Mans'n 24 tunnin kisassa, mutta tämä ei toteutunut. Auto testattiin tuulitunnelissa ja ilmanvastuskertoimeksi saatiin 0.306. Valitettavasti taloustilanteen heikennyttyä Japanissa (Isdera pääasiallinen tulonlähde) 1999 suunnitelmat jatkosta kariutuivat. Sveitsiläinen



Isdera Commendatore 112i



yritys hankki auton omistukseensa ja muutti sen paremmin maantiekäyttöön sopivaksi; periskooppi korvattiin tavallisilla ulkopeileillä, kaksiosaiset BBS:n kisavanteet korvattiin tavallisilla jne. Auto nimettiin uudelleen ja tunnettiin nyt nimellä Silver Arrow. Auto myytiin sveitsiläiselle harrastajalle 1999, mutta Isdera osti sen takaisin 2006. Auto entisöitiin alkuperäiseen 1993 asuunsa.

Isdera on edelleen toiminnassa ja on tehnyt joitakin yksittäiskappaleita ilman kaupallisia suunnitelmia. Vuonna 2006 Schulz rakensi omaan käyttöönsä Autobahnkurier 116i auton. Kaksi Mercedes-Benzin viisilitraista V8 moottoria; auto oli nelivetoinen, kumpikin toimi erillisenä yksikkönä.



Isdera Autobahnkurier 116i



# RANE MUISTELEE

osa 88

• AUTOHARRASTAJAN  
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

- Formulat Monacossa
- Museovierailut
- Esimies viimein saatiin
- Kesän kruisailuja ja kakkukahveja

Kesäkuun 1981 alussa Autonovo kustansi neljälle Tampereen Hankkijan automyyjälle matkan Italiaan. Se suuntautui Monacoon. Saisimme nähdä kuuluisat "ajot". Selvisi, että isoon myyjä porukkaan oli valittu meiltä Willgrenin Kake, serkkuni Reima, Mäntästä Mäkihön Eero ja minäkin pääsin nyt mukaan. Matkan tarkoitus oli päästä seuraamaan kuuluisa "Monacon GP-kilpailu". Olihan tämä tosi hieno mahdollisuus.

Koko monipäinen automyyjä porukka kokoontui Autonovo. Kahvittelun jälkeen bussi vei meidät Seutulan lentoterminalille. Lento suuntautui Alassio-nimiseen kaupunkiin. Sieltä sitten monella

linja-autolla lähdettiin kohti Monacoa välillä korkeilla silloilla ajellen. Maanpinnalla näin elämäni ensimmäisen riisipellon ja siellä ihmisiä kahlaamassa. Välillä näimme korkeita vuoria ja niiden huipulla pieniä rakennuksia. Tuli mieleen, miten vaikeaa on ollut toimittaa sinne rakennustarpeita.

## Monacossa

Kulutimme yhden päivän kaupunkiin tutustumiseen. Siellä oltiin täysin suu-

ren kilpailun odotuksen tunnelmissa. Näimme Rainierin palatsin ja sitä varjostivat "norsut" korkealla kaupungin reunalla. Ihastelimme myös rikkaiden hienoja veneitä satamassa. Siellä niitä oli vierivieressä.



Erilaisia maisemia.

## Kilpailu

Voi kun olisi saanut kilpailun suomeksi selostettuna! Kyllä ne kovaaäniset siellä yrittivät kilpa-autojen ulvonnin voittoa - mutta italiaksi. Sitä kieltä en olisi osannutkaan. Siihen ei siis mennyt aikaa. Yritin eräässä jyrkässä mutkassa olevalta paikalta kovasti olla tilanteesta selvillä - vaikeaa se oli, kun autoja meni katkeamattomana jonona. Suuri osa ajastani meni myös estää "rohkaisua ottaneen" vieruskaverin (ei tamperelainen) puutoaminen puusta rakennetun katsomon penkin välistä alas monta metriä.

Kisa loppui viimein ja ihmisten ilmeistäkin näki voiton tulleen "kotiin". Voiton vei Gilles Villeneuve Ferrarillaan. Mekin tunsimme voiton tulleen kotiin. Minäkin ostin muistoksi ja matkan tuliaisiksi muutaman Ferrari-lakin, lapsille puseroita ja muuta krääsää. Siinä olivat viimeiset formulakisat, mihin lähdin. Matka oli mukava, mutta kisojen pitää olla "suomeksi" ja se on turha toivo. (Vuosiä myöhemmin se toteutui televisiossa.)

Takaisin Alassioon tultiin Milanon kautta. Kaupunkihan on entinen "Alfa-kaupunki" ja se luki vanhemmissa Alfa merkeissäkin pitkään. Nyt tehtaita on muuallakin. Nähtiin kaupungin katuja keskustaan ajettaessa ne valopylväät, joissa sodan loputtua Mussolini "naisensa" kanssa roikkui pilkattavana (olivat jo kuolleet). Nähtiin komea Milanon tuomiokirkkokin. Oli aikaa katsella, kun oli fiestan aika.

## Milanosta palattiin Alassioon

Matkalla meille tarjottiin Autonovon tapaan ruokailu. Paitsi, että se oli monipuolinen, se oli maahantuoja tavat muistaen maittava ja runsas. Autonovon matkoilla ei ole koskaan päässyt nälkä yllättämään. Sitten kun ruoka oli vähän laskenut ja vähän levähty, oli vuorossa lento kotiin. Olin ottanut matkalla muutamman kuvan muistoksi tästä matkasta.

## 13.6.1981 Automuseovierailulle

Kerran velipojan vaimoineen käydessä Hämeenkyrössä, oli heitetty ajatus automuseossa käynnistä ns. "Rafun museossa", Hesän suunnalla. Soittelin Arvolan Reimallekin mahdollisuudesta tulla mukaan. Oli kiinnostunut. Sovittiin sitten lähtö 13.6.1981.

Lähtöpäivä lähenei ja porukka väheni. Oli tullut tärkeämpiä menoja. Repakin oli joutunut töihin lauantaina. Anja oli kiinnostunut lähtemään museomatkalle. Niin sitten lopulta Fiat 1800 A autooni tuli yksi matkustaja – velipojan vaimo.

Hyvin päästiin perille "Kehä Kolmoselle". Tiesin, että sinne kokoontui myös Gruppo Fiat Finlandin jäseniä. Piti ker-



Matka-autoksi tankkasin Fiat 1800 A:n.

toa, ettei oma vaimo päässyt lähtemään ja lainasin velipojalta. Kerroin kyllä, miten enempi oli tulossa. Kerholaisten mukana lähdettiin "museokierrokselle" kaksikerroksiseen rakennukseen, joka oli entisenä navettana nähnyt monia vaiheita. Sen käyttö navettana ei täysin ole hajun poiston osalta ohi. Joka tapauksessa museota pitää nyt innostunut museoajoneuvon historiaa vaaliva porukka. He ovat vuokralaisina tässä rakennuksessa. Tuon navetan hajun poistamisessa he ovat jo melkoisesti onnistuneetkin. Kävin täällä vuosia sitten ja tuoksu oli toinen. Kierroksen jälkeen kerho piti Fiat-aiheisen "tietokilpailun". Anja voitti ja sai jotain muistoksikin voitosta.

## Pakulan Automuseossa

Kun aikaa oli vietetty toista tuntia, alkoi porukka harveta. Paikalla olleista Fiat-kerholaista Virtasen Pekka ja Isomoision Hannu ehdottivat meille museokierroksen jatkoa Svartvikissä, Pakulan Automuseossa.

Se sopi Anjallekin ja sinne sitten ajeltiin. Nyt tultiin automuseoon, joka oli vastakohta edelliselle. Autot olivat entisöityjä tai hyvin alkuperäisiä kunnoltaan. Kierrettiin museon autot tutkien ja kommentoiden niistä tutuimpien tietoja. Olinhan käynyt siellä aikaisemmin. Aika tuli kuitenkin taas lähteä sateeseen ja kotimatalle kohti Helsinki-Tampere-tietä.

Sanottiin kavereille näkemiin ja lähdettiin kotimatalle. Ei ehditty pitkälle ajella, kun tunsin toisen takarengkaan olevan alipaineinen - siinä oli vuoto. Onneksi vararengas oli kunnossa. Vaihdoin pyörän. Matka jatkui kohti Hyvinkäästä ja Helsinki-Tampere-tietä. Ennen sinne pääsyä totesin peilistä, miten vasen takarengas alkoi tyhjentyä. Aloin miettiä pääsenkö Hyvinkäälle? Kiihdytin vauhtia. Lähin huoltoasema on varmaan Hyvinkäällä.

Perille en päässyt. Huoltamolle jäi toista kilometriä matkaa. Totesin myös auton jalkatilaan vuotaneen vettä - tuu-

lilasini tiivisteestä kai. Vettä satoi koko ajan. Nostin auton "tunkin nokkaan" kadun reunaan. Otin pyörän pois. Anja jäi viilenevään, kosteaan autoon jalat alleen nostaen istumaan lämmön takia.

Minä pyörittelin pyörän E-huoltamolle. Siellä homma hoitui. Paikkasivat renkaan. Palvelu oli esimerkillinen. Takaisin taas pyöritystä. Eräs ohikulkija oli olevinaan viitsikäs: "No, noinhan sitä energiaa säästyy ja matka menee taloudellisesti." En viitsinyt kommentoida. Vesisateessa märän pyörän pyöritys kiristi tarpeeksi pinnaa ja olihan energian säästö yleinen puheenaihe. Pyörä kiinni, auto käymään ja pian jatkoimme kotimatkaa lämpimällä Fiatilla.

## Kotimatka

Hämeenlinnasta päätin ajaa "Pälkäneen kautta" Tampereelle. Poikettiin Alvettulassa katsomaan ystäväni Ilpo Hiedon erikoista "Coupé 600" autoa. Ei se hyväkuntoinen ollut. Merkki oli Neckar ja kori saksalainen? Jatkoimme Alvettulasta kohti Pälkänettä, Kangasalla poikkesin Huutijärvellä asiakkaani metsäpomo Kähkösen rouvalta noutamaan sovitut 100 karjalanpiirakkaa! Palautin sitten velipojan vaimon Härmälään ja ajelin kotiin museokierroksesta väsyneenä.

## Villen apuna

Yhdessä yritämme hoitaa myös budjetitua tavara-automyyntiä oikeisiin lukuihin, mikä oli kone-osaston toivomus. Varastoon oli jäänyt "seisomaan" vanha Fiat 625-mallin kuorma-auto. Kehotin Villeä miettimään, miten sen saisimme "pois nurkista". Ville soitteli Kokkolaan tavara-automyyjälle. Kertoi halustamme vaihtaa se henkilöautoon.

## Auton vienti Kokkolaan

Lähdimme matkan. Ville kiipesi sen 625-romun rattiin, minä osaston kuorma-autolla kärryn kanssa perässä. Mat-



Valeri Kirssiltä tuli terveiset.



Aili-täti on ollut Tonille "kaveri" kohta 15 vuotta.

kalla alkoi asiat mutkistua. Seinäjoen paikkeilla Ville pysähteli aika ajoin. Kertoi moottorista kuuluvan "kolinoita". Pysähdyimmekin eräälle huoltoasemalle ja kysyimme, jos olisi antaa "puhdasta jäteöljyä" litran verran. Antoivat kannuun muutaman litran mustaa mönjää. Sitä aika ajoin lisäsimme, kunnes Ville pysähtyi levähdyspaikalle ja sanoi: "Pian rysähtää!". Kuuntelin koneen käyntiä - siinä oli selvästi "lopun alkua". Köysi väliin ja hinasin lopun matkaa. Huom! Minulla oli peräkärry, jonka perään hinaukseen 625-kuorma-auto! Laitonta, mutta perille päästiin. Oli selvitetävä miksi hinaten!

Olimme nyt altavastaajia. Kokkolan kaveri sanoi ensin, ettei huoli tuotua autoa ollenkaan. Miltei rukoillen saimme 625-kuormurin vaihdettua huonokuntoiseen henkilöautoon. Toimme sen Tampereelle kärryllä - varmuuden vuoksi. Ei vaihto paljoa auttanut. Ainoa hyvä asia matkalla oli, ettei poliisi nähnyt meidän loppumatkan hinausta läpi ruuhkaisen Kokkolan kaupungin. Olisimme saaneet vielä melkoiset sakot, "mutta hätä keinot keksii".

### Rahat vähissä, mutta...

Rahahuolia on riittänyt, Seija kertoi hänen laskeneen, että 2 000 markkaa on minimi rahamäärä kuukaudessa ruokaan. Olen yrittänyt jotain myydäkin, mutta huonolla tuloksella. Kokoelmani Fiateista en halua luopua. Tonin moporahat on miltei kasassa ja pystymme maksamaan "Tunturi Sport"-mopon sen tultua liikkeeseen. Toni on ollut jo autokoulussa ajamassa mopokorttia.

### Sisähommia

Kun nyt olen päättänyt oleilla kotosalilla perheen parissa vapaapäivinä, olen miettinyt, mitä voisin tehdä talon sisätilojen kunnostamiseksi. Vintti ei ole asuinkäytössä, vaan sinne olen kantanut "kuivaan tilaan" varastoitavia Fiat-osia.

Sinne johtaa "salin" viereisestä kapeasta huoneesta leveät reput. Vintissä ei ole tarpeellista "lämpöluukku". Pientä huonetta alakerrassa on pidetty kylmänä. Nyt ostin luukun vinttiin asennettavaksi ja siihen kuuluivat alaslaskettavat, puiset rappuset. Asennettiin ne Repan kanssa tien puoleiseen, entiseen eteiseen. Taloon on joskus ollut sieltä päin sisääntulo.

Sitten tuki, entiset raput poistettua, katon reiän. Siinä meni aikaa melkoisesti, mutta mielestäni hyvä idea. Nyt saisi alakertaan pari huonetta lisää ainakin kesäkäyttöön, ehkä kuitenkin vain arkistokäyttöön.

Tallinnasta sain Valeri Kirssiltä kuvan hänen Fiat 502/-24-autostaan. Järvisen Ola Hesasta oli käynyt Virossa ja toi terveiset.

### 20.6.1981 Juhannuspäivä

Tänään oli pilvipoutaa, mutta eilen Juhannusaattona oli selkeää ja vilpoista. Ennen Juhannusta oli satanut päivittäin. Maanviljelijät olivat siitä hyvillään - "satoihan se laariin".

Olen ollut virallisesti lomalla viikon. Työssä on ollut käytävä, kun kauppa käy nyt vilkkaana. Yksi työkaveri on edelleen "rakennus lomalla". Seuraavaan palkkaan saadaan onnistuneiden kauppojen "proviisioita". Kotonakin on vähän jutut vähissä ja syynkin kokeneena isänä tiedän ja ymmärrän vaimon tilanteen.

### Viimein kesälomalle

6.7.1981 Maanantai ja ensimmäinen kesäloman päivä. Viime viikot on satanut kaatamalla, mutta nyt paistaa aurinko. Aloitin kesäloman kolme viikkoa myöhässä. Jorman "työvapaa rakennuslehen" oli syynä työssä olemiseen. Oli hyväkin, sillä kauppa kävi hyvin.

### Toni-Petteri Mäkipää

On nyt rippikoulun käynyt "mies". Kar-

hella käyty rippikoulu on ohi ja kirkossa saatiin todistus siitä. Kotona juhlittiin tapahtumaa runsaiden vieraiden kahvituksella. Aili-tätkin kävi onnittelemassa. Peruukki päässä oli merkki hoidosta. Isä ja äiti toivat hänet. Kotona on viime aikoina tunnelma ollut kireä. Tiedän sen näin olevan, Olenhan sen kokenut jo edellisiä lapsia odotellessa. Olen pysytellyt poissa harrastuksesta mahdollisimman paljon.

8.7.1981 Toni täytti 15 vuotta. Poika tuli mopoikänsä. Hänelle yhdessä valittu ja varustettu Tunturi Sport-mopo ei vaan ehtinyt juhliin.

### Talo on nyt velaton

Viime tili oli 2 900 markkaa käteen. Maksoin talon loppuvelat. Siihen meni 1 550 markkaa. Pitää nyt alkaa maksaa Aili-tädiltä ja muilta sukulaisilta saatuja lainoja pois.

Kyrön Pyörästä soitettiin. Mopo oli tullut ja rahat taskussa lähdimme sitä hakemaan. Siinä se nyt oli luonnossa samanlaisena kuin siinä Tunturi-pyörän esitteessä. Samat lisävarusteet kuin halusimme!

Toni istahti iloisena mopon satulaan ja ajoi sen kotiin kuin "vanha tekijä". No, niinhän hän olikin. Olihan viime vuodet päristelty äkäisellä krossi-mopolla pihapiirissä.

Muutaman päivän päästä totesin moposta poistetun sen pienen "tuulisuojan". Paremminkin se oli näkönä, mutta lisäsi mopon "sporttisuuksi". Toni kertoi kavereiden venkoilleen siitä ja se oli rämissytkin. Oli irrottanut sen. Sanoin Tonille - muista, että mopo on sinun ja se on tilattu sinulle yhdessä sovituin lisävarustein lisähintaan. Älä anna kateellisten kavereiden vaikuttaa moposi varusteisiin. Korjasin "räminän" ja sanoin - "jos sillä ei voi ajaa porukassa, ole ajamatta tai vaihda kavereita!"

No, tietysti Seija motkotti minulle näistä ohjeista. Tunsin olevani oikeas-



Porissa oli myynnissä.



Sain autosta kuvia.



On 770cc (600D) moottorilla.

sa ja muistelin, miten onnellinen olin polkupyörästä, jonka Tonin ikäisenä sain vanhemmiltani. Myöhemmin ostin siihen säästämilläni rahoilla myös yhden lisärusteen - "seisontatuen keskiön alle". Taidan turhaan toteuttaa perheessä vanhanaikaista kasvatusta.

Kotona aloin nyt tehdä arkistohuonetta pikku huoneesta, josta vinttiin meno oli ennen. Huoneessa on myös yksi talon kaakeliuuneista ja "sutarin" mukaan käyttökuntoinen.

Toni jatkoi ajoa Tunturilla. Ei ne "mopon räminät" kuitenkaan niin vakavia olleet. Poika jatkaa ajoaan sillä ja polkupyörä unohtui. Sannalle kelpaa hyvin uudenkarhea polkupyöränsä, jolla ajelee hevostalleille Ylöjärven puolelle.

### 10.7.1981 oli kesän kuumin päivä +28 astetta

Otin hallista punaisen Fiat 1500 Cabriolet. Sanoin Seijalle, että lähdemme Heidin kanssa ajelulle. Heidi oli innokkaana ajelulle. Laitoin Fiat-lippiksen auringon suojaksi molemmille. Pikkuneiti oli



Aika täydelliseltä näyttää.

laittanut myös aurinkolasit silmilleen. Suuntasimme Ikaalisiin. Suunnitelmissani oli käydä "Kristerin" isännöimällä Union-huoltamolla syömässä jäätelöt. Perillä ostimme "jätskipuikot" ja menimme terassille sulattelemaan niitä suihimme. Kristerkin tuli juttusille. Siinä juttellessa tuli puheeksi, jos hoitaisin lähiaikoina Fiat-esittelyn muuttamalla autolla asemalla. Lupasin palata asiaan. Takaisin ajoimme Kyröskosken kautta. Tyttö tuntui nauttivan ajelusta. Kertoi palattuamme "jätskin syönnistä" Seijalle.

Seuraavina vapaa-aikoina jatkoin yksin ja Repan sekä isän kanssa hallin

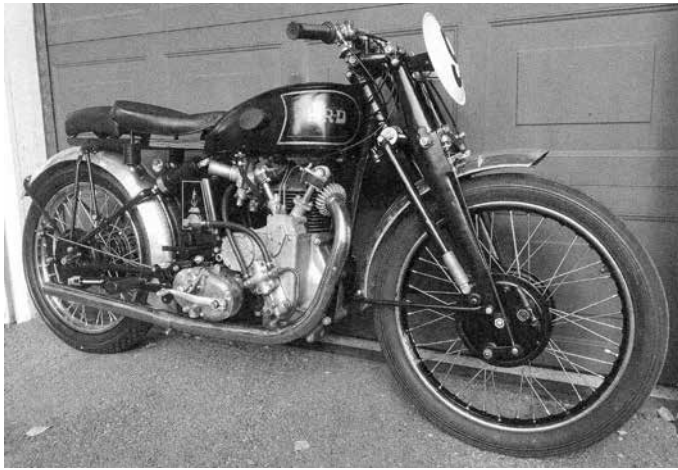
sisäkaton "ruuvailua". Aurinko paisteli ja käytiin taas ajelulla Seijakin mukana. Seija oli ollut joka kesä paljon auringossa ruskettaen itsensä meitä muita tummemmaksi. Tänä vuonna auringossa makailut ovat jääneet.

### Seijan sisko kävi

Seijan sisko, Kaija, poikkesi miehensä "Ipin" kanssa. Käytin tilaisuutta hyväkseni ja haimme Kiikasta valmiiksi ostetut moottoripyörät pois. Pari Jawaa ja hiukan harvinaisempi 70 ksm Garelli. Jawat myyn, mutta Garelli saa jäädä kokoelmaan.



Bella Italiassa näin myöhemmin kunnostettuna.



**Myymäni HRD Vincent on nyt entisöity.**



**Velipojan Simca 1100 pauto meni vaihdossa.**

Kesälomalla pitää tehdä jotain hyödyllistä. Olin ostanut purkutalon hirsii ja aloin tehdä niistä polttopuita. Ehdin tehdä osan, kun alkoi sataa ja epävaikaista on luvassa muutaman päivän. Tulin sisähommiin.

Arkistihuoneen remonttia jatkoin sateen ropistessa ulkona. Aloin avata lattiaa. Poistin sieltä 1920-luvun eristettä: sammalta, multaa, käpyjä ja risuja. Tilalle laitoin "karhunaljaa" ja päälle teen "ponttilattian".

### **Mielenkiintoinen auto Porissa**

Kuulin huhun. Joku tiesi Porissa olevan myynnissä erikoinen "Fiat ?". Se on coupé-mallinen. Kuulopuheita kuunnellen se ei ole 850 Fiat Coupé. On pienempi. Saattaa olla samanlainen kuin Ilpo Hiedolla. Ilpon autoa en ole nähnyt. Nyt halusin lisätietoa Porin autosta. Kerroin Laivasen Kakelle. Hän on köyliöläinen autoharrastaja. Lupasi käydä kuvaamassa auton. Sain kuvat.

Auto näytti melkoiselta työmaalta, eikä ollut Fiat. En miettinyt sitä enää, mutta myöhemmin kuvasin pienen coupén "Bella Italiassa". Silloin päälin, että olisiko sama auto. Löysin tietoa tästä autosta. Kuulin sen olevan sama auto, jonka Kake oli kuvannut. Auton oli ostanut lähiaikakunnassa asunut mopoja harrastava Nokikuru. En hellittänyt. Vuosikymmeniä oli kulunut, mutta sain tietoa. Soitin Nokikurun pojalle ja hänellä on nyt auto ajokuntoisena edelleenkin.

### **Heinänuha poistui**

Hankkijalla varaosa puolella vielä ollessa, oli henkilökunnan terveystarkastus. Kysyttiin vaivoistakin. Sanoin joka vuosi Juhannuksen aikoihin minua vaivavaan kiusallisen nuhan. Sain lähetteen Tampereen kaupungin terveysasemalle. Siellä alettiin selvittää, mille olen allerginen: koiranputki ja sen kaltaiset

aiheuttivat sen. Sain pistoksia. Ei ne täysin "niiskutusta" poistaneet, mutta nyt se taitaa olla muisto vain.

### **Susanna "teatterikiertueella"**

Tyttäreemme oli ollut kesällä Hämeenkyrön Myllykolussa mukana Panu Rajalan ohjaamassa näytelmässä "Juhannusvieraat". Jo silloin olivat pyytäneet esiintymään syksymmällä myös Seinäjoelle "harrastajateatteri päiville". Nyt tämä toteutettiin ja "meidän plikkakin" sai esiintyä. Hyvin olivat "eteläpohjalaaset" heidät vastaanottaneet ja näytelmästä pitäneet.

### **HRD-Vincent meni**

On nyt Uusikaarlepyyssä. 1930-luvun 500 ksm pyörä vaatii melkoisen entisöinnin. On kilpailukunnossa. Anders Forss on merkkiharrastaja ja myin pyörän hänelle "liikoja pyytämättä" ja uskon näkeväni sen myös kunnostettuna myöhemmin.

### **Punaisia marjoja**

Pihassa ja metsässä alkavat marjat kypsyä. Pihassa on kymmenkunta kirsikkapuuta. Ajateltiin niiden keräämistä talouteen, mutta ei tarvinnut. Kävimme Seijan siskolla Kaijalla Hervannassa. Sieltä tultuamme totesimme puut tyhjiksi punaisista marjoista. Rastat olivat hoitaneet keräämisen puolestamme. Seija lähtikin sitten naapurin Pirjon kanssa metsään mustikoita poimiin. Jäin "lapsenplikkaksi" kotiin.

Latvan Matti soitteli ja kehotti mansikoita ostamaan. Oli käynyt Suonenjoella pakettiautolla joka vuotisella mansikanostomatalla. Kutsui nyt ostamaan marjoja, joita oli ostanut myytäväksikin. Emäntien tultua mustikasta, lähdin Alfalla ajelemaan Tampereelle. Kyllä avoauto on kiva ajokkina näin lämpiminä ja sateettomina syyspuolen päivinä. Ostin 24 kiloa meheviä "manssuja" hintaan

6 markkaa per kilo. Kotiin tultua Pirjo halusi ja sai 6 kilon astian.

### **Alfa 1600 Spyderini**

Pidän autosta ja se toimii hyvin, mutta kaverini Risto Hietanen kyseli sitä ostaa. Mietin miten raha tekisi kyllä hyvää tiukkaan tilanteeseen. Kerroin hinnan, millä autosta luovun - 35 000 markkaa. Harvinaisesta Alfa se olisi "sopiva" hinta. Risto ilmoitti yrittävänsä saada rahoitusta ostoon. Jos myynti toteutuisi, ostaisin Hankkijalta Fiat 130-"loistoauto" Hankkijalla on niitä kaksi ja tämä myytävä on toinen viimeksi vuonna 1976 maahantuoduista.

### **3.8. menin taas työhön lomalta**

Kauppoja en saanut, mutta kyllä asiakkaita muutamia kymmenen päivän aikana kävi. Isäkin poikkesi ja kertoi aikovansa vaihtaa uuteen Fiat 127/3-oviin. Antaa entisen 127:nsa Repalle ja Anjalle, joilla olisi kunnan kulkuneuvosta tarvetta. Anja kun tarvitsee autoa työssään silloin tällöin.

Isä on ollut uskollinen Fiat-autojen käyttäjä. Osti vuonna 1957 uutena Moskvitsh 402-auto. Lopetti sillä "venttiilivikaan". Auto on tallessa mökillä ja jatkoi ostamallaan Fiat 850-autolla.

Nyt isä ostaa 3-ovisen - siis isolla takaluukulla oleva 127:n. Se on kätevämpi Urjalan mökille tarpeita viettäessä. Vaihdoissa annetaan Repalla käytössä oleva Simca 1100 van-avolava. Repa saa sitten entisen isän "Seiskan" ostaa sopivasti.

Ristokin soitteli, ettei valitettavasti pysty Alfaani ostamaan. Varmaan minun ajatteleman 130-kauppa siirtyy. Onneksi sitä ei varsinaisesti kaupitella. Tuskin Mäki sitä minulle pitää myymättömänä!

### **Halli alkaa valmistua**

Sisäkatto on valmis. Kirkkaalla pellillä se antaa halliin valoisuutta. Kuitenkin

pitää myöhemmin laittaa valot kattoon.

Seinätkin on nyt saatu "Gyproc"-levyllä verhoiltua. Rakennusmestarin määräämät vinoraudat sivuilla ovat paikoillaan, vaikka aiheuttivat lisää harmia kattoa tehdessä. Auttavat kuulemma, ettei pahempikaan myrsky hallia kaada.

Pölynsidonta-ainetta en rosoiseksi jääneelle lattialle sivele. Se olisi liian työläs ja kallis homma 360 neliömetrille. Halli on melkein täynnä ajoneuvoja ja kunnostuksessa olevien osia. Ovat nyt poissa ainakin sateelta ja tuisulta. Millainen on vaikutus talven pakkasilla hallin sisälle - sen näkee tulevan talven jälkeen.

### Fiat-autoja esittelyyn Ikaalisiin

Ei oltu montaa kertaa esittelemässä useampaa uutta Fiat-mallia maaseudulla. Joskus, kun Osuuskaupat järjestivät jotain "tuote-esittelyjä", on meitä pyydetty mukaan. Useinhan asiakkaille menevät Fiatit laskutetaan alueen osuuskauppojen kautta. Saavat "prosentit". Muutamissa kauppojen myymälöissä on hoitajina autokauppaan johtavia "vihjeen antajia". Näin on Ikaalississakin. Tämä esittely hoidettiin nyt huoltoasemalla. Kuuluihan se "Union-verkostoon", jonka Hankkija omisti. Sen hoitaja Krister Snab oli myös autokaupasta kiinnostunut. No, ei tämä esittely heti mihinkään kauppaan johtanut, mutta ei se Hankkijalta muita esittelijäksi vaatinut - hoidin sen itse.

### Osastonhoitaja

Osastonhoitajan tilanne alkaa osastolamme selvitä. Ei vielä kukaan virallisesti ole palkkalistoilla, mutta valittu kuulemma on. Taitaa olla kaverilla entisessä paikassa irtisanomisaika. Nyt tulee joku, joka sanoo ohjeet. Moni ajattelee vain itseään ja omia "tienestejään" nykyisin. Kake tuli juuri lomalta ja selvisi, että Reima oli tehnyt kaupan Kaken "vakioasiakkaalle". Tällä oli edellisen käynnin tarjous Kakelta paperilla ja näillä ehdoilla Reima "teki kaupan itselleen". Ei ollut kiva temppu. Ennen kun oltiin Kaken kanssa kahden automyyjinä ei oltu ahneita vaan kauppa tehtiin kaverin nimiin. Hyötyä puolin ja toisin. Myös vapaat pidettiin silloin kaveriin luottaen. Kaken kanssa nytkin vuorottelemme vapaalauantaina.

Nyt nuorin myyjämme on liian innoikas rahalle. Ei pidä vapaata lauantaikaan - saatikka kesälomaa. Poikamies kun on.

Ymmärrettävää on myös Jorman asunnon rakennusloma lauantaisin. Tällä järjestelylle tietysti Reiman lauantai työssä oli on hyvä asia tällä hetkellä. Järjestystä automyyntiin on nyt

luvassa. 15.9.1981 olen vapaalauantaina kotona. Ei ole vielä kerrottu osastonhoitajan nimeä.

### Tilanne Vehoniemellä

Olavi poikkes 29.9.1981 Hankkijalla ja kertoi rakennusluvan olevan vielä "kunnan pöydällä" allekirjoittamatta. Kertoi melko varmasti luvan tulevan. Silloin alka harjulla tapahtua. Ollaan joka hetki valmiina. Entiset rakennukset puretaan ja alkaa suuret rakennustuotteet.

### Lokakuussa lupa tuli

Vehoniemen Automuseon ja Sallisten kodin rakennusluvat tulivat. Kunta antoi piirustusten mukaiset luvat molemmille kohteille. "Seutukaavaliittokin" näytti vihreää rakennustöiden alkamiselle. Toisin sanoen: On nyt lupa Sallisten omistamalle tontille rakentaa 1 100 neliön museorakennus ja 300 neliön asuinrakennus kaksi kerroksisena. Molempien rakennusten rakentaminen alkaa välittömästi. Kerrottakoon, että Salliset muuttivat valmiiseen asuntoon joulukuksi 1982. Museorakennus ei ollut vielä silloin valmis. Avajaiset museossa on tarkoitus pitää Olavin syntymäpäivänä keväällä 1983. Tämä aikataulusta. Kun nyt myös matkailumaja puretaan, muuttavat Salliset taas tuttuun ympäristöön Pikonkankaalle. Ovat ostaneet "naapurista" omakotitalon, jossa asuvat asunnon valmistumiseen Vehoniemelle saakka.

### Talviaika alkaa

30.9.1981 raplataan taas kellot talviaikaan. Koskahan tämäkin turhuus ymmärretään lopettaa. Ilmat alkavat viiletä. Puhutaan kuitenkin syyskun olleen "vuosisadan lämpimin". Tänäänkin oli +20 astetta.

Autokauppa on käynyt hyvin. Sitä vauhdittaa nyt "veronkorotusuhka". Fiatienkin hinnat ovat nousseet. "Onneksi aina löytyy tässä tilanteessa vanhan hintaisia autoja." Fiat 127 on ollut kovin kysytty ja myyty malli. Nyt senkin hinta on varmaan ensi viikosta luettelossa 33 400 markkaa 3-ovisena.

### Kolaroitu Honda

Kaikesta huolimatta ajattelen myös Tonin kannalta asioita: Mopon hankinta uutena ei ollut hyvä asia. Nyt poika alkaa olla pian "kevari-iässä". Saisi siis hankkia ajokortin 125 ksm moottoripyörälle. Joku käytetty 125 olisi sopiva.

Auran vahinkotarkastaja Ahola poikkesi Hankkijalla. Oli juuri käynyt katsomassa ja hinnoittelemassa kolaroitua Hondaa Äetsässä. Kertoi millä sen voisi



Kesoilin diileriksikö?

myydä - 1 400 markkaa. Tein kaupat. Maksu 15.10. Haen pyörän entiseltä omistajalta lähipäivinä. Kunnostettuaani sen, voisimme ajella yhdessä. Onhan minullakin hallissa ajokuntoisia moottoripyöriä. Talven aikana kunnostelen Hondan ja Toni hoitaa keväällä ajokortin itselleen.

17.10.1981 sataa räntää. On lauantai ja minulla vapaapäivä. Perhe nukkuu, mutta Susanna näyttää heränneen. Katsoimme salin ikkunasta, miten mopolla tuotiin Aamulehti tien vieressä olevaan laatikkoon. Sanna lähti hakemaan.

Viikko sitten kävin Kiikassa. Siellä on eräällä maanviljelijä Hannulla 1930-luvun 4-ovinen Fiat 514-malli. Samalla hain sen Hondan Äetsästä.

### Olen miettinyt ammatinvaihdosta

Pyykkösen Simo on Kesoililla ja kertoi nyt olevan mahdollisuus ottaa hoitaakseen vapautuva Hämeenkyrön Kesoil-huoltoasema. Pyörittelin aseman vuokraamista ja hoitamisen aloittamista eri suunnilta. Västui Kesoililla kuulemassa tulevat kassat ja maksut. Tulin järkiini. Homma sopisi perheellisellekin, mutta ei minun perheelleni. Ei vaimo voisi alkaa kahvion hoitajaksi, eikä lapsista olisi vielä apua. Ammatti olisi sellaista ympärivuorokautista siihen paneutumista. Mikä pahinta, pitäisi ottaa iso laina ja lainoja olen yrittänyt koko ikäni "väistellä" - siis lopputulos: "Ei". En ala enkä pysty tähän hommaan.

Ensi lauantaina olemme koko "saki" työssä. Olemme lehdessä ilmoittaneet: "Sähköinen viikonloppu 24.-25.10. Hankkijalla". Painotamme kampanjan vaihtautoihin. Laitoimme ilmoituksen vaihtautoista ja siihen "täpiksi" muutaman tosi edullisen. Tähän on taas syynsä. "Vaihtautovaraston arvo on

pilvissä"; Hankkijan mittapuulla mitaten. Määräys on - pitää keskittyä nyt vaihtautoihin. Myyjäkohtainen sulk uusien kaupoille. Minä saisin myydä kaksi uutta Fiatia tässä kuussa.

Vaihtautoista saamme nyt 30 markan ylimääräisen provision. Nyt tuli tilaisuuteni "vihjaista" pojille. Muistatko, kun vuosi sitten palkkausta uusittiin. Suostuimme takuupalkan poistoon. Nyt takuuta tarvittaisiin. Olin ainut poistoa vastustanut silloin. Sanoin, että ei tämä ole varmaan ainoa tilanne, jossa takuupalkka olisi turvana ollut ja tulee olemaan.

## 24.-25.10.1981 Sähköinen viikonloppu

Lauantaiksi oli nyt uudet Fiatit ajettu ulos (pölyttymään), vaihtautot automyymälään pestynä ja puunattuina. Ilmapalloja oli varattu lapsille molemmiksi näyttelypäiviksi.

Lauantaina asiakkaita tuli katsomaan itselleen sopivaa ja edullista vaihtautoa. Tuli paljon perheitä. Ilmapalloja jaettiin paljon. Kauppoja tehtiin useita. Oli tosi kiireinen lauantai ja mikä pahinta, myös ilmapallot olivat "tehneet kauppansa" - ne olivat loppu!

Sunnuntaina asiakkaita kävi samaan malliin - paljon. Alkuun oli nolo sanoa ilmapalloa hakevalle lapselle, että ne ovat loppu.

Tunnin päästä voi sen jo paremmalla mielellä lapselle sanoa - "pääsivät loppumaan". Oli kerrankin hyvä viikonloppu. Sunnuntaina kävi kauppa lauantain malliin. Yhteensä 10 vaihtautoa meni kaupaksi. Kai se hiukan auttoi arvojen putoamista.

Viikolla muistelimme, miten hyvin kävi asiakkaita. Olimme myyneet lauantain ja sunnuntain aikana 10 vaihtautoa. Ei se kuitenkaan paljon "vaihtokieltoon" vaikuttanut. Myydyt autot eivät olleet varaston arvokkaammasta päästä. Uusien myyntirajoitus harmitti, mutta yritimme ymmärtää senkin hätäkeinona.

Odottelemme nyt, kuinka kauan rajoitus kestää. Se vaikuttaa paljon palkkaamme. Pojatkin olivat siitä "pomoille" näreissään ja tunnustavat nyt tarvittavan sitä takuupalkkaa.

27.10.1980 toin aamulla töihin tullessa Tonin SWM 50 Cross Boyn Hankkijalle. Siitä on sovittu alustavasti kauppa. Eräs isä ostaisi sen pojalleen. 2 500 markkaa on hinta, millä myyn sen. Ostaja tulikin iltapäivällä sitä katsomaan ja oli pyörän nähtyään heti valmis 2 500 markkaa siitä maksamaan.

## Järeämpi veturi

Meidän uusi kuljetuskalusto on kunnos-



sa. Leppäkoski teki lavan ja korjaamo "järkeili" perävaunun vetämisen mahdolliseksi. Autossa kun on 24 voltin sähköjärjestelmä ja kärryssä 12 voltin. Nyt toimii!

Lähdinkin viemään Valiolla leasingissä ollutta Zastavaa takaisin Autonovoon. Tullessa toin 200 markalla Hesasta ostamani Fiat 1500 C-henkilöauton ja uuden 127:n.

Olin Hesaan mennessä pysähtynyt Vanajan Essolla Hämeenlinnassa. Siellä kuulin...

## Presidentti Kekkonen on eronnut

Kekkosen ero oli tietysti seuraavien päivien puheenaihe ja uutta miestä paikalle arvuuteltiin. Kerrottiin, ettei Kekkoselta helpolla saatu eroanomukseen allekirjoitusta. Painavat syyt hänen terveydessä saivat hänet viimein suostumaan.

Tonin "krossipyörän" myynti toi 2 500 markkaa rahaa ja nyt on aika tehdä "saunaremontti".

Seijakin alkaa valmistautua. Hän haki kunnasta "vauvan tarvikkeita laatikollisen". Katseli niitä kotona jo asiantun-



Seija voi hyvin ja "Kettukarkit" maistuu.

tijan elein. Totesi yllätyksekseen, että sisältö oli entistä täydellisempi ja laatu parempi.

Muuten Seijalla ei ollut mitään huonovointisuutta ja "Kettukarkit" maistuivat pulskistuneelle, välillä minullekin hymyilevälle vaimolleni. Päivisin on vielä + 6 asteen lämpötiloja. (On muuten sama lukema kuin nyt 21.10.2025 klo 12 tätä päiväkirjasta kopioidessa.)

## Isän kanssa lautakaupoilla

Käytiin ostamassa tarpeita saunaremonttiin. Isällä oli tietoa, mitä tarvittaisiin. Oli mitaillut saunaa ja nyt tiedettiin paneelien ja muiden tarpeiden määrä. Kaikenlaista kosteussulkua, lämpöeristettä, kuparinaulaa ja muuta tarvitaan. Ei moporaha kaikkiin riittänyt, piti "sijoittaa" lisää. Seuraava viikonloppu menikin remontissa.

Samoin vielä seuraavakin ja iltoja näiden välillä. Valmista tuli ja 7.11.1981 se lämmitettiin. Kyllä tuntui hienolta puule tuoksuvat paneelit ja uusi, liikkeestä ostettu laude peffan alla. Taisi isä nyt perheeltä saada ainakin hyväksyvän hymyn.

## Vauvan odotus jatkuu, mutta...

Hankkijalle saadaan kauan odottamani osastonhoitaja. Pori-Hankkijalta tulee Kalle Kinnari hoitamaan auto-osastoa. Porissa Kalle hoiti tavara-autokauppaa. Häneltä varmaan saan opastusta pakettiauton kauppaan. Olemme hänen kanssa näistä ongelmista jo yhdessä jutelleet. Olin mahdollisesti myös kertonut muista osastomme "puutteista".

Seija on rauhallisesti odotellut lähtöä ja kaikki olisi valmista.

15.12.1981 katselin television ilta uutisia. Pakkasten luvataan jatkuvan. Puolassa on ollut mielenosoituksia ja sunnuntaina oli julistettu "sotatila". Mieltään oli osoittanut "Solidaariisuus"-niminen ammattijärjestö uhaten lakoilla työntekijöihin kohdistuvista muutoksista. Nyt on Puolassa jo rauhallista.

## Motoristivierailu

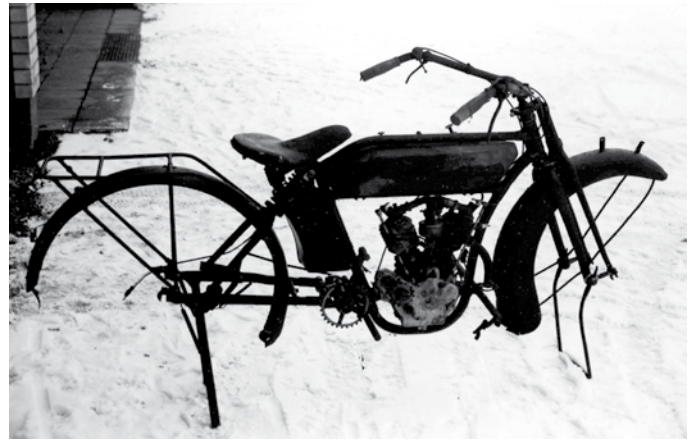
18.12. tuli Sallisen Olavi hämeenlinnalaisten Simo Hännisen ja Reijo Nymanin kanssa vierailulle. Pojat halusivat Olavin tukea asioilleen.

Simo harrasti ja omistaa DKW-mootoripyörä kokoelman. Reijo taas on kunnostautunut 1930-luvun Ariel "Sloperin" entisöinnissä. Nyt Reijolla on koossa paljon 1920-luvun V-2 NSU-pyörien aihioita.

Minulla olisi molemmille kiinnostavaa. Simolle se erikoinen DKW-"rolleri" ja Reijolle kahden V-2 NSU:n runkoja ja



Hyvä aihio.



Kaipaa osia.

moottoreita. Tutkittiin niitä ja lupasin kertoa mistä luovun.

### Jouluostoksilla

Viikolla Seija tuli kaupunkiin ja käytiin ostoksilla veronpalautus rahoja "tuhlaamassa". Joulun meni normaali touhuissa. Minun ei tarvinnut nyt juosta ikkunan alta Seijalle kuusia esittelemässä. Kulumalan Jaska toi kauniin kuuseen, kuten vuosi sittenkin.

### 24.12.1981 Jouluaatto

Pakkasta - 20 astetta. Joulupukki kävi hyvissä ajoin illalla. Heidi ei pelännyt pukkia. Mitä nyt omaa isäänsä pelkäisi.

Lahjoja oli saatu pakettiin mukavasti ja kummitkin olivat muistaneet. Sanna oli mielissään, kun kummisetä muisti lahjoilla edelleen. Joulun meni löhöilyn merkeissä ja Seijan jouluruokia syöden. Pakkanen oli vähän laskemassa.

Lämmintä sisällä riitti. Jouluvierai-

den takia oli laitettu kaksi 1 000 watin sähköpatteria ja uuneja lämmitettiin. Tuntui, että saunan eristäminenkin lisäsi lämpöä asuintiloihin, onhan se yhteydessä asuintiloihin. Sisällä oli mukavat +20 astetta.

Nyt näyttää siltä, että on parasta lopetella tämä juttu tähän. Aloitetaan sitten vuoden 1982 alusta ja kerrotaan perheen uudesta jäsenestä.

Hyvää Uutta Vuotta  
Rane

## JÄSENETUSI



## Mökki rannalla

### Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

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

Tupaan mahtuu helposti parikin kymmentä henkilöä. Keittiö on hyvin varustettu. Tuvassa on takka ja suurnäyttö.

Vuokraajalta odotetaan, että he siivoavat omat jälkensä ja kuljettavat omat jätteet pois. Rakennuksessa ei ole mahdollista yöpyä.

### Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

**Pehtoori Petri Rannikko**, [petri.rannikko@rannikonaarre.fi](mailto:petri.rannikko@rannikonaarre.fi)

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

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.





Oston jälkeen

# Villen puuhapaja

*Teksti ja kuvat Ville Koskenniemi*

**Minua pyydettiin kirjoittamaan Hyrysyyden hieman tarinaa. Elämäni pyöri autojen ja autoilun ympärillä ja vaikka tallista löytyy pari ikuisuusprojektiakin, niin aina on aikaa pienelle väliprojektille.**

Tässä jutussa kerron yhden Mersun tarinan, miten kahden viikon pikaprojekti käyttöautosta museoautoksi oikein onnistui.

Valmistuin veturinkuljettajaksi 2013, ja jo silloin kiinnitin huomion yhden työkaverin 124-koriseen E220 mersuun. Ei se mikään erityisen siisti ollut, mutta se punainen väri (Almandine rot) on mielestäni yksi hienoimmista väreistä kyseiseen mallisarjaan. Sanoinkin silloin Esalle, että jos on joskus hukkaamassa, niin minua kiinnostaisi. Elokuun lopulla sitten bongasinkin vahingossa Esan myyvän Mersua nettiautossa, oli iltamyöhä, enkä viitsinyt enää häiritä. Pahaksi onneksi oltiin seuraavana aamuna lähdössä Lehtisen Jampen kanssa Punkalaitumelle museotarkastamaan ja tiesin siinä menevän koko päivän. Ris-



Penkinpäällisten poiston jälkeen löytyi siistit ja ehjät penkit

kinä oli, että sen päivän aikana Mersu menisi kaupaksi, vallankin kun Esa on nykyään jo eläkkeellä. Aamulla soitin sitten Esalle, että kerroppas hinta millä myyt ex-kollegalle, niin lyödään kaupat kiinni nyt heti, tulen sitten illalla hake-

maan. Kaupat sovittiin muiden nenän edestä, neljä muuta oli jo ilmoittautunut tulemaan autoa katsomaan samana päivänä.

Mersu oli käytännössä seissyt viimeiset 2 vuotta, katsastuksessa oli kuitenkin



Pieniä paikkamaalauksia



Puuttuvat kirjaimet peräluukkuun

kin käynyt, ja välillä vähän liikuteltu, mutta polttoainekkin tankissa oli parin vuoden takaa. Samalla selvisi, että auto oli ollut Esalla 21 vuotta, oli ostanut sen 2004. Kattolistojen ja tiivisteiden alla kasvoi sammalta, ja sisällä oli hieman ummehtunut kostea tuoksu, olihan auto viettänyt taivasalla koko ajan, kun Suomessa oli ollut.

Alkuun tuli mietittyä, että mikähän taas ajoi minut ostamaan 124-korisen Mersun. Jokunen niitä on ollut ja aina ne on olleet enemmän tai vähemmän pettymyksiä. Tosin en ole koskaan sijoittanut hyvään yksilöön, aina on ollut se hinta etusijalla. Näillähän on ajettu paljon ja huollettu huonosti. Mutta hieman kun autoa tutkin, niin totesin, että tästähän voisi oikeasti olla museoautoksi. Jos ei nyt millään huippuarvosanoilla, mutta kuitenkin, ei ruostetta ja penkinpäällysten alla ehjä sisusta.

Muuten siivoamista ja osienvaihtoa olisi tiedossa.

Sekä edellisen omistajan laittamien Led-lisävalojen ym purkua. Itseasiassa lisävalojen purku olikin ensimmäinen homma, ja ne lahjoitin tallinaapuri Vilille.

Saman tien asensin motonetistä ostamani uuden alkuperäisen tähtäimen konepeltiin. Esa oli niitä kuulemma vaihtanut useampia, toivottavasti minulla on parempi tuuri, eikä kukaan kateellinen katko...

Itse kun olen museotarkastajana, niin hyvin siivottu auto tekee aina positiivisen ensivaikutelman. Kesäloma oli vielä pitämättä, mutta rästihommia olisi tiedossa varmaan pariaksi viikoksi. Päättinkin ensimmäistä kertaa elämässäni ulkoistaa "fixauksen", olinhan tinkinyt sen verran ostohinnasta. Ja niin veinkin Mersun paikalliseen yritykseen ja sovin että tehdään "täysfiksi", pesut päälle, moottoritilaan ja sisustaan, sekä myllytys ja vahaus. Kylläpä auto muuttui!



Fixauksen jälkeen vielä omia fiksauksia

Samalla sain itse tehtyä pihahommia, mm orapihlaja-aidan leikkauksen.

Sitten pitäisi vielä tehdä pieniä korjauksia maalipintaan. Tilasin myös uudet rekisterikilvet ilman FIN-lätkää eli sellaisina kuin autossa olisi ollut sen ensirekisteröinnin aikaan. Houskasti oli muuten vuonna 2004 osunut vähän kuin läänikilvet H-kirjaimella, jos läänikilpiä olisi vaan ollut enää auton ollessa uusi joulukuussa 1994.

Teetin "kertatäyhteisen alakannuruis-kullisen" maalia väripalvelussa, samoin kuin kynsilakkapurkinkin, jolla voisi "täppäillä" kiven iskuja ja pikkunaarmut. Nykyään nuo värit tahtovat olla vesiohenteisia ja vaativat ihanteelliset olosuhteet kuivuakseen, lämmintä ja hyvän ilmanvaihdon. Pahaksi onneksi joka paikka sisällä oli tuupattu täyteen projekteja, joten oli pakko käyttää auto-katosta tämän projektin viimeistelyyn ja tietysti juuri silloin lämpötila tipahti ja alkoi sateet. Kyllä ne vesiväritkin sai

kuivaksi, kun rouvan hiustenkuivaimella ensin esilämmitti ja heti ruiskutuksen jälkeen kuivasi. Lakkahan oli perus akryylikamaa ja se kyllä kuivui hienosti ilman lämmittelyä. Täytyy myöhemmin maalauttaa pus kuri kokonaan uusiksi, nyt saatiin paikkamaalauksella sen verran siisti, että kelpasi tarkastuksessa.

Jo heti alkuun huomasin, että umpiot olivat vaihdon tarpeessa, reikä lasissa, himmentymää heijastimissa yms mikä tekee ilmeestä hieman alakuloisen.

Alkuperäisiä facelift-mallin umpiolta ei tähän hätään löytynyt, mutta Virossa toimiva Aeromotors toimitti tarvikeumpiot muutamassa päivässä ja erittäin sopivasti.

Vielä oli yksi ongelma. Auton mukana ei tullut mitään alkuperäisiä vanteita, vain kaksi sarjaa tarvikevanteita, joista kummatkaan eivät mielestäni sopineet museoajoneuvoon, ei kunnoltaan eikä ulkonäöltään. Piti siis metsästää vielä tyyliin ja ikään sopivat, mieluiten



Tavaratilastakin tuli siisti, vaikka oli melko musta



M111 2.2 litrainen ja 16 venttiilinen 150hv voimanpesä

alkuperäiset vanteet. Muutama päivä tuli selailtua kaikki mieleen juolahtavat kanavat, kunnes torista täppäsi. Mersujen stailaamiseen erikoistuneen Lorinserin vuonna 1994 valmistamat, juuri 124-malliin tarkoitetut 8x16" monoblockit. Juurikin auton ikäiset siis! Sopivat mielestäni tähän kuin nenä päähän, eivätkä ole mitkään kiinalaiset liian isot replicavanteet mitä näissä usein näkee.

Nämä kävin hakemassa Espoosta ilta-ajeluna, myyjä sattuihin olemaan harrastaja. Esitarkastin hänen hienon Belgiasta juuri tulleen vm.1995 w124 250 turbodieselin samalla, tullee meille Tampereelle tarkastukseen keväällä.

Renkaat valitettavasti osoittautuivat kuivaneiksi, joten ne piti vielä uusia. Tulipa kalliiksi nuo pyörät, mutta kuten eräs tv-starakin sanoo, vanteet kyllä tekevät auton!

Aika tarkkaan 2 viikkoa ostosta olikin museotarkastuksen aika, ja mieleen palasi kavereiden ralliharrastukset yli 20 v aiemmin, viimeisenä yönä niitäkin "pajotettiin" kuntoon ennen kilpailua. Yksi asia jäi vielä jännittäväksi, nimittäin en ollut vielä vilkaissutkaan autoa alta-päin. Auto oli kuitenkin ruostesuojattu Senotecillä maahantuotaessa, eikä mersuille tyypillisiä rupia ollut päälläkään päin, niin luotin että on pohjastakin yhtä hyvä ja olihan se!

Ihan kaikkia käytönjälkiä en saanut poistettua, eikä niitä toisaalta entisöimättömästä alkuperäiskuntoisesta tarvekaan saada. Koko lailla kolmista oli koko rivi arvostelukupongissa. Esitietolomakkeen tietysti täytin ja helpotin lausunnon kirjoittavan museotarkastajan hommia, ja niinpä paperitkin sain jo parin päivän päästä.

Näissä facelift-mallin 124:ssä on

paljon sähkövikoja johtuen huonolaatuisista johtosarjoista ja niinhän se karman laki iski heti. Käyntihäiriö ja mm mittaristo lakkasi toimimasta. Käyntihäiriön syyksi paljastui mm toimimaton sähköinen kaasuläppä, mikä voi johtua kaasuläpistä itsestään, moottorin johtosarjasta tai ECU:sta, eli moottoria ohjaavasta yksiköstä. Myös toinen puola oli hapettunut ja puolien johtosarja oli hapertunut. Ne vaihtamalla sain auton taas ajokuntoiseksi, muutoksastettua museoajoneuvoksi sekä käytyä vielä Vetterrannan rompetorilla Sastamalassa, ennen kuin vein auton talvisäilöön. Puuhaa sen parissa riittää siis vielä keväälläkin. Mutta tässä pääpiirteittäin nopea muodonmuutos kahdessa viikossa hieman väsähtäneestä käyttöautosta museoajoneuvoksi, katsotaan mistä harrastelaitteesta tarinoin seuraavalla kerralla!



Valmista tarkastukseen

# KANTTIAUTOKRUISSING

## la 8.8. – su 9.8.2026

5-VUOTIS ”JUHLA-AJO”

Yleisön pyynnöstä kehitetään tapahtumaa yhdessäolo tapahtuman suuntaan. Keskuspaikka on Oriveden opisto Orivedellä. (Hotelli Sointula ja Ravintola Wanha Opisto) Siellä on illallinen ja yötauko majoituksineen niille, jotka haluavat harrastaa koko viikonlopun.

Ajoreitit ovat hienoilla teillä. Lauantaina ajetaan Mobiliasta noin 40 kilometriä yhden pysähdyksen taktiikalla Orivedelle. Sunnuntaina palataan Mobiliaan ja Vehikseen noin 30km reittiä.

Ajo on ennen vuotta 1933 valmistetuille autoille. Osanottajamääräksi odotetaan noin 20 autokuntaa.

### AIKATAULUSUUNNITELMA

Lähtö: lauantai 8.8., kokoontuminen klo 12 Mobiliaan, näyttely klo 11-13, lounas, traileriparkki Orivedellä noin klo 15, näyttely klo 15-17 Opiston pihalla, illallinen klo 18 (myös järjestetty traileriparkki)

Sunnuntai 9.8. Hotelliaamiainen, lähtö klo 11, päätöslounas klo 13 Mobiliassa, näyttely klo 13-14, riirtyminen Vehikseen klo 14 Näyttely ja päätöskahvit.

On mahdollisuus osallistua vain yhtenä päivänäkin.

### ILMOITTAUTUMINEN JA LISÄTIEDOT

Kyselyt ja ilmoittautuminen ennakoon [martti.piltz@gmail.com](mailto:martti.piltz@gmail.com) tai 045 666 3111. Vain 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta autoa voidaan ottaa ajoon. Tarkemmat ohjeet tulevat seuraavassa Hyrrysissä kesäkuussa.



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

### OSALLISTUMISMAKSU

Saadaan selville, kun yhteistyökumppanimme ovat päättäneet hintansa, Ne julkistetaan Hyrrysissä 2/2026:ssa. Majoitus Hotelli Sointulassa: yhden henkilön huone 70 €/yö, 2 hh 105 €/yö ilman aamiaista. Aamiaisbuffet 14 €/henkilö. Illallinen on omakustanteinen. Majoitus on varattu Hotelli Sointulassa, joka sijaitsee Oriveden keskustassa.

Toistaiseksi kaikki muutokset voivat olla mahdollisia. Edelleen selvitetään mahdollisuutta trailerien kuljetuksiin.

**TULE VIETTÄMÄÄN AINUTLAATUISTA AJOVIKKONLOPPUA MAALAISMAISEMIIN**

# NOSTALGIA

# NÄSIJÄRVIAJO 2026

Ajo on yli 30 vuotta vanhoille harrasteajoneuvoille.

**Lauantaina 12. syyskuuta 2026**

Lähtö Mustastalahdesta maali Mobiliassa.

Tarkemmat tiedot Hyrrysissä 2/2026 tai  
Tammobin kotisivu tai [martti.piltz@gmail.com](mailto:martti.piltz@gmail.com)

**Asu-ajoneuvokilpailunkiero palkintona on  
Aamulehden lahjoittama KYNÄT-veistos**



# Itsekantavan korin kunnostusta

Teksti ja kuvat Reijo Kankaanpää

## Taustaa

Yleisön pyynnöstä valaisen vähän omia toimiani itsekantavan korin ruostekorjauksessa. Monille autoharrastajille on varmaan tutumpaa rungollisten autojen kunnostus?

Olen noita kolariautoja ostellut Autovahinkokeskukselta ja muualtakin. Olen korjannut niitä vähän pahemmanpuoleisia, vuodesta 1972 lähtien. Monet työkalunikin jostain 1970-luvulta mm. hitsauskone Kemppi 163S ja on edelleen käytössä. En noilla uudemmissa Invertteri-hitsauskoneilla osaa mitään tehdä, ne ajattelevat liikaa minun puolestani. Ammatikseni olen peltiä muotoillut vasta eläkepäivinä.

Eli tein aikaisemmin ryppyisestä pellistä sileätä. Kun suurlujuusteräksset alkoivat tulla autoihin, niin lopetin oikomisesta. Työni puolesta tiesin, että teräksessä lujuuden kasvaessa, murtovenymä pienenee ja takaisinjousto suurenee. Olisi vaatinut paljon satsausta työkaluihin, että olisi voinut niiden tekemistä jatkaa.

Siirryin siten tekemään suorasta pellistä ryppyistä. Tein itselleni ison englanninpyörän, sikkikoneen, kutistimen ja venyttimen. Niistä kerron tarkemmin joskus myöhemmin. Rakensin Hämeenkyröön 82,5m<sup>2</sup> hallin osaa-aikaeläkkeellä ollessani noin 15 vuotta sitten. Harmittaa, kun en aikaisemmin tehnyt itselleni hallia, vaan taistelin kaupungin kanssa vuosia autotallissa harrastamisesta.

No niin. Olin jo vuosia siten hankkinut kunnostettavakseni Datsun 1200 DeLuxe



Uusi maali vaan pintaan ja menoksi

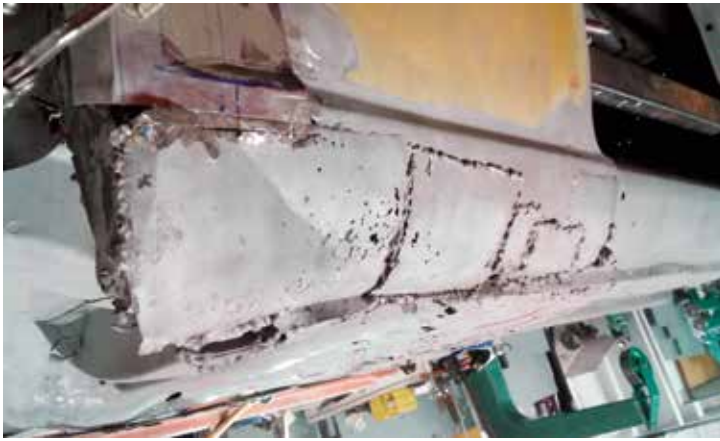


Korin puhdistusta kuumavesipesulla?



Hiekka-puhallettuja osia

Coupen. Olen oikeastaan melkein koko elämäni ollut vain "Finni mies". Ei kuitenkaan ole ollut koskaan aikaisemmin varaa Coupin hankintaan. Löytyi vihdoin sellainen noin 20 vuotta sitten muutamalla satasella. Aluksi näytti hyvältä, mutta kuten vitsinä sanotaan, että japsit ovat kasassa vain maalin varassa, eikä peltiä ole... Se piti paikkansa tässä. Tähtitaivaaksi kori muodostui sisäpuolen maalin puhalluksen jälkeen monessa kohtaa. Toki arvelin sitä, mutta en meinannut uskoa. Muodot olivat vielä tallella melkein joka paikassa. Tulihan se loppujen lopuksi monta kertaa kalliimmaksi, kuin mitä uusi olisi aikanaan maksanut. Toki on rahan arvokin vähän muuttunut. Mutta kun päätän jotain tehdä, niin periksi en anna...



Helman lähtötilanne



Moottoripukeista tehty grilli

## Korin purku ja puhdistus

Purkaisin korin pelkäksi hylsyksi. Vanhat massat poistin kuumailmapuhaltimella ja teräsharjalla. Sitten loput liuottimilla, ja kuumavesipesurilla. Korikehikosta porailin kaikki pistehitsillä kiinnitetyt osat irti, jotta pääsin oikeasti sen korin hiekkapuhaltamaan joka paikasta semmoisella "hiekkapölyllä". Ajan kanssa puhaltelin, enkä mitään laajoja suorahkoja pintoja puhaltanut lainkaan, kuten katto, ettei pellit veny.

Sitten vain kori Kiinan autogrilliin kiinni. Pikkusen modifioin grilliä. Hittasin neliöputkien nurkkiin mutterit, että sain liitokset ruuveilla välyksettömiksi. Päissä oleviin reikälevyjen putkiin, joilla lukitaan kääntö, tein toiset reiät, niin sain lisää väliasentoja kääntelyyn. Ilman grilliä olisi ollut useita kohtia hankala tehdä.

Sitten vain mietintämyssyyn mistä aloittaa....

## Helmojen korjaus

Helmat olivat ne tärkeimmät, että pysyy kori muodossaan.

Tiedän, että materiaali aina kutistuu, kun teräksen laittaa punaiseksi tai hitsaa.

Kompensoidakseni helman lyhenemistä, laitoin tukevan "vanttiruuvien" takalokasuojan ja A-pilarin väliin. Siinä samassa helmaa purkaessani venytin sitä "vanttiruuvilla" noin millin. Se "vanttiruuvi" lyhenee helmaa hitsatessa, mutta siihen tulee vain sisäisiä jännityksiä saman verran, mitä hitsauksiin tulee vetojännitystä. "Vanttiruuvia" irrottaessa sitten molemmat jännitykset vapautuvat ja helman pituus tulee mahdollisimman lähelle alkuperäistä,



Sitten myöhemmin Kiinan grilliin kiinni



Vanttiruuvi takalokasuojan ja A-pilarin välissä



Uusi helmapelti, jonka tein suorasta pellistä. Alla alkuperäinen pelti



Tarvikevaraosa (Klockerholm)



Helmapellin asettelua



**Helmapeltien asennusta**



jos on arvioinut venytyksen oikein.....  
Ovien alareunojen hitsauksissa käytän samaa tekniikkaa, mutta ei voi venyttää noin paljoa.

Tein helmojen sisäpellit suorasta pellistä. Minulla on "orkkis" harmaa vasen helma (edelleen). Naputtelin saman puoleisen tarvikeosan (Klokerholmin) saman muotoiseksi. Oikeanpuoleinen helma oli kanssa joku tarvikeosa, jonka naputtelin "orkkiksen" peilikuvaksi. "Orkkis" jäi malliksi seinälle roikkumaan. Autosta puretut pellit jätin kanssa vastaisuuden varalle talteen. Toimii nekin vielä malleina tarvittaessa. Minulla on seinä täynnä erilaisia peltiosia, joiden mukaan pystyn tekemään vastaavan suorasta pellistä.

Coupeessa on eri helma, kuin Sedanissa. Coupeessa helman takaosa tulee lokasuojan yhteydessä. Sedanissa se on sisälokarin yhteydessä.



**Pyöräkaaren asennusta**



## Pyöräkotelot

Takapyöräkotelot helmojen alueelta oli kadonneet, mutta muista autoista otet-



**Pyöräkaari valmiina**

tujen valokuvien perusteella tein sinne semmoiset pellit, pala palalta, mitkä sinne kuuluivat. Purin kerralla aina niin vähän, kuin mahdollista, että korin muodot säilyivät. Silläkin on merkitystä, missä asennossa kori on, kun hitsaa. Sekin tarvitsee huomioida tai laittaa joku venytys kohteeseen, jos tuntuu, että materiaali lyhenee hitsatessa. Grillissä päistä tuettu kori on aina yläosastaan puristuksella ja alaosa venytyksellä.

Onneksi minulla on lainassa "orkkis" takalokasuoja Coupeen. Itse myöhästyin sen ostossa...

Jossain on ollut myös Sedanin takalokasuoja myynnissä, mutta en ole löytänyt yhteistietoja enää, enkä ostanut silloin, kun yhteystieto oli tiedossa. Coupeessa on pyörän aukko isompi kuin Sedanissa, eli sama korjauspala ei käy, kokemuksen kautta tiedän...

*Tarina jatkuu seuraavassa numerossa.*

TERVETULOA TAMPEREELLE!

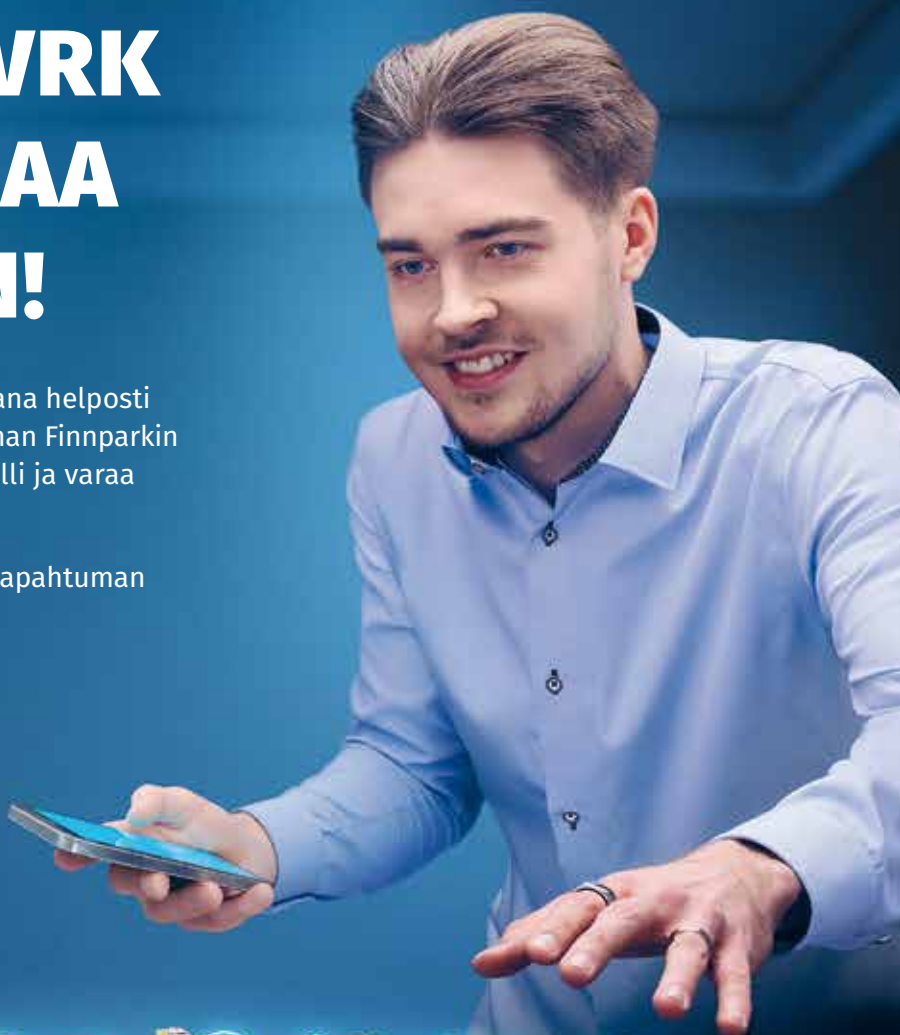
# OSTA 1-30 VRK PARKKIAIKAA ETUKÄTEEN!

Pysäköi autosi Tampere-vierailusi aikana helposti Finnparkin halliin. Löydät hallivalikoiman Finnparkin verkkokaupasta: valitse haluamasi halli ja varaa 1-30 vuorokautta pysäköintioikeutta.

Finnpark on Two Lakes -harrasteautotapahtuman 27.-30.7.2026 yhteistyökumppani.



Osta verkosta:  
[kauppa.finnpark.fi](https://kauppa.finnpark.fi)



Verkkokauppa

# FIVA:n vuotuinen suurtapahtuma Suomessa: Kahden Järven kesäajo

Teksti Jyrki Laiho ja Martti Piltz

Kansainvälisen vanhojen ajoneuvojen harrastajien keskusjärjestön eli FIVA:n jäseniä ovat pääasiassa eri maiden valtakunnalliset liitot, Suomesta siis SAHK. Vuosittain järjestetään jossakin jäsenmaassa henkilöautoille tarkoitettu suurtapahtuma eli ns. World Event. FIVA juhlii tänä vuonna 60-vuotisjuhlaansa, ja tämä tapahtuma on nyt myönnetty ensi kertaa Suomeen ja SAHK:lle.

## Pitkä ponnistus

Päätimme lähteä hakemaan kerhona tätä hanketta järjestettäväksi Tampereelle jo viisi vuotta sitten vuonna 2021 ja muutamaa vuotta myöhemmin meidän hakemuksemme hyväksyttiin. Sen jälkeen olemme tehneet suunnittelutyötä, hankkineet yhteistyökumppaneita ja harjoitelleet ajotapahtumia, kaikessa tavoitteena tämä World Event 2026. Valtakunnalliseen retkeilyajoon 2024 pyysimme mukaan jo FIVA-tarkkailijan, joka suhtautui meihin hyvin kannustavasti.

Viime vuoden tapahtuma oli Istanbulissa, Turkissa - ja he kuulemma valmistelivat oman tapahtumansa vain muutamassa kuukaudessa. Ehtivät kuitenkin kopioida ideamme nimestä. Heillä "Two Lakes" eli Kaksi Järveä muuttui muotoon "Two Continents", siis Kaksi Mannerta. Bosporin salmessa, kun muuttuu Eurooppa Aasiaksi. Se vähän velvoittaa meitä!

## Nyt suunnitelmat muuttuvat toiminnaksi

Meillä tietysti tavoitteena on järjestää Suomessa ainutlaatuinen tapahtuma. Kansainvälinen palaute on jo etukäteen ollut kehuva ja kannustavaa erityisesti sen vuoksi, että tapahtuma tuodaan aivan Tampereen ydinkeskustaan ja lyhyiden kävelymatkojen sisälle. Majoitusvaihtoehtoina tarjotaan kahta laadukasta, mutta varsin erilaista hotellia, eli perinteistä Tammeria ja nykyaikaisempaa Ilvestä.

Maanantaina 27.7. on Finnparkin Frenckellin pysäköintilaitoksen pohjakerroksessa yleisölle avoin osallistuvien autojen näyttely. Näyttelyn avaa liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne. Tampereen kaupunki ja Finnpark Oy ovat olleet hienosti mukana järjestelyissä, ja kaupungin mittapuussa



FIVA World Event on luokiteltu suurtapahtumaksi.

Jo tähän tulopäivän järjestelyihin tarvitaan jäsenkunnan työpanosta vieraiden ohjaamiseen. Riittävä koulutus ja perehdytys luonnollisesti järjestetään. Tiistaina illalla on Tampereen kaupungin vastaanotto Vanhalla Raatihuoneella ja päätösgaala torstaina hotelli Ilveksessä.

## Osallistujista

Pohdimme etukäteen paljon sitä, kuinka monta autoa tapahtumaan voidaan ottaa. Haitari oli 100-200 ajoneuvoa eli noin 200-400 henkilöä. Heti kättelyssä selvisi, että tapahtumaa ei kannata järjestää yli 200 henkilölle, mikäli halutaan taata tasalaatuinen ja korkeatasoinen palvelu asiakkaille. Se tarkoittaa noin sataa autokuntaa.

Suomi on keski-Euroopasta katsoen kalliin ja hiukan hankalan matkan takana. Myös kustannustasomme on korkea. Aivan ilmaiseksi ei osallistujia majoiteta ja ruokita kolmea yötä Tampereen keskustassa. Mutta päätimme hinnoitella paketit ulkomaisten esikuvien mukaan

niin edullisiksi kuin mahdollista. Matka Suomeen kuitenkin on ulkomaalaisille se merkittävin kustannus. Hinnoittelu ei osoittautunut ainakaan esteeksi osallistumiselle. Ilmoittautuneita autoja on nyt jo yli 90, joista noin puolet suomalaisia. Toinen iso ryhmä ovat saksalaiset. Vanhin auto on vuodelta 1911, uusin 1989. Luonnollista on, että yleisin automerkki on MB, mutta kakkoseksi näyttää kiilaavan Packard.

## Reitit

Kahden järven ajoissa kierretään (melkein) kaksi järveä. Tiistaina 28.7. ajetaan Pyhäjärven lenkki eli likimain sama reitti, jota kerran jo harjoiteltiin. Päivän suojelijana on Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja Jouni Ovaska. Tauko on Laukon kartanossa, jossa on myös päiväruokailu. Illalla käydään pienellä risteilyllä ja illallisella Viikinsaareissa. Osallistujille jää runsaasti aikaa palloilla Tampereella. Tässä siis kierretään Pyhäjärvi ihan oikeasti. Kerhon väkeä tarvitaan taas hotelleihin, liikenteen ohjaukseen, iltaretkelle ja sen jälkeen Tampereen kesäyöhön.

Keskiviikkona 29.7. eli toisena ajopäivänä se melkein kierrettävä järvi on Längelmävesi, josta todellisuudessa kierretään vain Heposelkä. Reitti menee Vehoniemen kautta Sahalahden Agri-Toukolaan tapaamaan Joulupukkia, jonka kesämökki tunnetusti on Kangasalla. Päivän päätapahtuma on Mobiliassa, jonne liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne saapuu. Tois-



Packard Eight oli 1930-luvun lopulla mahtava ilmeysts.

taiseksi on vielä vähän kesken, mikä on päivän pääohjelma Mobiliassa. Hyvät ideat voivat olla arvokkaita! Joka tapauksessa väkeä tarvitaan pysäköinnin ohjaukseen. Illalla on sitten päätösgaala Ilveksen bankettitiloissa.

Torstaina on kotiinlähtöpäivä. Osa ulkomaan elävistä lähtee parin viikon kiertojalulle ympäri Suomea. Jos lukija hämmastelee sitä, ettei ohjelmassa ole

saunaa, niin se hämmästyttää meitäkin. Emme ole saaneet yhtä ainutta tarjousta tai ehdotusta, miten saunottaa noin 200 ihmistä tai edes puolet siitä. Suomessa on selkeitä aukkoja palveluissa, joihin järjestelyissä on törmätty muutenkin.

### Vastuullisuus

Meille jo perinteiseen tapaan laskemme

ja korvaamme hiilidioksidipäästöt ja samalla noudatamme muutenkin Tampereen kaupungin antamia tapahtumajärjestäjän ohjeita. Se on ehdottoman tärkeää koko harrastuksenne tulevaisuudelle.

*FIVA 2 Lakes viralliset sivut suomeksi:*  
<https://www.fivaworldevent2026.com/>





fivaworldevent2026.com  
27.-30.7. 2026



# TAMMOBIN TAPAHTUMAT 2026

## MAALISKUU

La 28.3. Winter Swap Meet, FHRA Teivo

## HUHTIKUU

La-su 11.-12.4. Hot Rod & Rock Show

Ti 14.4. klo 18 Kevätkokous Restaurannassa, kahvit alkaen klo 17

## TOUKOKUU

Pe 1.5. Vappuajo kokoontuminen Hämeenpuistossa klo 10 alkaen

La-su 2.-3.5. Classic Motor Show Lahti

Ke 6.5. Olavi Sallinen-palkinnon jako Vehoniemi

Su 17.5. Restaurantapäivä Mobiliassa

## KESÄKUU

La 13.6. Kurvaa Kangasalle

Pe-su 26.-27.6. SAHK:n 66. Retkeilyajo Naantali

## HEINÄKUU

Ke 8.7. Hämeenkyrön retki, Rane ja Kukkukahvila. Kokoontuminen Oskarin Olohuoneella, Mestarintie 2 Hämeenkyrö.

Ma-to 27.-30.7. FIVA Two Lakes Rally Tampere

## ELOKU

La-su 8.-9.8. Kanttikruising. Kokoontuminen ja näyttely Mobiliassa klo 10, lähtö klo 12.

La 22.8. Restaurantapäivä Mobiliassa

## SYYSKUU

Pe-la 4.-5.9. DAK Marknaden Falun (lähtö torstaina 3.9. Kangasalta, paluu sunnuntai 6.9.)

La 12.9. Näsijärviajo Lähtö Mustastalahdesta ja maali Mobiliassa

## LOKAKUU

## MARRASKUU

Syyskokous

Su 29.11. Puurojuhla Sasin Toukolassa klo 15, Sasintie 20. Ilmoittautuminen viimeistään perjantaina 13.11.

## JOULUKUU

**MUUTOKSET MAHDOLLISIA!  
SEURAA NETTISIVUA!**

## Oikaisuja

Tekijänimiä jäi pois edellisestä Hyrysysystä (Hyrysysy 4/2025)

- Sivu 7. Artikkelin "Olinhan siellä minäkin". Teksti mpz
- Sivu 24. Artikkelin "Kokemuksia autoilusta 1970-luvulla". Teksti ja kuvat Asko Nieminen
- Sivu 29. Artikkelin "Auton teollisen kehityksen vuosikymmen". Teksti mpz. Kuvat Tuukka Perkolan arkisto
- Sivu 30. Artikkelin "Rallin ilta". Teksti mpz
- Sivu 32 Artikkelin "Uustuotanto-osia lähituotantona". Teksti ja kuvat Tuukka Perkola
- Sivu 36 Artikkelin "Museoviraston avustukset". Teksti mpz
- Sivu 38 Artikkelin "Hallituksen jäsenet". Teksti mpz Petri Katan haastattelun mukaan. Kuvat Petri Katan arkisto

## Hyrysysyn kauppapaikka



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

## Ostetaan

Löytyisikö kuvan mukaista Oy Pohjolan Liikenne Ab: n aikaista "kokardia" eli kuljettajan lakkiin kiinnitettävää virkamerkkiä. Haluaisin ostaa sen itselleni muistoksi, koska aikanaan sitä ei tullut hankituksi.

Juhani Hänninen,  
juhanihanninen00@gmail.com



# KANGASALAN RESTAURANTAPÄIVÄT



**Sunnuntaina 17.5. klo 8-15**

**Lauantaina 22.8. klo 8-14**

**Mobilian yläpihalla, tiemestarin tukikohdassa.  
Kustaa Kolmannen tie 75, Kangasala**



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

Tampereen Seudun Mobilistit ry • [www.tammob.com](http://www.tammob.com)

**KOKOUSHUTSU**  
**Tampereen Seudun Mobilistit ry**

# **KEVÄTKOKOUS**

**Tiistaina 14.4.2026 klo 18:00**

**Restauranta,  
Kylä-Aakkulantie 90, Kangasala**

Tilaisuus alkaa klo 17:00 kahvilla  
Varsinainen kevätkokous alkaa 18:00



## **12 § YHDISTYKSEN KEVÄTKOKOUS**

Yhdistyksen kevätkokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjatarkastajaa 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) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat. Yhdistyksen jäsenen on kevätkokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä yhdistyksen johtokunnalle kirjallinen esitys tammikuun loppuun mennessä.

Kohdassa 7) käsiteltäväksi asiaksi, ennen määräaikaa, on esitetty yksi asia:  
Uuden hallituksen varajäsenen valinta sijalle 2

**TERVETULOA!**

Petri Kata  
Puheenjohtaja  
Tampereen Seudun Mobilistit ry



# LÄHDE SYYSKUUSSA FALUNIN MARKKINOILLE!

Perinteinen Falunin reissu on taas syksyllä.

Hinta on tingitty samaan kuin viime vuonna, vain 270 euroa per henkilö!

Lähtö Kangasalta "Sallisen Tebarilta" (=St1) torstaina 3.9.2026 klo 12.00 Tampereen ja Helsingin kautta Tukholmaan ja sieltä Avestan Puuhevosen kautta Faluniin. Matkalle ehkä joku museo! Paluu Turun ja Syys-Heikin kautta Kangasalle sunnuntaina 6.9.2026 noin klo 13.

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

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

**Ilmoittaudu heti:** prusiantti1@gmail.com. Ilmoittautumisen yhteydessä anna myös syntymäaikasi ja paikka, mistä nousest bussiin sekä osoite, mihin lähetämme laskun. Lisätiedot: prusiantti1@gmail.com tai martti.piltz@gmail.com.

**TERVETULOA MUKAAN!**



## KANNATUSJÄSENYYS

### Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi



Kannattajajäsenyyteen sisältyy yhdistyksen oma lehti Hyrysysty 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

## Markku Henttinen

Teksti Martti Piltz

Markku Henttinen on viime syksyn Syyskokouksessa valittu hallituksen uusi jäsen. Jatketaan hänen esittelyllään. Sarjassa "Hallituksen jäsenet" on aikaisemmin esiteltty Kalevi Nokkonen (Hyrysysty 3/2024), Ari-Pekka Lällä (Hyrysysty 4/2024) Pyry Raunio (Hyrysysty 1/2025), Tuukka Perkola (Hyrysysty 3/2025) ja puheenjohtajamme Petri Kata (Hyrysysty 4/2025). He kaikki, paitsi Pyry Raunio jatkavat hallituksessa.

### Karjalan poikki

Markku Henttinen on Kivennavan Ahjävällä asunutta sukua, kuten vaikkapa Salliset, Honkaset, Pyyköt, Paavolaiset ja Piltzit. Tunnetusti sieltä tuli rivakka lähtö, kun Veli Venäläinen halusi lisää maata. Asutussuunnitelman mukaan pyrittiin evakot sijoittamaan saman



Tässä olen näpänyt Markun johtamassa kotiseututietokirjailijaa Ilja Repinin taitelijakotiin Repinon Kuokkalassa. Muut henkilöt ovat Markun sisko Leila Wiss ja Esko Kukkamäki, myös Tammobin jo edesmenntty jäsen. Kuva on vuodelta 2016. Kuva mpz

paikkaan lähelle toisiaan ja samantapaiseen ympäristöön. Kangasalle tuli paljon kivennapalaisia ja erityisesti

ahjäväläisiä. Ja olihan kivennapalaisilla oma pankkikin mukana. Markun isoisälle, Johannekselle, osoitettiin Ruutanasta pientila. Markku kertoo, että hänen isänsä alkoi viljellä tilaa, mutta pian kävi selväksi, ettei se ollut elinkelpoinen. Näinhän kävi monille muillekin evakoille. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, ettei raha juurikaan ollut, vaan piti elää tilan tuotteilla. Evakot siirtyivät kuka, minnekin elinmahdollisuuksiensa mukaan, mutta Kangasalle jäi vankka evakkoväestö, joka oli kunnalle valtava kehityshyppäys.

### Karjalaisharrastus

Olen tutustunut Markkuun yhteisen taustan kautta. Oma isäni toimi lukuisissa valtakunnallisissa karjalaisyhteisöissä, joten nuoruudessa tuli kyllä pönttö täyteen karjalaisuutta, kun äitinikin oli evakko. Toisaalta Kangasala tuli tutuksi, kun isosetäni asuivat täällä. Karjalaisten yhteisöllisyys on säilynyt Kangasalla voimakkaana. Markun isä kuljetti poikaansa karjalaisjuhliin ja -tapahtumissa. Harvinaista evakkokyläseuralle, Ahjärven kyläläiset hankkivat oman tontin ja talon Vesijärven rannalta, ihan Kangasalan keskustasta.



Markun kotitalo vuonna 2016 Ahjävällä. Talo oli kestänyt asumista vuosikymmeniä, sota-ajan ja sodan jälkeisen huvilakauden. Mutta sitten tuli neuvostoarkkitehti, joka halusi kääntää talon harjan poikittain. Selvää oli, ettei siitä mitään tule. Toisaalta meidän talot palivat jo talvisodan alussa. Että hyvä niin tai näin? Kuva Mpz



Ahjärven talolla kokoonnumme vähintään kerran kuussa. Puheenjohtajan tehtävä ahjärveläisissä ei ehkä kuulosta kovin kadehdittavalta; pitää johtaa laumaa varttuneita daameja, jotka leipovat Karjalan piirakoita ilman palkkaa. Kun puheenjohtajan itsetunto on kohdallaan ja johtajan työn sisältö ymmärretään, että johtaja auttaa työntekijöitä saavuttamaan tavoitteensa, homma toimii kuin salama luistimilla. Koko yhdistys pyöri näiden daamien voimin. Kuva mpz

Tavallaan pääsin "katettuun pöytään", kun Ahjärven talo rapistui ja jäi varustukseltaan vanhanaikaiseksi. Joskus parikymmentä vuotta sitten Lions Clubimme ja erityisesti sen puuhamies Erkki Salokangas, (myös Tammobin jäsen ja ma-tarkastaja Lauri S:n isä) havaitsivat, että Ahjäläisten ja LC-klubimme edut kohtasivat. Autoimme Ahjärven talon kuntoon. Nykyisin talo pyöri omillaan ihan hyvin, toisin kuin erään toisen järjestön hirsimökki. Markku oli jo silloin ahjäläisten puheenjohtaja. Kävimme joka vuosi "kotiseuturetkillä" Ahjälällä ja monissa muissa Karjalan Kannaksen paikoissa. Markun harrastuneisuutta kuva se, että hän on opetellut venäjän kieltä.

Markku on useiden karjalaisyhdistysten ja säätiöiden hallituksissa. Hänen vapaaehtoistyön johtamisen kokemus on todella laaja ja tarpeellinen mobilisteille. Myös edellä mainitut "kotiseuturetket" olivat hienosti organisoituja ja Markku sai esimerkiksi annettua useat retket jonkun muun vetämiksi ja nekin menivät hienosti. Tai onko niin, että hän on osannut valita oikeat henkilöt tekemään työt!

Tämän ystävytyden pohjalta puheenjohtajakaudellani kysyin Markkua muistaakseni RR:n parkkivahdiksi tai



Markku vahtii makkaroiden oikeaa kypsyyssastetta. Taas kerran, lämpötila taisi olla miinus 15, mutta kesäsateellakin makkarat kärventyvät juuri sopivasti ja niitä on tarpeeksi monta. Tammob marssiin vatsallaan! Suuret sotapäälliköt menestyvät vain, jos he osaavat huoltaa joukkonsa. Ei ole ihme, että Markku valittiin Tammobin hallitukseen suurella äänivyöryllä, kun hän suostui ehdokkaaksi hallitukseen. Hän teki näkyvää työtä muiden eteen! Aika harvakseltaan on esimerkiksi hallituksen jäseniä näkynyt missään palvelutehtävissä. Kuva Mpz

lipunmyyntiin kaverikseni. Myös edellä mainittu Erkki on ollut lipunmyynnissä. Ne ovat olleet mukavia kokemuksia.

## Hovimestari

Pari kolme vuotta sitten taas kerran Makkaraterapian palvelu oli romah-  
tanut ihan olemattomaksi. Kun tiesin,  
että Markulta Ahjärven talon ravinto-  
huolto onnistuu helposti, kysyin voisiko  
hän hoitaa homman myös RR-tuval-  
la. Sovimme niin, että Markku hoitaa 51  
viikkoa vuodessa ja minä yhden. Rei-  
lu sopimus, jossa olen saanut hoitaa  
Markun poissa ollessa ainakin sen  
yhden kerran. Mutta on myös totta,  
että huolto pelaa, kun Markku on sen  
hoitanut. Kysymys on siitä, että vas-  
tuu tarkoittaa, että tekee sen, minkä  
on kontolleen ottanut hyvin tai erin-  
omaisesti. Sitä paitsi hän on sanonut,  
että hän mielellään istuu kuuntelemassa  
kerhomme ukkeleiden juttuja. Kaikissa  
työ- tai harrastushommissa, pitää olla  
palkitseva elementti.



**Datsun Bluebird odotelee käyttöönottoa navetan vintillä. Kuva Markku Henttinen**

## Ensimmäinen oma auto

Kun elinkelvottoman tilan hoito mahdottomaksi, Markun isä meni vieraalle töihin. Hän osti Markulle Datsun Bluebirdin. Auto on yhä tallella. Markku käänsi auton lipalleen Rönнин tiellä, mutta vauriot korjattiin. Samoin, kun joku auto tökkäsi kyljen sisään, sekin on korjattu. Markku kertoo, että vaikka hän ei pidä itseään minään "automiehenä", hän on rempannut Luupään moottorin kokonaan. Auto on odottanut käyttöönottoa pitkään. Sille on hankittu varaosa-autokin, mutta Luupää lepäilee navetan vintissä toistaiseksi. Autoharrastus on keskittynyt kahden henkilöauton tankkaus- ja kunnossapitopalveluihin, kun Markun kaksi lasta tuovat autot kotipihaan ajettuaan niiden tankit tyhjiiksi.

Olen haastatellut Markkua myös Hämeenkadun korttelirallista. Siihen Luupää olisi ollut ihan näppärä auto, vaikkei nyt ihan jenkki olekaan. Mikäli oikein ymmärsin, Markulla oli tärkeämpääkin tekemistä kuin kurrailu Hämpillä.

## Työura

Markku on jo eläkkeellä. Ei uskoisi. Hän oli varusmiespalveluksessa Riihimäellä. Siellä hän korjaili venäläisiä vaunuradioita. Sitten hän korjaili televisiota. Sittemmin hän oli Datasaab Valmetilla ja sen jälkeen tietojen käsittelyn alalla. Työura kuulostaa aika salaperäiseltä, koska siihen liittyy virkamiestöitä, joissa



**Lumihangessa on varaosa-Luupää. Kuva Markku Henttinen**

salausvelvollisuudet ovat tiukat. Mutta vilahtaa siinäkin tuttuja nimiä, kuten Hornetit. Tulee mieleen, että työtehtävät ovat olleet sellaisia, joita me tavalliset tallaajat emme osaa kuvitella edes olevan. Kun hän kertoo, että hän tekee salaustöitä, niin eihän sitä voi olla kuin hiljaa ja ihmetellä, kun ei uskalla kysyäkään.

## Tammobin hallituksessa

Hallitustehtävät vaihtelevat erilaisissa

organisaatioissa paljonkin. Markku ensimmäiseksi joutuu pohtimaan hallituksen sisäistä työnjakoa. Se tietysti vaatii vähän perehtymistä. Makkaraterapian väki edustaa todella pientä vähemmistöä Tammobin jäsenistä ja jäsenistön toiveista yhdistyksen toiminnalle. Nyt Markku ainakin tuo kokemusta siitä, miten ihmiset haluavat toimia yhteisten tavoitteiden tai vain yhteisen tavoitteen mukaisesti.



Mäntsälän Tulitikkutehtaan Benz Gaggenau. Kuva: SAHK/Seppo K.J Erosen julkaisu

## Benz Gaggenau kuorma-auto

*Teksti ja kuvat Ari-Pekka Lällä*

**Tämä artikkeli aloittaa sarjan, jossa käsitellään yhdistyksen omistamat ajoneuvot.**

Ensimmäisessä artikkelissa syvennytään yhdistyksen uusimpaan hankintaan Benz Gaggenau kuorma-autoon tai siihen mitä siitä on nykyisessä kunnossa jäljellä.

Aluksi syvennytään Benz Gaggenauun historiaan. 1893 perustetusta yhtiöstä Bergman Industrierwerke erotettiin erilleen vuonna 1905 autonrakennusosasto, joka toimi nimellä Suddeutsche Automobilfabrik GmbH Gaggenauissa. Tämä siirtyi sittemmin vuonna 1910 Mannheimilaisen Benz & Cie-yhtiön omistukseen ja tehtaan nimeksi tuli Benzwerke Gaggenau GmbH.

Benzin Gaggenauun tehtaat olivat keskittäneet tuotantonsa pelkästään hyötyajoneuvojen valmistukseen, 1920



Benz Gaggenau – kuormuri ostohetkellä



Benz Gaggenau – kuormuri kuvattuna 2007 Esko Rahkosen laanilla



Benz Gaggenau – kuormuri Restaurannassa



luvulla valmistettiin mm. normaalirakenteisia kuorma-autoja lavalla ja pressukatoksella, säiliö- ja kippiautoja sekä puunkuljetus autoja. Lisäksi umpikorisia pakettiautoja ja linja-autoja sekä sairausautoja ja muita erikoisautoja. Valmistettiin myös traktoreita maatalouden käyttöön. Alustarakenteita oli neljää kokoa, kardaaniveto oli tarkoitettu 1500, 2000 ja 3500 kg hyötykuormille. Raskaammissa 4000/5000 kg hyötykuormille oli ketjuveto.

Yhdistyksen Benz Gaggenau kuorma-auton kantavuus on 1500 kg eli kevein malli, kokonaispainon ollessa 2400 kg. Auto oli varustettu neljäsylinterisellä 30 DIN-hv tehoisella bensiini moottorilla S-100. Benz Gaggenau moottori/alustan numero on 11773. Auton vuosimalli on vielä selvityksessä, seuraavista Suomessa tunnetuista Benz Gaggenau autoista voidaan sanoa vuosimallin olevan todennäköisesti 1921. Suomessa tunnetaan kyseisen auton lisäksi viisi muuta Benz Gaggenau- tehtaan tuotetta.

Kuuluja ja vanhin on niin sanottu Mäntsälän Tulitikukutehtaan Benz Gaggenau kuorma-auto, joka oli pitkään esillä Sepänmäen museossa Mäntsälässä. Kantavuus 2000 kg, 4760 cm, 30 DIN-hv S-100 moottori. Moottori/alustan numero on 7113 ja vuosimalli 1916. Porin VPK:n Benz Gaggenau paloauto, kokonaispaino 3800 kg, 4760 cm, 30 DIN-hv S-100 moottori. Moottori/alustan numero 11522 ja vuosimalli 1921. Yhdistyksen ylpeys Benz Gaggenau paloauto, omapaino 4075 kg, 6270 cm, 40 DIN-hv moottori/alustan numero 11954 ja vuosimalli 1921. Forssan Palokunnan Benz Gaggenau paloauto, kokonaispaino 3800 kg, 4760 cm, 30 DIN-hv S-100 moottori. Moottori/alustan numero 13215 ja vuosimalli 1922. Vehmaan Kiviliikkeen Benz Gaggenau kuorma-auto. Kuvien perusteella 1500 -2000 kg, 30 DIN-hv. Tämän auto on nykyään Turun Seudun Mobilistien omistuksessa.

Tässä artikkelissa on käytetty lähteinä 1994 julkaistu Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi RY Kustantama ja Seppo K.J Erosen kirjoittama Keksintöjä, Benzejä ja Daimlereita.

# VAPPUAJELU = 2026 =

Tule mukaan kevään rennoimpaan ajotapahtumaan!



## Kokoontuminen

– Hämeenpuistossa –

🕒 Klo 10.00

🚗 Lähtö klo 11.15

Ilmoittaudu 22.4.2026 mennessä!



Petri Kata

puhjoh.tammob@gmail.com

Kerro myös samalla, osallistutko brunssille!

## Brunssi Mobiliassa klo 12.00

- Aikuiset 35,50 €
- Lapset 7–12 v 15,50 €
- Alle 7 v: 1 €/ikävuosi

Maksu etukäteen:

FI41 4510 7520 0125 19

Viestiksi: Oma nimi.

Lisätiedot:

[www.tammob.com](http://www.tammob.com)



**Kotimainen, paikallinen, palveleva  
autokatsastuksen ammattilainen palveluksessasi!**

**Meiltä saat myös museoajoneuvojen määräaika-  
rekisteröinti- ja muutoskatsastukset takuulla  
asiantuntevalla ja ammattitaitoisella otteella.  
Myös rekisteröintipalvelut.**



**Katsastus**

**Kangasala** - Lentolantie 12

**Lempäälä** - Ideaparkinkatu 2

**Nokia** - Yrittäjäkatu 9

**Pirkkala** - Mustimäenkuja 1

**Tampere** - Lokomonkatu 24 & Sellukatu 1



**Varaa aika: [www.plus.fi](http://www.plus.fi) / Puh. 044 4232 000** (joka päivä 8-20)