

HYRYSY

– MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 3 / 2021

Rane muistelee osa 70

s. 14

Antin autot

s. 21

OS-entisöintipalkinto

s. 28





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta.....	3
In memoriam.....	4
Maailman historian toinen vuosikerta Hyrsysy	
Menolaisia	6
Kiitos!.....	7
Merkkinurkka	8
Museomiehen yrityksiä Kokkolan seudulla	10
Mercedes Benz 220 B -63 Minttu	12
Rane muistelee, osa 70	14
Antin autot	21
Museotarkastuksessa nähtyä	26
OS-entisointipalkinto	28
Kesätapahtumista	30
Tulevia tapahtumia.....	32
Keskusliiton kuulumisia.....	33
Vehoniemiajo	34
Hyrsysyn kauppapaikka	37
Kannatusjäsenyys, tärkeää postia	38

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

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



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

Vuoden 2021 HYRYSYT ilmestyvät:

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

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: www.tammob.com/hyrsysy/mediakortti.2021.pdf

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 3/2021 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Antti Prusi, Pasi Myllymäki, Asko Nieminen, Ville Koskenniemi, Tapio Hänninen, Jukka Toiva, Mika Viita-aho, Pentti Kallionpää

Kannen kuva: Mercedes Benz 220 B, vm. 1965. Omistaja Reijo Pirinen, kuva mpz

Puheenjohtajalta

Tehdään parempia aikoja

Koronapöppö jyllää optimistisimpienkin asiantuntija-arvioiden mukaan vielä pitkään. Ehkä vielä ensi kesänäkin joutuu kirjoittamaan, että vastahan tätä on kaksi vuotta hämmästely, eikä loppua näy! Onneksi Suomen poliittinen johto on havainnut, ettei suosio kasva, jos vaan itketään. Kokoon-tumisrajoitukset ovat toistaiseksi poistuneet tai ainakin poistumassa. Todellisuudessa rajoitukset ovat rajoittaneet aika vähän niitä tapahtumajärjestäjiä, jotka ovat halunneet toteuttaa tapahtumiaan vuorovaikutuksessa viranomaisten kanssa ja tehdä ja panna toimeen turvallisuussuunnitelmia, joilla tartuntariskiä on voitu rajoittaa. Meille se on ollut ja tulee olemaan helppo tie. Yhteiskunta ei palaa urilleen, ellei sinne itse palaa!

★ ★ ★

Kesän puuhastelumme onnistuivat kaikki vähintään siedettävästi. Raskaasta kulurakenteestamme aiheutuneet viime vuoden taloudelliset huolet selätettiin Varaosapäivillä ja verottajallekin jäi omansa. Kun olemme miettineet näitä kaikkia kesän tapahtumiamme, niin niiden taloudellinen vaikutus leviää aika laajalle. Siis verottajalle, niille, joilta ostanne palveluja, mainostilaa tai makkaraa tai jotain muuta. Sitten maksamme tapahtumailmoituksista, pelastustoimen tarkastuksista ja pysäköinninohjaajien valtuutuksesta. Epäilemättä viime ja toissakesänä, kun Kangasalla ei liiku kulkukoirakaan, ne tuhannet kävijät, joita olemme isännöineet, ovat myös käyneet syömässä kylämme kippoloissa, tankanneet autojaan, käyneet kaupassa, lotonneet ynnä muuta. Jotenkin tuntuu, että touhuissamme on jotain mieltä!

★ ★ ★

Museoviraston kulkuneuvojen avustusten hakuaika alkaa vasta ensi vuoden alusta eli 1.1.2022, koska nehan ovat vuoden 2022 avustuksia. Me järjestämme Postimuseon, Mobilian ja Museoviraston kanssa



Vapriikissa sarjan tilaisuuksia, joissa asiantuntijat esittelevät näkemyksiään ajoneuvoharrastuksen tulevaisuuden näkymistä. Joulukuun alussa esitellään miksi ja miten Museoviraston avustusten arviointiperusteet muuttuvat valtionalouden säästöpainaisa. Ensimmäinen kynnys näyttää ylityltä, eli että rahaa on tulossa avustuskäyttöön myös tieliikenteen ajoneuvoille. Luonnollisesti sitten 1.1. 2022 jälkeen, kun hakemusaika alkaa, järjestämme perinteisiä työpajoja hakemusten tekemisestä.

★ ★ ★

Valtamerilaiva kääntyy hitaasti. Varsinkin jos ja kun on hieman epäselvää, missä ollaan ja minne mennään. Me suomalaiset olemme ahkeria. Vika ei ole ollut tekemisen määrässä, vaan siinä, että tekeminen muuttuu hääramiseksi, kun menneinä vuosina suuntaa ei ole ollut, eikä ole tiedetty missä ollaan. SAHKin hallitus joutuu ponnistelemaan sen kanssa, missä keskusjärjestö on. Toivotaan, että hallitus jaksaa pinnistellä. Kansainvälisellä keskusjärjestöllä on useita erinomaisia, hienossa kirjoitetussa muodossa olevia suuntaviivoja siitä, miten ajoneuvoharrastukselle tehdään parempia aikoja. Yksi niistä on "Historiallisten ajoneuvojen vastuullisuusohje". Sen kääntäminen ja omaksuminen on askel kohti parempia aikoja.

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

Pro-Mart

Mesi M Autooy

ixus
KANGASALA

**VEHONIEMEN
AUTOMUSEO**

**Rannikon
Aarre**

Presco
House of Quality

TAMMER
Lattiat

In memoriam

Seppo Lystilä / Lystiseppo

Opin tuntemaan Sepon 2000-luvun alussa. Hän oli jäänyt eläkkeelle ja palasi nuoruuden ajoneuvoihin ja liittyi meihin Mobilisteihin. Sepon ensimmäinen harrasteajoneuvo oli tietysti Jawa moottoripyörä 1960-luvulta. Seuraavaksi hän löysi Morris Minorin. Minori taisi olla 1950-luvulta. Näillä ajoneuvoilla Seppo liikkui ja osallistui tapahtumiin aktiivisesti. Tiistaisin hän oli Jawalla Mustiksessa ja keskiviikkona Morriksella.

Lisäksi Seppo osallistui vaimonsa Tertun kanssa meidän ajoihimme tietysti Morriksella. Seppo kävi myös maanantaisin ahkerasti Restaurannassa. Hän oli halukas tekemään erilaisia talkootöitä yhdistyksemme hyväksi. Ostimme ajettavan ruohonleikkurin ja Seppo halusi ottaa hoitoonsa kiinteistön ”Peh-toorin” työt, ainakin ruohonleikkuun osalta. Tuon tehtävän hän hoiti todella hyvin ja pyyteettömästi, ei tainnut edes kaikkia bensa ostojaan laskuttaa kerholtamme. Lisäksi Seppo osallistui innokkaasti RR-päivien talkoisiin. Hän hoksasi avustaa keittiön henkilökuntaamme. Hän nouti milloin mitään puuttuvaa, huolehti hyvin keittiön jätteiden pois viennistä ja muista välttämättömän tärkeistä tehtävistä. Hän huolehti muun muassa siitä, että keit-



tiöväkikin sai grillimakkaraita ja kantoi kylmiöstä juomia ja muita tavaroita.

Kaikki hyvä tietysti päättyi aikanaan. Sepolle ja Tertulle ilmaantui ensin pieniä sairauksia. Sitten he luopuivat harrasteajoneuvoista. Seppo kävi kyllä vielä jonkin verran tapahtumissamme, mutta ilmassa oli hieman luopumisen tuskaa!

Kiitos, että saimme tuntea Teidät Seppo ja Terttu!
Antti Prusi

Seppo muistoissani

Seppo Lystilä oli syntynyt Helsingissä 27.7.1939. Ehkä hän tuntui juuri siksi niin läheiseltä ja mukavalta. Muistiin on tarttunut kuva juuri niistä kolmesta asiasta, mistä Antti kirjoitti: Seppo ajamassa Jawa ja ruohonleikkuria tai vaimonsa Tertun kanssa Morris Minoria. Keväisin Morris oli ensimmäisiä mobilistiautoja, jotka oli otettu

talviteloilta. Ja aina Seppo oli hyväntuulinen. Seppo sai elää pitkän elämän, kaksi päivää yli 82 vuotta, kuollessaan Taysissa 20.7.2021.

Seppo oli Vanhan Liiton miehiä, jolta riitti voimia kanssaihminen huomioimiseen ja auttamiseen. Hyvissä muistoissa, Seppo!

mpz

In memoriam

Mika Wallenius



Yhdistyksemme varapuheenjohtaja Mika Wallenius on menehtynyt kotonaan keskiviikkona 25.8.2021. Mika ehti olla Tampereen Seudun Mobilistien hallituksessa vajaan kaksivuotisen kauden. Tänä aikana hän ehti saada useita asioita muuttumaan ja tehdä huomattavasti useampia aloitteita, jotka aikanaan kypsyvät.

Mika oli pitkäaikainen volkkariharrastaja, joka toimi sekä valtakunnallisen että Pirkanmaan volkkarikerhojen hallinnossa, puheenjohtajanakin. Harrastajana hän oli innokas. Melkein joka kerran, kun hänet tapasi, varmimmin Mustassalahdessa, hän oli

hankkinut uuden Volkkarin, tai ainakin osia johonkin projektiin tai vihjeen jostain uudesta kohteesta. Kuuleman mukaan viimeinen hankinta tapahtui pari päivää ennen kuolemaa.

Mika oli positiivinen, aktiivinen ja aina avulias. Tämän vahvistavat volkkarikerholaisetkin. Nuoren miehen kuolema on järkyttävää. Mika oli uuden sukupolven mies Tampereen Mobilisteissa, joka jätti merkittävän aukon yhdistyksemme hallitukseen.

Lämpimin ajatuksin,
Martti Piltz

Maailman historian toinen vuosikerta Hyrsysy Menolaisia

Skannaussarjassamme etenimme Hyrsysyn ensimmäisen vuosikerran melko ketterästi; kaksi lehteä, yhteensäkin sivuja alle 20. Perustajajäsenemme Matti Järvenpää jatkoi päätoimittajan roolissa toimituskunnan puheenjohtajana seuraavanakin vuotena eli vuonna 1976. Toimitussihteeriksi hän oli värvännyt Leila Sallisen. Ensimmäisessä numerossa onkin sivuja lähes yhtä monta kuin ensimmäisen vuoden vuosikerrassa.

Lehteen on tallennettu taulukko Pirkanmaalla rekisteröidyistä autoista vuosina 1922–1929. Artikkelin yhteydessä on selvitetty, miten rekisteröinti tässä alkuvaiheessa oli järjestetty aluksi rekisterikirjaan ja sitten vuosikymmenen loppupuolella rekisterikortistoon.

Vuonna 1976 oli vielä epäselvää, missä rekisterikortit olivat ja missä kunnossa, kun oli siirrytty tietotekniikan kauteen. Kohta nämä kortit on vihdoinkin digitoitu kaikkien käyttöön.



Kiitos!



Mosse 1500, vm. 1973 odottaa kuvassa museoajoneuvotarkastusta. Olen sen viides omistaja. Auto on kulkenut Jyväskylästä Mikkelin, Helsingin ja Tampereen Villilän kautta vajaa kaksi vuotta sitten minulle Hämeenkyröön.

Haluan nyt aluksi kiittää avustajaa, jota olen saanut. Ostin noin pari vuotta sitten "Mossen". Tarkoitukseni oli laittaa se museoautoksi. Mutta terveys petti ja homma jäi kesken. Apuun tuli hyvä kaverini Seppo Kivimäki, entisen työ-kaverinsa Erkin kanssa. (Erkin sukunimi Solin) Homma alkoi edetä hyvin ja huolella. Ruutana-Hämeenkyrö-välillä kuljettiin lähes pari viikkoa.

Lopputuloksena oli "timantti".

Tapio Hänninen

Erkki Kivimäen kanssa kävimme monissa Retkeilyajoissa valkoisella Angliallani. Kuvassa ollaan Vaasassa.



Paramount

Toisen maailmansodan jälkeen monet Brittien autotehtaat eivät enää päässeet kunnolla jaloilleen, mutta se ei estänyt uusia yrittäjiä kokeilemasta onneaan – autoja janoavia kuluttajia riitti jonoksi asti.

Eräs näistä oli Paramount Cars, joka aikoi mukaan markkinoille yksilöllisillä huokeyn hinnan autoilla. Ensimmäinen, Alvis komponentteihin perustuva prototyyppi esiteltiin 1949, mutta varsinainen tuotanto alkoi 1950. Koska Alvis -pohjainen auto todettiin aivan liian kalliiksi, tuotantomalliin tehtiin lukuisia muutoksia; tekniikasta mainittakoon putkirunko, poikittaiset lehtijouset edessä ja takana, saarnipuisen kehikon ympärille rakennettu avonainen alumiinikori ja pisteenä i:n päällä 1172 ccm Ford Ten sivuventtiilimoottori. Moottorin vaatimatonta tehoa (36 hv) nostettiin joissakin autoissa joko ahtimen (Shorrock tai Wade) tai kahden SU -kaasuttimen avulla. Urheilulliseen



ulkonäköön ei kyseinen Fordin moottori ollut paras vaihtoehto; huippunopeus oli vain 70 mph (112 km/h), joskin mainituilla lisävarusteilla nopeutta saatiin lisää.

1954 moottorivaihtoehtoksi lisättiin Fordin 1500 ccm kansiventtiilimoottori. Samaan aikaan myös Ford toi markkinoille Consul avomallin, joka oli halvempi (£808

vs. £1009) ja suorituskyykyisempi kuin Paramount.

1956 valmistus päättyi konkurssiin; jäljelle jääneet 26 autoa myytiin lähes pilkkahinnalla. Kaiken kaikkiaan vain 72 Paramountia valmistettiin.



Paramount 1950.

Marauder

Roverilla työskennelleet insinöörit George Mackie ja Peter Wilks rakensivat 1940-luvun lopussa Rover -pohjaisen kilpa-auton, jolla kilpailivat sangen menestyksekkäästi. 1950 molemmat päättivät jättää Roverin ja perustivat oman yrityksensä, joka nimettiin Marauder Car Companyksi 1951.

Autot perustuivat luonnollisesti Roveriin; ensimmäiset autot (malli A) 75 P4 -malliin. Akselivälä lyhennettiin 9 tuumaa (230 mm) alkuperäisestä 111 tuumasta (2800 mm) rai-
devälin säilyessä ennallaan. Kaksipaikkainen avoauto oli alkuperäistä Roveria kevyempi; ajo-ominaisuuksien ja painonjakautuman parantamiseksi moottoria siirrettiin taaksepäin ja myös jousitusta jäykennettiin. Voimanlähteenä

oli Roverin 2103 ccm ioe (inlet over exhaust) eli ns. sekaventtiilimoottori; imuventtiilit kannessa ja pakoventtiilit sivussa. Puristussuhdetta nostamalla saatiin 5 hv lisää, jolloin tehoksi tuli 81 hv.

Vaihteisto oli Roverin, mutta lattiavaihteella. Modifioitu Laycock-de Normanville ylivaihte oli saatavissa lisävarusteena, mutta vapaakytkin poistettiin. Auton huippunopeus oli 90 mph (145 km/h), mikä katsottiin riittäväksi.

Myöhemmin lisättiin valikoimaan malli 100, jossa moottorin tilavuutta suurennettiin (2392 ccm) sylinterin halkaisijaa kasvattamalla. Kolme SU -kaasutinta auttoi moottorin tehoksi 106 hv. Huippunopeus oli nyt 100 mph (160 km/h).

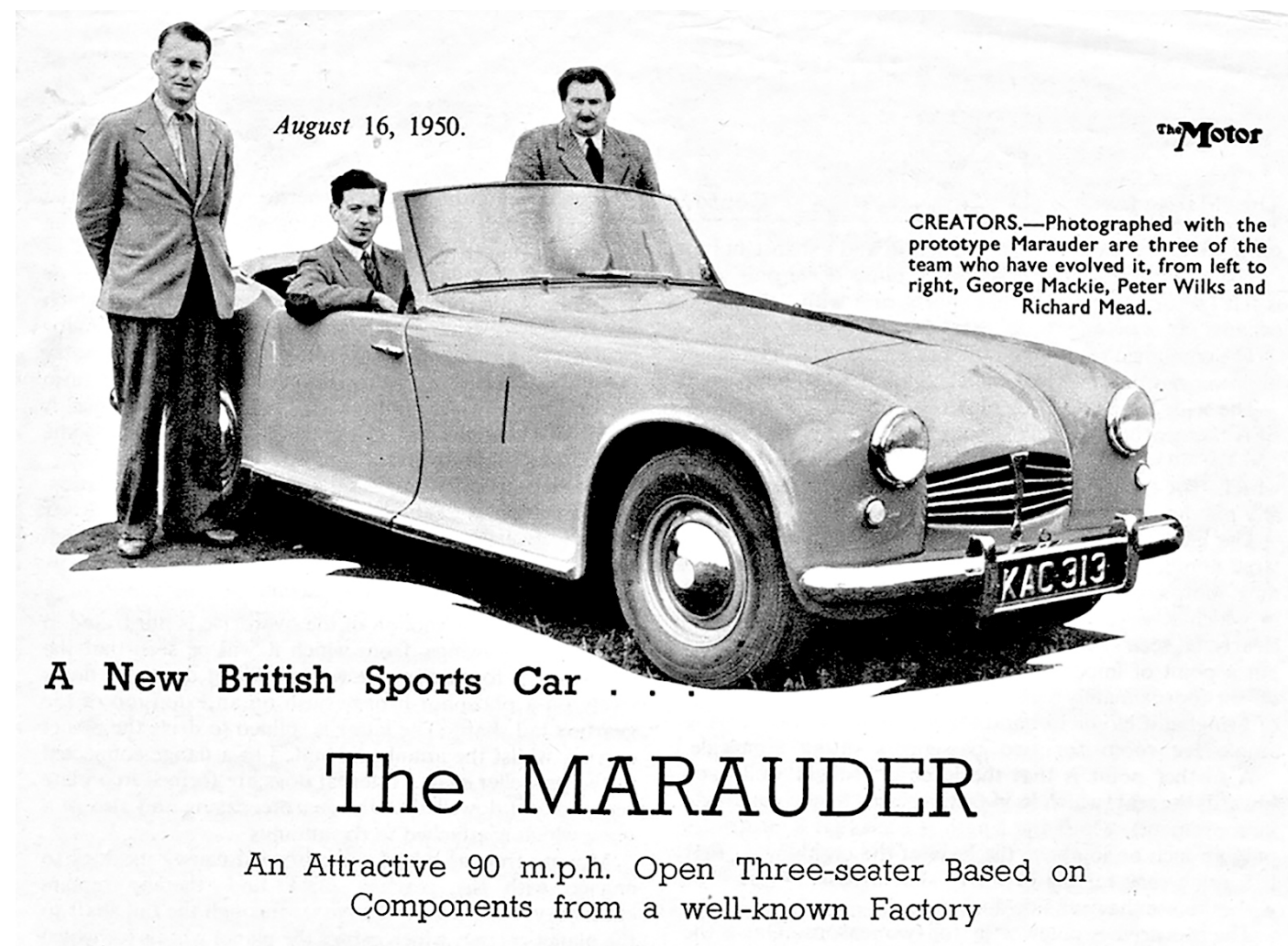
Ensimmäisissä autoissa käy-



tettiin joitakin Roverin koripeltejä, mutta korivalmistus siirtyi pian Coventryyn, Abbey Panelsille.

Vain 15 autoa ehdittiin valmistaa ennen kuin valmistus loppui 1952. Näistä 13 oli mallia A ja vain kaksi mallia 100.

Tuotantokustannukset olivat koko ajan nousseet ja lopullinen isku tuli jo ennestään korkean autoja koskevan liikevaihtoveron noustua entisestään. 1950 Marauderin hinta oli 1236£ ja vuonna 1952 jo yli 2000£.



Marauder 1950. Huomaa mainoksen teksti; ”komponentit tunnetulta valmistajalta”



Museomiehen yrityksiä Kokkolan seudulla

Teksti Asko Nieminen Kuvat Matti Toivonen

Kälviällä 10 km Kokkolasta 8-tietä pohjoiseen tien oikealla puolella on Toivosen eläinpuisto ja talonpojanmuseo. Tänne on kerätty vanhoja autoja ja traktoreita ulkoalueelle, jotka ovat yleisön suuren mielenkiinnon kohteena. Alueella on myös paljon erilaisia vanhoja rakennuksia ja suuri määrä vanhoja maatalous- ja antiikkikalusteita.

Tämä on yrittäjä Matti Toivosen elämäntyö. Hänellä oli vuosina 1965–1989 hajottamo viiden kilometrin päässä puistosta. Matti aloitti Eläinpuiston ja Museokylän rakentamisen 1985 tyhjälle tontille. Tällöin oli näköpiirissä, että hajotta-

motoiminta oli tullut tiensä päähän, kun kilpailijaksi tuli varaosaliikkeet, joista sai uusia osia halvalla. Ennen tultiin jopa Kokkolasta saakka kysymään vilkkureita ja muita pienosia. Hajottamotoiminta olisi pitänyt nykyaikaistaa. Kysyntä hiipui ja hajottamotoiminta oli lopetettava 1989. Museoalueella vieraillee kauden aikana kymmeniä tuhansia kävijöitä.

Hajottamomuseo Matin kertomana

Matti on ollut ikänsä vanhan tavaran keräilijä. Hän säästi hajottamalla vanhempia vehkeitä,

eikä laittanut niitä paaliin. Ne varastoitiin ulos ja nostettiin irti maasta. Alueella on nyt 1930–1980-luvun autoja noin 300 kappaletta. Joitakin autoja on katoksissa, jossa muun muassa. Tapio Rautavaaran käytössä ollut Volkswagen van 1949 on käyntikuntoinen. Siellä on esimerkiksi myös Austin A40 ja 50-luvun Rover. Mercedes van 1950 on ollut omassa käytössä, mutta ei ole keritty kunnostamaan. Amerikkalaisia on vähemmän, koska naapurihajottamon kanssa oli tehty sopimus, että he ostavat Amerikkalaisia autot.

Hajottamomuseon perusta-

minen oli mielessä ja vuonna 2006 Matti sai luvan perustaa Suomen ensimmäisen Hajottamomuseon. Irto-osia on sisätiloissa niillä sijoillaan, kun ne olivat toiminnan loputtua. Kaikki ovat kuitenkin siinä paikassa, missä ne ovat aina olleet. Alue on aidattu ja sijaitsee Matin asuintalon vieressä viiden kilometrin etäisyydellä eläinpuistosta. Museoalue on kahden hehtaarin kokoinen. Autot hajottamoon tulivat Kokkolan ja Ylivieskan väliltä. Autoista irrotettiin isommat osat ulkona Valmetin trukin piikkien päällä vanhanaikaisilla, osaksi itse tehdyillä työkaluilla. Henkilö-

Eläinpuiston osoite on, Toivosen Eläinpuisto ja Museokylä, Eläinpuistontie 2, 68300 Kälviä.

Avoinna toukokuusta puolivälistä elokuuhun.

Hajottamomuseo video <https://www.youtube.com/watch?v=mnFfr1C3gns>

kuntaa oli Matin lisäksi kolme henkilöä. Traktoreita on purettu myös noin 200.

”Vaimo ei alkuunsa ymmärtänyt romuomaa ollenkaan. Hän antoi tiukan määräyksen, ettei tien varten sitten ainakaan saa jättää yhtään autoa. Tuli talvi ja paljon lunta. Tien varressa oli keväällä 40 autoa. Vaimokin leppyy ja ymmärsi, että näissä on meidän leipä.

Valmetin trukkiin liittyy myös hauska sattuma. Trukistamme oli hajonnut ohjauksen osa. Vaimo valitteli samaan aikaan, ettei me päästä koskaan lomalle. Niinpä lähdettiin Ivaloon asuntovaunun kanssa. Olimme tutun pihassa vauullamme. Siihen saapui mies polkupyörällä ja kysyi, ostatko romua? Kysyin, mistä tiedät, että minä ostan romua. Mies vastasi, etten minä sitä tiedä, mutta ostatko silti? Siinä pyörän tarakalla oli juuri sellainen Valmetin uusi osa, joka minulta hajosi. Tiedustelin, mistä olet tämän saanut. Mies kertoi löytäneensä ne Ivalon kaatopaikalta. Miten satuinkin olemaan sillä minuutilla juuri paikalla.

Museo on avoinna vain ryhmille ja heille järjestetään esittelyjä kysynnän mukaan. Matti harmitteli, ettei ole niittänyt heinää tänä kesänä, kun yhtään ryhmää ei ole varannut esittelyä. Joku mobilistialan lehden edustaja oli eläinpuistossa käydessään kertonut, että hän voi laittaa edustamaansa lehteen pikkujutun sekä linkin esittelyvideostamme, joissa kaikille jäsenkerhoille esitellään alueella olevia ajoneuvoja. Se vaatisi häneltä vain napin painalluksen. Ehkä tämä ei ole toteutunut?

Kun entisöijällä on kaikki toivo mennyt jonkin osan löytymisestä, jää jäljelle vielä toivon. Se on Matti Toivonen ja hänen hajottamomuseonsa. Matti on 83-vuotias, eikä enää aktiivisesti myy osia. Toivon kipinä on kuitenkin olemassa, koska hän on museo- ja mobilistihenkinen edelleen. Mikäli joku oikein tosissaan tarvitsee

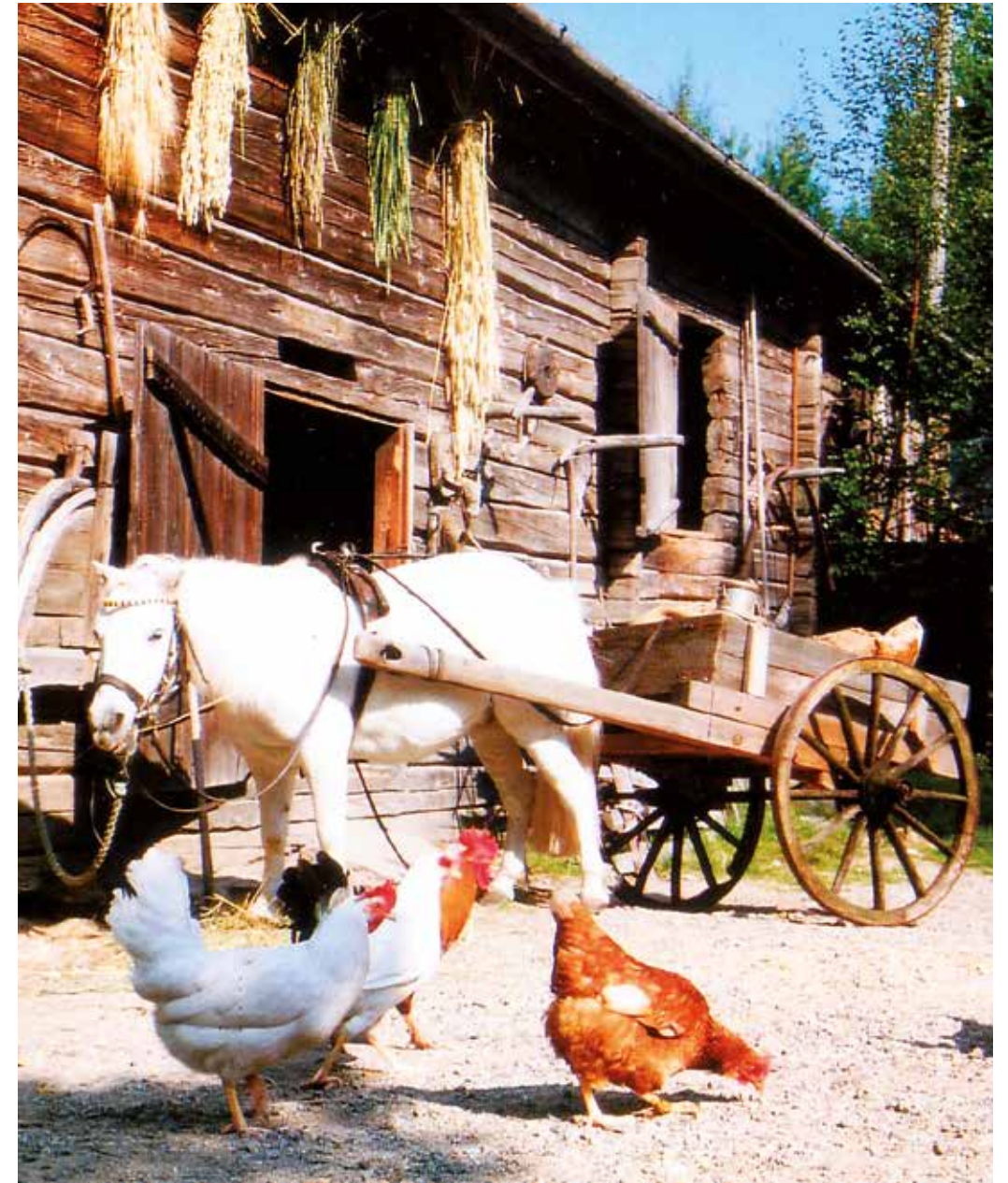
jotakin osaa, niin voi sopia Matin kanssa, jos voi itse kaivaa esille ja irrottaa. Puhelimella ei kannata tiedustella jotakin määrättyä osaa, koska Matin aika kuluu puhelimesta ja Eläinpuisto ja muu toiminta kärsisi, vaan laita viesti mat-tivt@gmail.com

Eläinpuisto ja Museokylä

Eläinpuiston perustaminen tuli ajankohtaiseksi, kun meillä oli tämä tontti tässä tien varressa. Suunniteltiin siihen huoltoase-

maa ja mitä milloinkin. Minä olin aina ollut museomies jo alle kaksikymppisestä alkaen. Meillä oli aina ollut lemmikkieläimiä ja ajateltiin, että tehdään ihmisille sellainen paikka, että he pääsevät palaamaan juurilleen. Rupesimme tuomaan tälle tyhjälle tontille näitä vanhoja rakennuksia ja nyt niitä on kuu-tisenkymmentä. Vanha, vuonna 1905 syntynyt, isäni sanoi, että nyt Matti löit kirveesi kiveen, ei tänne kukaan tule näitä katsomaan. Isä perui sanomisensa ennen kuolemaansa, koska huomasi, että oli väärässä.

Paikka on nyt museokylä, jossa eläimet ovat omalla karjatanhualla omissa rakennuksissaan. Meillä on tavalliset kotieläimet, sekä, koiranpentuja, karitsoita, kananpoikia, vuohia, kissanpentuja ja muita lapsia kiinnostavia eläimiä. Eläimet ovat paikan elinehto, koska paikalla käy paljon lapsiperheitä. Kävijöitä kiinnostaa suuri museoalue, mutta eläinpuiston puolella lapsiperheet hoivaavat ja hellivät kesyjä kotisekä lemmikkieläimiä. Paikka on suosittu matkailunähtävyyksinä.





Reijo poseeraa Mesessään. Penkit ovat uudet ja hienot, samoin kojelauta kiiltelee ja sen päällä pienoismalli, joka on värityksen idean malli.

Minttu



Hyrsyn kansikuvassa on ihan karkin näköinen auto, Mercedes Benz 220 B -63. Auton rakentaja ja omistaja Reijo Pirinen on ennenkin säväyttänyt. Muutama vuosi sitten vuoden 1952 Mese 220 oli norsunluun valkoinen (Elfenbeinweiss). Reijon uusin entisöinti on varmasti ollut Mustanlahden hämmästeltyin ajopeli tänä kesänä ja muuallakin se on ollut poikkeuksellisen mielenkiinnon kohteena. Asian johdosta oli aihetta kysellä vähän autosta Reijolta.

Siistiä työtä viimeistä piirtoa myöten.



Mustassalahdessa heinäkuussa.

Mese on herättänyt paljon keskustelua ja sitä on kutsuttu Vaahtokarkiksi?

Kyllä se on Minttu, jos sillä joku kutsumanimi on. Tyttären poikani Ville on siinä iässä, että hän haluaa ja siis pääsee kyytiini usein. Se on ihan hienoa isoisä tyttärenpoika laatuaikaa. Ollaan oltu useissa ajoissakin, viimeksi Vehoniemijossa elokuun lopussa. Ville hoilaa takapenkillä "... Kappas vaan Minttu sekä Ville, pihkaantuu näyttää ihan sille...", niin kyllä se Minttu on!

Mistä keksit auton värityksen?

Harrastan muiden harrastusten joukossa pienoismalleja. Minulla oli pienoismalli MB 220, jossa on tämä väritys. Siitä tuli vaan, että tommonen täytyy tehdä! Väristä se lähti. Väriyhdistelmä ei Euroopan värikartassa, mutta on Yhdysvaltojen vientimallien väri. Eurooppaan tätä väritystä saatiin myytyä ehkä muutama, alle kymmen yksilöä. Se pienoismalli sai kunniapaikan tämän auton kojelaudalta.

Silloin vuonna 1963 Daimler Benz aloitti viestiponnistelut Amerikkaan. Mersu lähti siis Jenkkeihin Siipparilla ja 190 SL:llä tällä värityksellä. Ei

tarvitse paljon selailla amerikkalaisten autojen esitteitä tai katsella mainoksia siltä ajalta, niin kaikilla on tämä sama väritysidea, vihreä ja valkoinen yläosa. Tietysti voihan siitä Siipparin muotoilustakin päätellä, että takasiivet tehtiin Jenkki-markkinoita varten, vaikkakin eurooppalaisen tyylikkäästi.

Sinullahan oli se Olympiavuoden Mese?

Joo, sen rakensin Lotuksen jälkeen. Jo silloin ajattelin, että tämähän on harrastusta ja autot ovat harrasteautoja. Ei auton tarvitse olla aina musta tai tumman sininen. Silloin valitsin Mersun tilausvärin Elfenbeinweiss, norsunluun valkoinen. Siitä nousi aikamoinen poru, mutta kyllähän se sitten sai entisöintipalkintoja ja herätti paljon positiivista keskustelua.

Väri herätti huomiota, mikä mielestäni sopii ja kuuluu harrasteautoon ja harrasteautoiluun. Tavallaan poikkeavan värityksen idea oli jo siis kokeiltu ja hyväksi havaittu. Onhan näitä tummia Siippareita on Suomessa ihan riittävästi ilman minuakin ja lisää tulee koko ajan.

Miten rakentelu meni?

Raadon löysin Facebookin kautta Punkalaitumelta. Omistajaa

en tavannut kertaakaan. Kävin katsomassa aihiota konesuojasaa. Puhelimessa sovittiin hinta, maksoin tilille ja sain sähköiset "paperit". Kyllä se niin on, että mitä enemmän tekee, sitä helpommalla pääsee! Aikaisemmista töistä oli jo ympäri Suomen kontaktit. Mersu-kerhokin ja sen kontaktit tietysti auttoivat. Ja sitten minulla on ollut hyvät yhteistyökumppanit. Erityisesti peltityöt vävy teki hienosti, mutta ei kukaan muukaan tuottanut pettymystä. Auton maalipinta on saanut erityisesti kehuja. Työ meni putkeen ja kaksi vuotta ja kaksi kuukautta siitä, kun hain rojukan, auto oli valmis. Tällaisessa hankkeessa kannattaa vaihtaa uudet puslat, läpiviennit ja kaikki kumiosat uusiin. Ne eivät maailmalla paljon maksa, mutta hoitavat sitten tehtävänsä pitkään.

Olet ollut Mesellä ahkerasti liikkeellä. Se on näkynyt kaikissa kerhon tapahtumissa ja huhujen mukaan muuallakin.

Joo, ensin ajelin vikoja pois. Auto sentään kasattiin ihan pienistä palasista, verhoilut uusittiin, kojetaulu uusittiin, ja sitten muutin auton USA-speksien mukaiseksi. Tosin ne ei-

vät poikkea Euroopan mallista kovin paljon, mutta kuitenkin moni sanoo, että auton olemus jotenkin poikkeaa totutusta Eurooppa-lookista. Ehkä vähän yllättävää on, että Mersu lähti Jenkkeihin aikalailla "karvahattumallilla". Kun kaikki oli uudelleen rakennettu, aluksi oli tietysti vähän hiomista, mutta nyt sillä voi huoletta ajaa. Ja hienohan tällä on päästellä! Karkkilasta sain 1-palkinnon 60-luvun kauneimmasta autosta!

Mikä on seuraava hankkeesi?

Ei enää noin iso töistä, ehkä fiksaamalla voisin jotain tehdä. Näin sanon jokaisen projektin jälkeen.

Yhteistyökumppanit

Sanoinkin jo, että yhteistyökumppanit tekivät hienoa työtä: Rami Granat Kangasalta teki peltityöt, Stailaaja Ahola kojelaudan, Keijo Tikkanen Orivedeltä penkit ja Seven Mod Marjamaessä maalasi. Timo Viita-aho osien tilaajana maailmalta teki hyvää työtä.

Kuvat mpz

Kerho järjestää mp-näyttelyn

Toimintakeskus toteutuu

Jälleen kotona

Olin taas kotona 7.7.1975 palattuaani FIM-rallista Puolasta. Meillä oli kotona ”vahdinvaihto”. Vaimo lähti etelän lämpöön – Sotziin – ruskettamaan nahkaansa. Näin oli suunniteltukin, kun aloin sitä moottoripyörämatkaa suunnitella jo viime vuonna.

Nyt olin sitten koti-isänä lapsillemme, Tonille ja Susannalle. Olin vienyt Seijan sukulaiset takaisin Tampereelle. Minulla oli vielä lomaa jäljellä, mutta lopetin sen 21.7. päästämällä työkaverin lomalle. Siihen asti suunnittelimme päivän ohjelman Tonin ja Sannan kanssa. Ilmat ovat kauniita, joskin luonto kaipaisi jo sadetta. Guzzi on vielä pesemättä matkan jäljiltä.

Touhua on riittänyt näissä perheenisän velvollisuuksissa. Tänäinkin tein elämäni ensimmäistä perunamuusaa. Onnistui hyvin ja lapsetkin antoivat kiittäviä palautteita. Tonikin kehui nyt, mutta elinlen maksalaatikko ei ollut ”hänen makuunsa”. Olemme nauttineet aurinkoisista päivistä. Kaksi kertaa olemme käyneet Miharin uimarannalla uimassa. Siellä on lapsille sopiva ranta, pitkälle matalaa.

Tampereellekin on ajettu. Sorsapuistossa käytiin lasten leikkipuistossa. Sanna lasketeli liukumäkeä altaaseen monia kertoja ja Toni polki autoa lasten ”liikennepuistossa”.

Kotona on kasteltu kukkia ja haettu kaneille jo vaikeasti löytyvää tuoretta ruohoa. Omassa lähteessä on onneksi vettä riittänyt. Perjantaina oli saunapäivä. Saunottuamme katseltiin televisiota ja piirrettiin kaikenlaisia, opastuksellani antamiani aiheita.

Kerhokirjekin tuli postissa.

Oli selvinnyt kilpailu ”toimintakeskuksen” nimestä. Arvion Penan ehdottama ”RESTAURANTA” oli valittu. Kangasalta ostettu tontti ja sille rakennettavat rakennukset ovat nyt saaneet nimen.

Restauranta

Matti oli heti ideoinut merkin, joka oli jo kerholehdessä kerholaisten nähtävänä. Sen nähtyään jotkut kerkisivät heti epäilemään, miten eräs englantilainen autotehdas haastaa kerhon oikeuteen merkkinsä kopioinnista. Myöhemmin kerhon johtokunta oli ”lakitoimistolta” saanut vastauksen, ettei mitään pelkoa ole sellaisesta.



Ensimmäinen rakennus tontille oli tilattu, kun rakennuslupa oli saatu. Mökin hirsien on määrä tulla vielä loppuvuodesta 1975. Myyjä kokoa hirsikehikon kattoa vaille valmiiksi. Kerho jatkaa siitä katontekoa talkoovoimin. Rahaa rakentamiseen oli han-



RANE MUISTELEE osa 70

• AUTOHARRASTAJAN ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.



kittu kaikenlaisilla tempauksilla ja tapahtumilla.

Kun Saaren Pertti (Pikon Betoni) oli ”valtuutettu” valamaan tontilla olevaan latoon lattian, järjesti kerho siellä ”Poikkeavien Pileet” pikku pääsymaksulla. Pidettiin kaikenlaisia arpajaisia. Myytiin kerhon teettämiä paitoja. Vuosittain pidettävälle ”Tiitolan Suvipäiville” oli piirretty aiheeseen sopivalla kuvalla varustettu paita ja nyt myytiin ”Restauranta”-paitoja. Teetimme kantti x kantti-kesälakkeja, ”Tampereen kerhon” autotyynyjä ja muuta sellaista. Ahkerasti on pidetty erilaisia näyttelyitä. Tilat on saatu eri autoliikkeiltä veloituksetta.

Kovasti odotamme oman mökin valmistumista. Voisimme sitten pitää omassa tiloissa kerhoiltoja ja kokouksia. Myös kerhon arkisto alkaa kasvaa. Sil- le on saatava oma tila. Entinen kerhopalsta, Siitamassa oleva ”Kanttiranta”, myydään nyt mökin valmistuttua pois. Sinne ei voitu rakentaa ja sijaintikaan ei ollut sopiva.

14.7.1975 Sallisen Olavi pyysi ajelemaan Kangasalle. Oli mieltänyt Restaurannan rahoitusta ja tullut siihen aja-

tukseen, että teetätetään paitoja tulevan rakennuksen kuvalla ja ”Restauranta”-nimellä. Pyysi minua piirtämään kuvan paitaan. Niin sitten ajelimme lasten kanssa Kangasalle. Olavi kertoi, millaista oli suunnitellut. Kertoi myös sopineensa tilat Tammer-Autosta syksyn näyttelyä varten. 13.-14.9.1975 järjestettävän näyttelyyn pitäisi saada ainakin 30-40 vanhempaa pyörää. Lupasin minäkin kymmenen pyörää sinne kunnostaa.

Kotiin ajeltiin lasten kanssa vatsat täynnä. Olimme saaneet Sallisen Liljan laittamaa ruokaa – uusia perunoita ja muikkua. Näin oli minultakin päivän ruuanlaitto ohi.

Kotiin tultua aloin suunnitella kuvaa paitaan. Lapset hoitivat ensin kaneille purtavaa ja tulivat sitten katsomaan telkkaa. Heidän mentyä nukkumaan minä vielä yritin saada paperille tulevan hirsirakennuksen kuvaa.

Seuraavana päivänä ajeltiin Tampereelle. Vein kuvan automyyntiin Kakelle. Olavi hakee sen sieltä. Kävin myös maksamassa osan Seijalle ostetusta Honda-moottoripyörästä 1 200 markkaa. Jäin vielä 1 000



Toni 9 vuotta.



Susanna 5,5 vuotta.



Molemmat karusellissa.

markkaa velkaa. Hondakin on vielä vaihtoautohallissa. Se on CB 350 vm. 1974. Sitten suuntasimme Särkänniemen huvipuistoon. Tarkoitus oli selvittää pienellä budjetilla. Kahden ja puolen tunnin ilotteluun hupeni 40 markkaa ja sillä sain lapset iloisiksi.

Oli aika palata Hämeenkyröön. Poikkesimme matkalla Kallion kauppaan ruokaostoksille. Kallion Irma kyseli, miten olimme pärjänneet. Vastasin lasten puolesta, että ”hyvinhän me”!

Illalla aloin tutkia pesemääni Guzzia. Totesin toisen laturin kiinnityspulteista puuttuvan. Onneksi olin Autonovosta ostamieni Fiat-osien mukana saanut satoja erikokoisia ”milkierrepultteja”. Niin nytkin löytyi sopiva pultti helposti. Remontin kanssa tuli kiire. Sadekuuro pakotti tuuppaamaan pyörän katoksen suojaan. On tiistai ja viikon päästä vaimo on jo kotona. Jokavuotinen heinänuha nuha vaivaa, kun ”heinät pölyttävät” ja aurinko ”räkittää täysillä”.

Minulla kuukauden ollut lomaparta sai nyt poistua. Tilalle tuli vaalea leuka. Sitä olen nyt ruskistanut auringossa. Lapsilla aika kului hyvin kanikopilla. Alko jo hiukan tottua tähän perheen huoltajan osaan. Mutta mukavalta tuntui, kun Seijan serkku miehensä kanssa ajoivat Simcalla pihaan. Lupasivat viihtyä päivän pari. Heillä oli mukanaan kahdeksan viikon ikäinen tyttönsä. Sanni oli innokas lapsenhoitaja ja serkulle siirtyi nyt koko ”plutoonan” ruokahuolet. Minä sain nyt hetkeksi vapaata kokkaamisesta.

Maa-ilman uutinen on 18.7.1975 tapahtunut Neuvostoliiton ja Yhdysvaltojen avaruusalusten telakointi avaruudessa. Miehistöt kätelivät ja söivät juhlaa. Seuraavina päivinä kerrottiin lehdissä ja televisiossa tästä ”yhteiselosta” avaruusasemalla. Siellä oli venäläinen kosmonautti-tiedemies valanut metallia, joka kellui vedessä, mutta on terästä kestävämpää.

19.7.1975 käytiin lasten kanssa Restaurannassa. Siellä on talkoita koko viikonlopun. Talkoolaisia teltailee ja nauttii kesälomastaan samalla. Heitä on tullut paljon ihan Helsinkiä

myöten. Siellä on jo myynnissä niitä ”Restauranta”-paitoja. Osteltiin koko perheelle sellaiset kotiin. Ajelimme illalla kotiin vaatimattoman talkooavun antettuaamme ja eväät syötyämme. Tonilla oli jo kotiin ikävä.

Olen vapaata saatua alkunut kunnostella moottoripyörää syksyn näyttelyyn. Muutama on sinne kelvollinen pesun jälkeen. Toisia on siistittävä maalilla. Seuravan päivän otin levon kannalta. Hain autoon polttoainetta ja lapsille limpsaa ja jätskit. Tänäkin kehitin ruoaksi perunamuusaa ja kalapuuikkoja. Jälkiruokana oli vaniljavanukasta ja jäätelöä. Uskollinen ystäväni, Toivon Antti, poikkesi yllättäen. Oli vienyt ”ämmät” Myllykolun kesäteatteriin. Siellä esitetään nyt Panu Rajalan tekemää ja ohjaamaa ”Töllinmäen maisteria”. Antilla oli tuliaisina vaimonsa kutoma ”kauniskangas”, vaikka pöytäliinaksi. Keittelin kahvit ja Antti piti jutullaan huolen, että aika kului. Tuosta ”ämmitteystä” – se on vanha tapa. Käyttävät jotkut sitä vaimosta tai muusta perheen naisväestä. Mitenkään halventavana sitä ei käytetä, joskaan ei myöskään asianomaisen ollessa paikalla.

Viimeiset päivät koti-isänä

Illalla pesin bensalla ja sampoo-vedellä kaksi BMW R35-moottoripyörää, vm. 1948 ja 1952. Ovat nyt valmiita näyttelyyn. Enempi menee aikaa 200 ksm vm 1939 NSU:n kanssa. Sitä on hiukan maalattava. Sääli, sillä pyörä on täysin alkuperäisestä ”kauhtunut”.

Kiinnitin siinä touhussa huomiota, miten jossain pyörissäni olivat jääneet rekisterikilvet paikoilleen. Niistä saattaisi saada pyörän entistä historiaa selville nyt, kun Sallisen Olavi Pyykösen Simon kanssa hakivat kesällä Hämeenlinnasta lääninhallituksen pommisuojusta ”kuorma-autollisen” moottoriajoneuvojen rekisterikantakortteja.

Apuna oli ollut Simon Pekka-poika kaverinsa kanssa. Osa korteista oli vielä alkuperäisissä laatikoissa – osa irrallaan. Kuorma-auton lavanpohja peittyi kuulemma niistä.

Kortit vietiin silloin talteen



Toni esittelee BMW R35/1949-mallia.

Lempäälään Arvion Penan talon vintille. On tarkoitus ne järjestellä. Myöhemmin kuultiin, miten suuri osa Hesän korteista oli talkkari käyttänyt lämmitykseen. Vahinko, mutta ohje oli 10 vuoden säilytyksen jälkeen hävittää kortit.

Tampereella oltiin taas oltu valmiita näyttämään mallia muiden läänien mobilisteille. Monessa läänissä ehdittiinkin hätiin. Oli myös läänejä, joissa oli ymmärretty korttien arvo ja säilytetty ne. Turku oli tästä hyvä esimerkki.

Aivastelu ja nenän niistäminen jatkuu. Väivat tietää vain joku ”heinänuhan” kokenut. Yritin saada lapset illalla nukkumaan. Supina ja höpinä vaan kuuluu makuuhuoneesta. Kyllä sitä äitiä onkin jo kaivattu ja huomenna hän sitten ilmestyy – ilmeisesti hyvin ruskeana. Minä en ehdi ”rusketusrajoja” tutkia, sillä minua odottaa taas työt Hankkijalla. Lomaa jää kyllä viikon verran pitämättä. Pidän syksyllä.

Vaimo taas kotona

Vaimo palasi 31.7.1975 Sotzista ruskeana, kuten pitikin. Minä ajelin taas aamulla työpaikalle. Automyyjäkaverit siellä kertoivat lomani aikana kaupan käyneen mukavasti. Koko maassakin Fiat-myynti oli mennyt koko alkuvuoden hyvin. Olihan Autonovo uutisoitunut jo ennen lomalle jääntiäni, 19.6., että jo 10 000: s auto oli asiakkaalle lähtenyt.

31.7. eli juuri työhön paluupäivänäni päättyi tehtaan historiassa suosittu Fiat 500-mallin valmistus Palermossa ”Vassa Termini Imeresen” tehtaalla. Kysynnän vuoksi auton valmis-

tusta oi jatkettu, vaikka seuraajamalli 126 oli jo markkinoilla. Meitä tieto ei paljoin itkettänyt, mutta Italiassa se varmaan suretti niitä, joille mallista oli tullut perinne. Muistettakoon, että 126-malli esiteltiin jo keväällä 1972 ja myyntikin alkoi kesällä. Varmaan sen myynti aluksi tökki. Monenlaisia malleja viisisatasesta eri tehtaasta, varsinkin Italiassa, tekivät ”ranta-autosta” farmariin. Nyt vuonna 1936 alkanut mallinimi ”500” siirtyy historiaan. Näinhän kävi vuonna 1969 Italiassa myös Fiat 600-mallille, jonka valmistus alkoi vuonna 1955.

”Vanhan hintaisia” autoja on tähän asti ollut ja ne ovat menneet helposti kaupaksi. Nyt tuli taas tietoa uusista hinnannousuista. Nousu on mallista riippuen yleensä 600-1600 markkaa. Malleja 850 ja 126 on maassa vielä riittävästi, joten ne myydään entisen hintaan.

Maahantuoja antoi ohjeita Fiat 850-kauppaan, onhan sen tilalle tullut malli 133. Asiakkaalle on selvitettävä, ettei 850 enää valmisteta, mutta meillä on sitä vielä varastossa ja hinta on ”tosi edullinen 10 960 markkaa”. Moni F600-asiakas on viime vuosina vaihtanut autonsa ”kasipuolikkaaseen” ja nyt voi vielä edullista vaihtoa siihen tarjota. Kun uusia 133-malleja tulee, on niiden hinta nousussa (pieniä muutoksia esimerkiksi kattoverhoiluissa). Nyt 133:n ovh on 14 450 markkaa. Näistä edellä mainituista asioista voi päätellä, että viimeiset 850-autot olivat helppoa myytävää. Tehdas tiedotti uusista malleista usein. Nyt oli tulossa Fiat 128-sarjan uusi kolmiovinen malli Sport



Pyörä samaa tyyppiä, mutta vuodelta 1952.



Sain Topolinon takaisin maalattuna.

Coupén tilalle. Se tuntee malinimen ”Berlinetta 3P”.

Minulla on ollut liiterin tiloissa tallessa seurustelumme alkuaikoina Turusta Appelkvistin sisaruksilta ostamamme Fiat 500A eli ”Topolino”. Nyt tuli mieleeni alkaa sitä korin osalta korjaamolle ”pieneen pohjan reikienpaikkaukseen”. Kun työ valmistui ja sain laskun, selvisi minulle ensi kerran, mikä minua kunnostuksen edetessä odottaa. Korjaamopäällikkö Pekka Haapala oli halukas ostamaan auton. Minä lisäsin korjaamolaskun ostohintaan ja myin auton jatkokunnostuksen 500 markan hintaan. Autoa alettiin nyt kunnostaa Haapalan laskuun. Pellit laitettiin kuntoon ja auto maalattiin vihreäksi – lokasuojat mustiksi. Mainittakoon vielä, että Topolino oli hieman harvinaisempaa mallia: umpikattoinen ja siinä

oli vielä ”sivuventtiilimoottori”. Kun auto oli koriltaan maalattu, Haapala taltioi sen korjaamon alla olevaan hiekkapohjaiseen tilaan odottamaan.

Meillä alkoi olla tilanahtautta vaihtoautoilla ja haluttiin niille tilaa Hatanpäällekin. Päälliköt miettivät mahdollisuutta saada tila tehtyä sinne korjaamon alla olevaan halliin. Siellä oli myös Olli Uosukaisen, korjaamon työnjohtajan, Mercedes 170 Va-51-auto. Se sai nyt tiedon hädöstä. Olli myi auton minulle. Sanoin myös Haapalalle ostavani mielelläni Topolinon takaisin. Tehtiin myös siitä ”so-pukaupat”. Maksoin Merusta 1 800 markkaa ja ”Toposta” 1 500 markkaa. Varsinkin viimemainitun saanti takaisin oli mieluinen. Se oli mukava pari vm 1939 Fiat 508C:lle. Elokuun alussa 1975 ”kokoelmani” kasvoi kahdella tallia tarvitsevilla autolla. Autoja tulee lisää, mutta

niiden säilytystilat eivät lisäänty. Liiterirakennuksen reunaan kyhäämäni lisärakennelmakaan ei tällä menolla kauaa auta. Vaihtelemalla entisiä suojajia sain uudet tulokkaat suojaan.

Kuten olen varmaan kertonutkin, on liiterirakennus nyt kolmikerroksinen ja hyllytetty osittain Fiat-osilla. Hirsitukiin on isketty nauvoja ja niissä roikkuu imu- ja pakosarjoja, öljypohjia, jarrukilpiä, puskurin tukia ynnä muuta. Olen tähän mennessä ostanut talteen useita tuhansia uusia varaosanimikkeitä. Toivottavasti minä ja tulevaisuudessa muutkin Fiat-harrastajat löydämme niistä joihinkin ongelmiimme apua.

8.8.1975 tiedotti maahantuoja taas hinnannuutoksesta. Seuraavat tilatut autot maksavat kaksiovisten 127-mallien osalta 16 890 markkaa. Automalli on ollut suosittu, mutta alkaa olla hintaluokassa, jossa on uusia kilpailijoita.

Vaikeuksien jälkeen on Arvion Reima saanut 30-luvun 508C Fiatin moottorin kampiakseli-murheen ratkaistuksi. 50-luvun 1100-mallin kampiakseli sopi ”muutoksilla” pyörimään laakereissaan.

Olisi ollut mukavia kesälomailmoja jatkaa viimeinenkin viikko, mutta nyt kai pidän sen lähestyvän syksyn sateissa.

Kake on vielä lomalla. Me Villen kanssa on saatu mukavasti kauppoja tehtyä. Ville on saanut vauhtia pakettiautokauppaan.



Fiat 508C:n moottori on taas korjattuna autossa.

Henkilöautokaupassa jatkuvat hinnannuutokset harmittavat. Kun on saanut hinnaston hinnat ”päähän”, niin jo joku malli nousee. Korotus tuli nyt 127:n kohdalle 500 markkaa lisää, selvää uudesta hinnastosta.

Vaimo Hondan sarvissa

Me on aloitettu ajo-opetus pihaa kiertäen ja moottoripyörän hallintalaitteisiin tutustumisella. Tiedän, ettei Seija kovin innolla asiaan paneudu, mutta olisihan se mukava tehdä kahdella pyörällä joku pikkuretki yhdessä. Viikolla vaimo uskaltautui jo pienelle yksinajelulle. Taisi käydä peräti Herttualassa asti.

17.8. alkoi viimein sataa. Kylä luonto sitä jo oli kaivannutkin. Myös kiusallinen heinänuhani helpotti, mutta hammassärky tuli tilalle. Olin jo pari vuotta

sitten saanut helpotusta penisilliinikuurista. Silloin sen kirjoitti vaimolle tuttu eläinlääkäri ”meidän koiralle”. Kun ei ollut koiraa, söin satsin. Nyt viikonvaihteessa marjoja pensaistamme tuli poimimaan Tampereelta Maija-rouva miehensä kanssa. Tiesin miehen hammaslääkäriksi. Kerroin murheestani ja taas sain penisilliinihoidon. Nyt se tuli nimelleni.

Seija on tehnyt muutaman kerran leipiä omassa leivinuunissa. Maalasin sen nyt tummanpunaiseksi ja tiilien raot valkoisella. Leivinuuni on saunan eteisessä ja päätin kunnostaa myös lattiaa. Päälyстин lattiaaudat tukevalla lastulevyllä ja liimasin ”muovimaton” päälle. Voi nyt tulla vettä valuvana saunasta vilvoitteleen.

Seuraavalla viikolla kävin Autonovolla. Sinne oli tullut koeajosta poliiseilta ja joltain lehdeistä Moto Guzzi 350 GTS-moottoripyörä. Pyörällä oli ajettu muutama tuhat kilometriä. Se oli rekisteröity ja kunnotaan uutta vastaava. Moottori oli nelisylinterinen 350 ksm, 31 hv/9200 kierrosta minuutissa. Helevuon Jukka halusi esitellä pyörää minulle ja ehdotti, että ostaisin sen. Sanoin, ettei minulla ole mahdollisuutta tällä kertaa kaupantekoon, vaikka Jukan tarjous vähän kiinnostikin. Kotimatalla tuli mieleen, että jos myisin ”vaimolle ostamani” Hondan ja ostaisin Guzzi ”fourin”. Pitää miettiä.

Automyynnin lukuja

29.8.1975 Autonovon sähkö: Kahdestoista tuhannes Fiat toimitettu asiakkaalle. Syksyn kaupat käyvät edelleen vilkkaina

ja erityisesti olemme ilahtuneet tavara-autojen kysynnän kasvusta. Kiitoksia tähänastisista tuloksista ja jatkoa hyvälle kaupalle”.

Paikkakuntakohtainen tilasto tammi-syyskulta osoitti Tampereelle myydyin 5 698 henkilöautoa, joista me toisen piirimyyjän (FI-Auto Oy) kanssa myimme yhteensä 645 autoa. Se on 11,3 prosenttia kaikista ”Manseen” myydyistä autoista. Fiat oli koko maassa tuolloin johdossa 13 168:lla autolla. Toisenä oli Saab 11 424:llä autolla ja Datsun kolmas 10 198:lla autolla. Näin myytiin Suomessa syyskuun loppuessa vuonna 1975.

Me olimme vuoden ensimmäisinä kuutena kuukautena myyneet jo 71 prosenttia vuoden tavoitteestamme. Mallikohtaisesti:

Fiat	126	6 kpl
	850	87 kpl
	133	17 kpl
	127	138 kpl
	131	5 kpl
	132	6 kpl
Lancia		1 kpl

Myimme siis kuudessa kuukaudessa 348 autoa Kaken kanssa. Maahantuoja autoja on vielä varastossa ja 127-mallia tulossa. 131/132-malli on vähissä, mutta uusia on tulossa ja farmarimalli on tulossa.

Tein sitten lokakuun lopulla kaupat siitä Autonovolla olevasta nelisylinterisestä Guzzista. Hain sen pakettiautoa noutaessani 2.7.1975. Menin Hesaan vaihteeksi junalla, sillä Suomen nopeimmalla ”Lapponialla”. Helsingissä vaihdoin kulku-neuvoa. Herttoniemeen menin linja-autolla. Olin muutaman kerran ennenkin linja-auton perässä kaiteesta kiinni pitäen ihmeteltyt sitä vauhtia, mitä linja-autot pitävät Hesän keskustan liikenteessä. Joskus on irrotettava kätensä sivukaiteesta, kun toinen bussi ajaa viereisellä kaistalla niin liki. Toivottavasti stadilaismatkustajat eivät huomanneet ”landelaisen” pelkoa! Autonovosa otin Villen myymän 238-pakettiauton ja tuon sillä Guzzin. Niin sitten teinkin. Toin pyörän suoraan Hämeenkyröön. Seuraavina päivinä tutustuin ostokseeni ja totesin, ettei se matkapyörästä käy, mutta onhan se kevyempi käsitellä.



Seija tutustui italaiseen.

Seijakin kokeili hänelle ajateltua ajopeliä. Ajelimme eri pyörillä muutaman lenkin ja Seija tutustui pyörään. Luulen, ettei Seija kovin innostunut moottoripyöräreitistä tule olemaan.

Siihen kerhon järjestämään moottoripyöränäyttelyyn minulta puuttuu luvatuista vielä pari. Vien myös nelisylinteriseni sinne edustamaan uudempaa mallia ja 1914-mallin Rudge-Multi edustaa taas sitä vanhempaa.

”Vakuutusyhtiö Autoilijat” on suunnitellut museoikäisille harrasteautoille halvempaa vakuutusta. Keväällä siirrän 1927-mallin umpi-Fiatini vakuutuksen sinne ja siirrän bonukset Guzziin, kun teen siihen vakuutuksen. (Silloin ei ollut vielä mitään eri vakuutusta ”museoautoille”).

Tampereen Hankkijan konttori sai uuden johtajan. Hämeenlinnasta tuli meitä paimentamaan entistä huomattavasti nuorempi Kai Malmivaara – oikea kansikuvapoika. Pian saadaan nähdä, mikä toiminnassa muuttuu. Entinen johtaja siirtyi johtamaan Oulun konttoria.

Moottoripyöränäyttely oli menestys

12.9. perjantai-iltana Tammer-Auton vaihtoautohalli oli tyhjennetty autoista. Me olimme valmiina täyttämään sen vanhoilla moottoripyörillä. Minä vein 1914-mallin Rudge Multin

ja Kuvan Matilta oli lainattu Jyväskylästä Wankel-moottorinen Suzuki. Samalla pyörällä oli Matin vaimo Rita ajellut Puolaan FIM-ralliin kesällä. Matti ajoi ”vesi-Suzukilla”. Monet kerhon jäsenet olivat tuoneet monipuolisen valikoidun pyöriä eri vuosilta. Illalla myöhään kaikki oli valmista.

Moottoripyörät kiinnostivat yleisöä Tammer-Autossa 13.-14.9.1975. Myimme noin 1200 lippua ja rahaa saimme ”toimintakeskuksen” rakennukselle! Minulta oli ne kymmenen pyörää, mitkä olin luvannut sinne. Näyttelytilan oli Olavi neuvotellut veloitukselta, mutta sai liike varmaan hyötyä runsaasta kävijämäärästä esitellen omia uusia ja käytettyjä autojaan. Minäkin olin parina päivänä paljon kotoa poissa näyttelyssä. Näyttelyn jälkeen ajoin uudemmalla Guzzilla kotiin ja muut jäivät vielä Hankkijalle odottamaan kuljetusta.

Kuplaa hinaamaan Hesasta

Vaikka Guzzista on velkaa, olen taas hankkimassa uutta autoa kokoelmiini. Se on vanhemman pää ”Kuplan” vuoden 1952 malli. Sellaiset alkoivat olla jo harvinaisia. 22.9.1975 hinasin Hämeen katu 5:n talkkarin, ”Aven”, kanssa 1952-mallin auton Helsingistä kotipihalle. Päältä se näytti takapuskurin puutoksesta huolimatta ehjältä. Moottori kävi – ”kolisi”,



Susannakin pääsi ”tankille”.

siksi hinasinme Polski-Fiatilla. Sisäverhoilu oli huono, mutta alkuperäinen. Katto ja seinät oli maalattu mustaksi – lateksilla! Hinta oli 1 000 markkaa ja Avelle tarjosin matkalla kahvit.

26.9.1975 hinnat nousivat taas. Syyskuun 1. päivänä tullut hinnasto ei pitänyt kuukautakaan. Nyt hinnanmuutokset aiheutti valuuttakurssien muutos. Fiat 127-malli tullaan nyt toimittamaan aina lämmitettävällä takalasilla. 21.10.1975 hallitus oli viime perjantaina miettinyt kiristyksiä autokauppaan. Eduskunnalle oli annettu esitys laiksi autoveron korottamiseksi. Esitys kulki nyt Erillisveron nimellä. Vero olisi hyväksyttyä voimassa vuoden 1976 loppuun. Esitys oli kolmiosainen autoveron korotus:

- tänä vuonna hyväksyttyä vero olisi vuoden loppuun autoveron korotus 30 prosenttia (laskettuna autoverosta)



Hesasta hinattiin ”Kupla”.

- 1.1.1976 – 1.8.1976 erillisvero olisi plus 20 prosenttia autoverosta

- vuoden 1976 viimeisten kuukausien korotus olisi 10 prosenttia autoverosta

Nyt ei sitten maahantuojien kannata tullata autoja, koska niistä peritään 50 prosentin ”sulkuvero”. Tämä on hallituksen esitys, jos menee läpi.

Jos lakiesitys hyväksytään, henkilöautojen tuntisäännöstely loppuu ja varaosat vapautetaan tuontitalletusmaksusta. Jos laki menee läpi, tuo edellä esitetty autoveron lisäys tulee nostamaan autojemme hintaa 15, 10 ja 6 prosenttia.

Tampereen ensimmäinen ”Taxi-Fiat”

Olimme myyneet joitain aikoja sitten taksiin ensimmäisen Fiat-auton – 132-mallin automattivaihteilla. Taksissa oli tuolloin

suuntaus dieselautoihin. Niinpä auton ostanut Arto Stenbergkin oli tilannut diesel-Mersun ja sovittiin, että me hoidamme Fiatin myynnin asiakkaan lukuun. Mersut olivat kai ”jakotavaraa” taksiin, eikä Fiat kiinnostanut vaihdossa Vehoa. Mersun toimitusaika oli kuulemma yksi kuukausi.

Minulle tuotiin ”Mersu” nopeammin. Hankkijan talonmies Ahtiala toi vaimonsa ja tyttärensä kanssa talon kuorma-autolla Ollilta ostamani 170 Va:n tässä viikolla. Olin varannut sille paikan katon alle. Nyt pitää seuraavan tilin olla hyvä. Pitäähän vaimoille jäädä myös rahaa ruokaan. Onneksi ei hän tiedä kaikkea, mitä ”huseeraa” perheen rahoilla. Minä vaan mietin, miten saan kaikki ostokset katon alle. Nyt sain MB 170:n sisään leventämällä liiterin yhtä pariovea ja siirtämällä rengasvaraston ”sisäosiin rakennuksessa”. Onneksi saan pitää Fiat 503 B-umpiauton (vm 1927) Hankkijalla näytteillä. Se pihametsikköön ”rakentamani” karmean ruma kyhäelmä pitää sisällään yhden ukko-Mersuitani. Kyllä on pakko suunnitella jotain ratkaisua talliongelmiin hyvin pian, mutta se vaatisi rahaa tarvikkeisiin. Olin uusinut ajokorttini viime hetkessä ja nyt olen saamassa nimismieheltä sen ”oikean”. Olen ajellut väliaikaisella kortilla jonkin aikaa.

Toukokuussa 1975 Autonovo oli Lancia-myyntin alettua lähettänyt ohjeet merkin myynnistä ja sen kehittämisestä. Autonovo valikoi määrätty pisteet, jotka hoitavat Lancia-myyntiä. Niissä on myös Lancia-huolto ja varaosapalvelu. Muut Fiat-pisteet hoitavat satunnaisesti Lancia-myyntiä, mutta eivät aktivoi toimintaa.

Historiaa

Olin jo aiemmin nähnyt, miten Fiat-kauppa Hankkija-konsernissa alkoi vuonna 1963. Hankkijasta siirtynyt Esko Metsäkonkola alkoi vetää uutta Fiat-myyntiä neuvottelemalla entiset (Finla Oy:n) piirimyyjät hoitamaan myyntiä edelleen entisin ehdoin. Silloin vuonna 1967, kun siirryin automyyntiin, Tampere Hankkijalla oli sovittu, ettei astuta piirimyyjän ”tonille”. Tampereella piirimyyjät aluksi vaihtuivat muutamaankertaan. Aluksi vain esittelimme Hämeen kadun hallissa esillä olevia Fiat-malleja. Jos asiakas halusi neuvotella ostosta, me neuvoimme yksityiselle myyjälle kauppa hieromaan. Kun saimme oman automyyntialan ja kauppa lähti käymään Hankkijalla, tuli muutama valitus innokkaasta aloituksesta. Kerran olin suunnitellut tarroja myytyyn autoon liimattavaksi. Siinä luki: ”Tämänkin Fiat-auton on myynyt Hankkija. Hatanpään valtatie 31. Tampere”. Silloin oli jo FI-Auton toisen myyjän ja valitti Novoon Metsäkonkolalle. ”Esko” sieltä soitti ja sanoi: ”Älä viitsi ärsyttää niitä”.

Se Seijalle ostettu Honda-moottoripyörä on vielä myymättä. Olen fiksannut sitä ja nyt se on ”uutta vastaava”. Tuon sen talon kulmalla olevaan ”kirjasto huoneeseen” suojaan talveksi.

Poru pääsi kilpailijalta

29.9.1975 laittelin luovutuskuntoon Sarviksen myyntipäällikön Lancia Betaa. Kaupasta nousi poru. Novoon FI-Autosta olivat soitelleet ja kertoneet, että olivat tehneet tätä Lancia-kauppaa jo puoli vuotta. Enhän minä siitä tiennyt. Tein tarjouksen asiakkaan hienosta BMW 2002-autosta. Olivat Novoon kertoneet minun tarjoukseni olleen 3 500 markkaa edullisempi asiakkaalle! Itkeköön vaan kaupan menetyks-

tä. Me arvioimme auton oman päämme mukaan ja voin kertoa nyt jälkeensä, että vaihtojen jälkeen kauppa oli ihan ”terve”. Hyvästä voi aina pyytää hyvän hinnan ja hyvälle autolle löytyy aina ostaja. Tämän olemme käytännössä oppineet ja todennet moneen kertaan. Ymmärrän miten kaupan menettäminen ”näristää”. Mutta jos automyyjiä on asiakkaan kanssa tehnyt kauppa noin kauan, alkaa asiakas ajatella, ettei sitä synnykään. Näin kai kävi tässäkin tapauksessa.

Sarvis on muovialan tehdas aivan Hankkijan vieressä. Olin jo aiemmin myynyt tehtaaseen johtajalle Fiatin, joten oli erikoista, ettei vientipäällikkö ensin tullut ”aidan toiselle puolelle” hieromaan. Taisi olla ”Laitisten tuttu”? Tämä BMW 2002 oli hienokuntoinen, kohtuu ajomäärällä oleva auto ja vaihtaan saimme siitä ”terveen kaupan”.



Velipojan hieno yhdistelmä vaihtoon.



”Commando” on nyt Chrys-Auton vaihtoauto. Arvolan reima todistaa.

5.10.1975 Repa on vaihtanut Jeep Commandonsa ja ison asuntovaununsa ”Chrys-autossa” uuteen Simca 1100 Ti-malliin. Tämä Simca 1100:n erikoismalli maksaa 31 000 markkaa ovh.

Työssä alettiin tehostaa Lancia-kauppaa. Otimme esittelykäyttöön keltaisen Lancia Beta 1600-auton. Varustimme sen originaaleilla alumiinivanteilla – voi että se on hyvännäköinen!

9.10.1975 Autonovolta sähkö: Neljästoista tuhannes Fiat toimitettu tänä vuonna. Eurooppalaiset autotehtaat ovat öljykriisin aikana saaneet suosiota automalleillaan USA:ssa. Nyt maan autoteollisuus on nousemassa kriisistä jaloilleen ja pyrkii vastaiskuun. Puhutaan suurista myyntien lisäyksistä. Amerikkalaiset paanevat nyt suurta arvoa kotimaassaan valmistetuille autoille. Uusi merkki markkinoille pyrkivistä eurooppalaisista, Saab ei ole vielä ehtinyt vakiinnuttaa asemaansa. Tulee varmaan olemaan nyt vaikeuksissa. Toisin on Suomessa,

jossa Saab on myynnin kärkipäässä.

Epäonnea Guzzi-kaupassa

12.10. aloin tutkia sitä näytelystä tuotua 350 ksm Moto Guzzia. Piti lähteä koeajolle, mutta akku oli tyhjä. Latauksen jälkeen sain sen käymään. Tein pienen lenkin ja pettymys oli suuri, kun totesin yhden neljästä pakoputkesta savuttavan! Soitin sitten pettymykseni Autonovoon Helevuon Jukalle. Kysyin, että puretaanko kauppa? Jukka oli sitä mieltä, että irrotan moottorin ja lähetän sen Novoon tutkittavaksi ja korjattavaksi. Vein viikolla pyörän Autonovolle. Jukka oli Italiassa, mutta selitin, mitä oli sovittu. Tutkivat, mistä se savutus johtuu.

Timpa rallissa esittely-126:lla

Timo Ahmavuo – Osmo Ojala olivat esittely-126:lamme myös



Fiat 127, vm. 1972

kolahti minuun. Se oli Chevrolet Impala vm. 1965, V8 ja automaatti. Elettiin vuoden 1978 syksyä. Ostin kaverilta sen auton. Talven aikana korjasin sen pienet ruostevauriot, muutin mustan värin vaalean siniseksi metalliksi, niin kuin sisustakin oli, sekä tein siihen huollot ja katsastuksen. Onnistuin saamaan siihen uuden hienon rekisterinumeron NV-600! Olin liikkeellä keväällä 1979 tällä Impalalla Tampereella. Ajoin sen Pohjolan eteen Hämeen kadulle ja menin työhuoneeseeni. Hetken päästä soitti keskuksenhoitaja ja kysyi, onko minulla tuo Impala. Ihmettelin, kuka sitä nyt kyselee, kun se on oikeasti parkkeerattukin. No, menin alas katsomaan, mistä on kysymys. Alhaalla oli neljä kaveria Forssan seudulta. He kysyivät, omistanko ulkona seisovan Impalan. Kerroin omistavani. He kysyivät, haluanko myydä sen. He olivat olleet Tampereella muutaman päivän hakemassa Amerikan autoa, eikä ollut löytynyt.

Nyt olisi tietysti pitänyt keksiä Impalalle rankka hinta. Jenkkikuume oli Suomessa herännyt. Enpä vain taaskaan tuota heti hoksannut. Kerroin vain kahdella ostohintani, mikä olisi ollut käteisenä ihan mukava, mutta kavereilla oli tarjota vaihdossa Fiat 127, vm. 1972. Olimme kyllä katselleet emännän kanssa, että tuommoinen Fiat voisi olla hänelle sopiva. Niin puristimme kokoon kaupan. Kaverit lähti Forssaa kohden hienolla Impalalla ja minä Kangasalaa kohden Fiatilla. Voi ei, taas oli joku alkupään auto, jossa oli omat osat. Niitä ei ollut varastossa ja kun ne sinne

tulivat, maksoi kyllä rutkasti. Kun aikani rakentelin ja maanailin, sain tämän rakennettua johonkin malliin. Emäntä ei siitä onneksi tykännyt, joten taas Aamulehden sunnuntainumeroon ilmoitus ja onneksi Fiat lähti. Nyt tietysti olisi pitänyt jo uskoa, mutta ei, yksi Fiat vielä minulle tuli.

Taas kolahti

Niemisen Reinolla oli halli tuossa Aitolahdella. Siellä oli poishaettuja autoja, joiden osamaksut olivat jääneet hoitamatta. Kävin siellä niitä luetteleimassa ja arvioimassa, kunnes taas kolahti. Siellä oli Rambler Classic 550, vm. 1965. Kysyin Reinolta sitä. Hän sanoi sille jonkun hinnan. Se oli minulle sopiva, niin teimme kaupan. Hinasin auton Kangasalle. Siinä oli Ramblerin tyypipivika; vaihdelaatikko ”paskana”. V-8-lehti oli alkanut ilmestyä. Sieltä löysin ilmoituksen, missä oli myytävänä Porvoon seudulla automaattivaihteisto Rambleriin. Siihen oli myyjällä kaikki osat, jolla sen voisi vaihtaa manuaalin tilalle.



Rambler Classic 660, vm. 1966

Seuraavana vapaana lauantaina menin Porvooseen noutamaan osia. Muutama ilta Ramblerin alla, niin siinä oli automaattivaihteisto ja se oli muutenkin toimiva peli.

Auto oli maalattu jossain vaihteessa keskisiniseksi. Se oli ollut alun perin vaalea metallisininen. Vaalean sininen metalli siihen tuli minunkin kunnostuksessa. Samoin Reinolla oli Dodge Lancer-farmari vm. 1962. Myös tästä teimme kaupat. Tähän tein illan pari hommia. Sain sen ajokuntoon, joten sitä oli helppo siirrellä. Katsastaa en sitä viitsinyt. Oli hieman ruostetta takalokasuojien kaarissa. Silloin ei autossa saanut näkyä ruostetta.

Taas kirpaisi!

Pohjolan tarkastajilta ostin nokka mallissa olleen Toyota Crown-piilofarmarin. Se oli 1970-mallinen diesel. Taas erehdyin kaupoissa. Tämän ikäiseen Crowniin ei löytynyt mistään osia. Konepellin, lokasuojat ja etuhelman sain oiotua, mutta maskia ja puskuria ei löytynyt mistään muualta kuin Tammer-Autosta uutena. Nämä olivat kalliita osia, molempien myyntihinta oli noin 1 000 markkaa kappaleelta. Onneksi oli suhteita sinne varaosamyymiin, niin sain nuo osat omakustannushintaan. Mutta silti kirpaisi! Ja sitten kirpaisi lisää, kun sain sen ajokuntoon. Joku oli laittanut tähän Peugeotin dieselin ja vanhemman 403 alkupään voimattoman dieselin. Voi, voi! No, uusi maali päällä ja tuore leima rekisteriotteessa, niin sunnuntaisen ilmoituksen jälkeen dieseli poistui pihasta, lähes omakustannushintaan!

Rakenteluvimma kun oli päällä, ajattelin laittaa siihen Datsun 260:seen dieselin. Se oli aika helppo homma. Nissanin dieselmoottorin ostin AVK:sta (Autovahinkokeskus) Espoosta. Moottori kävi bensamoottorin kiinnikkeisiin, ainoastaan etummaista kardania piti jatkkaa seitsemän senttiä, muuten kaikki sopi paikalleen. Niinhän tässä kävi, kun oli hieman erikoisempi Datsun diesel, niin sitä halusi myös joku muukin. Kun oli soviteltu hinnat paikalleen, minulta lähti hieno auto. Vaihdossa jouduin ottamaan Volga M24 dieselin. Taas tekisi mieli sanoa, että voi, voi! Tämä oli Konelassa rakennettu Peugeotin moottorilla liikkuvaksi säästöpossuksi. Ei muuta kuin pesu ja vahaus ja suunnuntain Aamulehteen ilmoitus. Niin löytyi tällekin halukas ostaja, mutta ei paljon jäänyt kyllä vaivan palkkaa!

Onni myötä

Volvo-Autossa oli Opel Record 1,9-automaatti vm. 1973. Kivan vaalea kultaväri. Tämän sitten ostin. Tässä oli uudempi kaasutin. Teimme monen moista huoltoa ja tarkastusta, mutta emme saaneet tätä kulkemaan alle 16 litran kulutuksen. Menin Pohjolan kursseille Hyvinkäälle. Siellä luin Hesaria ja huomasin Järvenpäässä olevan myynnissä Datsun 240 C, vm. 1972. Soitin ja kysyin vaihtoa Opeliin. He lupasivat jopa vähän maksaa minulle, kun Datsunissa oli pieni vaurio maskissa ja puskurissa. Ei muuta kuin ajo-ohjeita kysymään ja seuraavana päivänä Järvenpäähän Opelilla ja takaisin Datsunilla. Datsunissa oli tosiaan pushuri ajettu johonkin solmuun ja maski oli kärsinyt. Puskurin romu oli takalattialla. Sitä ei kyllä saanut oiottua. Rakensin eteen VW:n pystykoristeista jonkunlaiset top-pauksen vaimentajat. Joskus näissä asioissa on onni myötä. Joku kertoi nähneensä Kangasalla seisomassa perään ajettua vastaavan auton. Eikä muuta kuin etsintä päälle! Auto löytyi Ranta-Koivistosta eli melkein tästä naapurista. Omistaja halusi myydä sen, jopa aika sopivasti. Sain tästä etupäähän hyvät osat. Se kaveri, jonka autoja olin lainaillut, oli vaihtanut sen Valian-



Datsunit rivissä: ruskea 220C,vm.1978. Tähän vaihdoin sen 280 C:n dieselin, sitten 240C, vm. 1972. Tähän vaihdettiin katto ja väri, sitten 220C diisselivm. 1970. Tästä korjasin ruostevauriot ja paljon mutta ja vaihdoin värin.

tin myös Datsun 220 dieseliin ja sai tästä autoonsa aika hienon sisustuksen.

Jostain ostin taas Jeep Wagoneerin, vm. 1973, jossa oli kuusisylinterinen moottori ja manuaalivaihteisto. Tein tälle myös kunnostushuollon ja katsastuksen. Sunnuntailehteen ilmoitus ja Jeepille tuli uusi omistaja.

Datsun 240 C parantui koko ajan, kun sitä huolsin ja ajelin. Työkaveri, joka osti minulta aikoinaan sen Amazonin, oli minulla joskus kyydissä. Myös hän ihastui Datsuniin, joten Amazon tuli minulle takaisin ja Datsun lähti hänen ajokikseen. Volvoa kun hieman maalailtiin ja muutenkin fiksailliin, löytyi pari halukasta ostajaa. Ensimmäiseltä, joka tuli rahojen kanssa ostamaan

autoa, jouduin ottamaan sopivaan hintaan Toyota Corona Mk 2:sen. Seuraava Volvon

ostaja tuli myöhemmin illalla. Hänelle kerroin Volvon jo menneen, mutta hommasin hänelle



Katto pois, uusi tilalle ja valmis lopputulos!



hyvään hintaan Toyotan. Ja niin hän ihastui Coronaan ja lähti sillä. Pari autoa myyty samana iltana, harvinaista!

Datsuneita

Auto-Kulmaan tuli Kangasalta Liuksialan kartanosta aika erikoinen Datsun 240 K GT, vm. 1983. Tämä oli minun makuuni. Siinä oli sama kuusisylinterinen moottori kuin edellisessä Datsunissa ja automaattivaihteisto sekä upea Coupe HT-kori. Hinta oli kohdallaan, niin se tuli minulle. Hieman tarkemmin kun sitä pöyhin, se ei ollutkaan niin hyvä kuin miltä näytti. Helmojen sisäpuolella ja lokasuojien sisällä oli ruostetta. Jouduin purkamaan sisustuksen ja hitsailemaan aika paljon alustaan uutta peltiä. Hitsaus tehtiin siihen aikaan kaasulla, migistä ei vielä nähty edes unta! No, aikansa auton alla maattua, sitä saattoi ryhtyä kasaamaan

ja massaamaan sekä katsastamaan ja nautiskelemaan upean Coupén kyydistä. Ehkä Coupe ei ollut kuitenkaan perheellisen ajokki, joten vaihdoin sen 220 C Dieseliin, vm. 1976. Tähän tein alaosan maalauksen. Autossa oli paljon kiven iskuja; näissä on sillat pyöreät ovet ja se alapuoli on kivien maalitauluna.

Tämän mallinen Datsun on vielä aika askeettinen, yhtenäinen kolmen henkilön etuistuin ja muutenkin aika köyhä varustelu. En tällä kovin kauaa ajellut, kun hoksasin paremmin varustellun 1978-mallin. Väliaraha oli sopiva, joten taas vaihtui auto. Tässä 1978 dieselissä oli hyvin samantyyppinen varustelu kuin siinä edellä kertomassani 260 C:ssä ja 240 C:ssä ja 240 K-GT:ssä. Näissä malleissa oli vielä muhkeammat istuimet kuin niissä vanhemmissa ja muita hienouksia. Ainoastaan moottori oli aika tehoton 2,2-litrainen, jossa oli vielä kierroslukurajoitin. Autossa oli viisivaihteinen vaihteisto eli satasen vauhtia mentiin aika mukavasti. Vääntöähän tässä Datsunin dieselissä oli mukavasti.

Datsuneita innostuin rakentelemaan muutenkin. Kangasalla oli Datsun 240 C, aika lähäsien näköinen. Alaosa oli maalattu siniseksi ja katto oli maalattu massalla muistuttamaan vinyylakattoa. Ostin tämän. Lähempi tarkastelu paljasti



Datsun 280C vm. 1980, takana näkyy vaihdokki, mihin tämän vaihdoin.

paksun massakaton syyn. Kattolle oli pudonnut jotain ja katto oli moukaroitu ylös ja peitetty paksulla massalla. Onneksi varaosa-autossa oli tasainen katto. Rälläkkä töihin ja Heimon Reskan kanssa vaihdoimme katon. Vaihdon jälkeen maalautin auton valkoiseksi. Siitä tuli aika hieno ja aika pian sille tuli pihaan ostaja, joka myös piti siitä. Samanaikaisesti ostin jostain liikkeestä Datsun dieselin, vm. 1973. Tämän ruostevauriot korjasin ja maalautin sen. Se oli punainen minulle tullessa. Minä tein siitä taas vaalean sinisen.

Aikamoisia hommia nämä värrin vaihdot, kun mielestäni pitää maalata myös ovet ja luukut ja luukkujen reunat. Tämä lähti Pohjanmaalle, Pohjanmaalla ymmärrettiin diiselleiden päälle.

Hyi hyi!

Datsunilta tuli uusi dieselmalli eli 280C vuonna 1980. Kävin Auto-Kulmassa tutustumassa uutuuteen ja huomasin, että moottori on rakennettu vanhan 280C:n runkoon. Taas alkoi rakentelun into poltteleen. Tutkin AVK:n listoja ja HUPS!

Myyntiin tuli tällainen uuden karhea 280 C:n moottori. Puhelinsoitto Espooseen ja varaamaan itselle tämä moottori. Jostain sain peräkärryn lainaksi ja sitten noutamaan tätä moottoria ja sovittamaan sitä 220 C:n nokalle. Sinnehän se mennä lipsahti. Edellisen kerran, kun vaihdoin pitemmän moottorin tilalle lyhyemmän, jouduin jatkamaan kardaania, nyt tämä kardaani piti lyhentää. Sain maahantuojaalta Aro-Yhtymältä paperin, jossa hyväksyttiin moottorinvaihto. Ei muuta kuin muutoksikatsastamaan hie-man erikoisempi taksi-Datsun!

Tosiaan alkuperäisellä 220-dieselillä auto oli aika hidas, nyt oli kiva leikkiä? Messukylässä oli kaksi kaistaa Kangasalan suuntaan. Oikealla kaistalla ajaessa aina löytyi yrittäjiä vasemmalle kaistalle. Nämä kaistathan yhtyvät siinä Messukylän kirkon alapuolella. Tällä systeemillä jäi moni ihmetteleen, että mihin Datsun häippäsi, hyi hyi olinpa tuhma! Datsunissa oli edelleen 220 Diesel-merkit ilmoittamassa tyyppit. Tämän vaihdoin Autoparissa tällaiseen uudempaan 280 C Dieseliin, joka oli automaattivaihteinen.

Malliudistuksessa vuonna 1984 näihin tuli ylivaihteellinen vaihteisto. Taas aloin seurata AVK:n purkuosia. Hetken päästä sinne tuli myyntiin uudenkarhea loikkarilaatikko. Ei muuta kuin Espooseen ja auton

alle vaihtamaan vaihteistoa. Nyt oli hienosti ja äänettömästi kulkeva diisseli-Datsuni! Tämä oli vielä mielestäni hienon värinen: vaalea metallihohto vihreä, vihreät väri lasit ja vaalean harmaa sisustus. Mukava ja tyylikäs auto, ainakin minun mielestäni. Eikä vain minun mieleinen, vaan tälle löytyi ostaja ihan yllättäen. Joku seurasi minua vanhemmalla 220 C Dieselillä ja halusi meidän vaihtavan autoja. Rahapula kun vaivaa aina, niin taas oli väliarhalle tarvetta. Vaihdoissa tuli tosiaan samanlainen 220 C diesel-Datsun vm. 1978 kuin minulla oli ollutkin. Tämä oli vaalea metalliharmaa päältä ja musta sisustus.

Tämä vaihtui aika erikoiseen autoon: Chevrolet Citation 5 D sedan, vm. 1980. Moottori oli 2,8-litrainen V6, automaatti ja etuveto. Kaikkea ne amerikkalaiset keksikään tehdä! Tämä oli mielestäni aika hieno ja kiva auto. Suomessa ei silloin saanut lyijytöntä bensiiniä, joten katalysaattorin maahantuoja oli vaihtanut tavalliseen äänenvaimentimeen. Isosta bensaletkusta oli ilkeä tankata pieneen tankin aukkoon. No, onneksi tämä oli aika pieniruokainen, joten tankata tarvitsi harvoin. Tämä oli myös ns. monitoimi-auto eli takaselkänojat kaatui alas ja ison takaoven sai nostettua ylös, joten se oli tilava farmariauto.

Emännälle olin fiksailut



Chevrolet Citation



Käyttö- ja harrasteauto joskus 1980-luvulla.

käyttöön Minejä. Arja tykkäsi niistä ja olivathan ne kivoja laitteita. Sitten kunnostin hänelle B-mallin Kadetin. Tämä oli eka B-malli, vm. 1966.

Kuuden voltin virroilla ja pienillä takavalloilla. Tätä oli ajettu aika vähän. Vaalea sininen väri oli vaan kulunut. Oliko pidetty ressuria päällä vai miten se oli haalistunut ja naarmuuntunut? No, maalilla ja fiksauksella, tästä tuli upea kulkuväline.



Emännälle tehty Opel Kadet B, vm. 1966



Datsun 240 C. Tämän vaihdoin siihen Recordiin, vieressä kaverin Diesel-Datsun.



Ei kulumia, virheitä, haalistumia. Kaikki kuin uutena. Rattikin edelleen karhea!

Museotarkastuksessa nähtyä

Viime lehdissä on ollut muutama kollega Pasin kirjoittama juttu. Ajattelin vuorostani tarttua "ky-nään" ja naputella jutun sen arvoisesta autosta. Kyllä me useinkin nähdään museotarkastuksella hienosti säilyneitä, tai entisöityjä autoja, mutta tämä yhdistyksen jäsenen, Marko Salokorven BMW on lähes ihmeellinen säilymä. BMW-merkkiä yli 30 vuotta harrastanut Marko toi auton näytille tarkastukseen vain vähän yli 57 000 kilometriä mittarissa, ja vallan esimerkillisen hyvin puhdistettuna sisältä, päältä ja konehuoneesta. Liekö tuo ikinä niistä paikoista edes likainen ollut...

Alkuperäistä kaikki on vaan

BMW on jälkituotu Suomeen Hollannista klassikkoautoja myyvistä liikkeistä. Sen koko historia on aukottomasti tallella, ja siihen on vaihdettu vain



Kuin suoraan Vehon näyttelytilasta vuonna 1990!

muutama kulutusosa kokosen historian aikana, kuten takaaäänenvaimennin, polttoainesuodatin, vesipumppu ja termostaatti. Autoon ei ole

myöskään lisätty mitään jälkikäteä, vaan siinä on ne lisävarusteet, joilla rouva Christel Markowski on auton uutena tilannut. Mainittakoon näistä

mm. M-technic alusta, 14" alumiinivanteet 195/65 14 Uniroyal renkain, jotka muuten ovat autossa edelleen alla! Varapyörää myöten jokainen rengas oli pais-



Alla edelleen ensiasennus-Uniroyalit!

tettu viikolla 22 vuonna 1990! Lisävarusteisiin palatakseni, niihin kuuluu myös vihreät sävylliset, ohjaustehostin, keskuslukitus, ja Bavaria C-II radio teleskooppiantennilla.

Hyvistä käsistä

Christel Markowski ajoi autollaan kesäkuusta 1990 kuolemaansa saakka vuonna 2004, noin 20 000 kilometriä. Tuolloin auto siirtyi hänen pojalleen Jakubille, joka jatkoi mallista ajaa, vain kesäaikaan. Vuonna 2007 auto myytiin Hollantiin autoharrastaja ja klassikkoautomyyjä Galid Raisille, joka on sitten ilmeisesti hyvinkin mieleiseen kuluneeseen enimmäkseen kilometrit kurvaillutkin. Häneltä Marko tämän osti vuonna 2020 hieman vajaat 57 000 kilometriä ajettuna.

Arvostelu "oikeaan laitaan"

Marko kertoi autosta minulle noin vuosi sitten. Hän kertoi tuovansa sen näytille, kunhan ikä on täynnä ja kelit kohdillaan niin, ettei tarvitse autoa uutta loskassa. Nyt heinäkuussa se päivä sitten koitti. Saimme ihailla Markon pieteetillä puhdistamaa BMW 318i:tä. Mukana tekemässä huomioita autosta olivat minun ja Pasin lisäksi myös kaksi uutta koulutettavaa tarkastajaa, Lauri Salokangas ja Ari Rintakoski. Tarkastuksen arvostelukaavakkeessa on ajoneuvoa ja sen eri kokonaisuuksia mahdollista arvioida arvosanoilla 1-5, ykkösen ollessa hylätty ja vitosen ollessa varattu uudenveroiselle tai uusitulle osalle/osakokonaisuudelle. Hyvin harvoin, jos koskaan, on entisöimättömälle, alkuperäisessä kunnossa säilyneelle ajoneuvolle mahdollista antaa arvostelut ihan "oikeaan laitaan". Markon BMW:n tapauksessa emme löytäneet huomautettavaa, on se niin käsittämättömän hienosti säilynyt.

Nelosen olisi ehkä voinut antaa alkuperäisten työkalujen mukana tulleesta "BMW"-puuvillaliinasta, se kun oli ainakin kerran käytetty! Marko kuitenkin perusteli liinan kuntoa sillä, ettei sitä oikein voi pestä; liinassa oleva BMW-logo häviää pesussa!! Lisäksi Markon pieteetti auton pitämiseksi alkuperäisessä asussa näkyy myös esimerkiksi auton akussa. Sekin on merkiliikkeestä hankittu ja BMW-logoilta. Myös auton rekisterikilvet on varta vasten hankittu ajoneuvon ensirekisteröi-



Konehuonekin tehtaan jäljiltä!



Kuljettajan istuimella lakana, jolla Marko suojaa penkin ajaessaan autoa!



Alkuperäiset työkalut olivat paikoillaan virheettömässä tavaratilassa.

nin aikaan sopivalla tunnuksella! Ei voi kuin hämmästellä, kuinka paljon jotkut panostavat ajoneuvon aikakauskorrekteihin yksityiskohtiin. Toivomme Markolle tur-

vallisia kilometrejä BMW:n ratissa! Oli ilo päästä tarkastamaan tällainen säilymä.

Ville Koskeniemi



Vuoden 2020 Olavi Sallinen-palkinnon sai Kari Kettunen, kuvassa palkintopystin kanssa. Sateen sattuessa palkinnon jakotilaisuus pidettiin sisällä Vehoniemen Automuseossa, jonne palkittu ajoneuvo jäi näytteille. Auto on Citroen 7C vm. 1938.

Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2020

Kun Olavi Sallinen täytti 50 vuotta vuonna 1982 halusi yhdistyksemme muistaa häntä Matti Mönkäreen taideteoksella, jossa on hänen kasvon piirteensä ja mehiläinen ahkeruuden ja uutteruuden symbolina. Olavi luovutti pystin yhdistyksemme jäsenten vuoden parhaan entisöinnin palkinnoksi. Tavoitteena oli kannustaa yhdistyksemme jäsenten ajoneuvojen entisöinnin laatua. ”Vanhan Liiton Miehet” päätyivät palkitsemiseen, jossa on kolme elementtiä: kiertopalkinto ja sen muistomitali, stipendi ja julkisuutta. Palkinto on jaettu vuodesta 1983 alkaen, jolloin ensimmäisen kerran palkinnon sai vuonna 1982 valmistunut entisöinti.

Yhdistyksen hallitus valitsee palkinnon saajan edellisen vuoden aikana, nyt siis vuonna 2020, tarkastetuista entisöinneistä. Hallitus on yrittänyt olla ennakkoluuloton ja etsinyt tyypiltään erilaisia ajoneuvoja. Tällä kertaa valinta oli poikkeuksellisen helppo, koska museoajoneuvotarkastajamme olivat valinneet ehdolle vain yhden ajoneuvon.

Citroen 7C

Citroen Traction Avant-mallisto oli 1930-luvulla autotuotannon huippua sekä ajoneuvo- että valmistustekniikaltaan. Traction Avant (=etuveto) oli mullistus henkilöautomaailmassa. ”Gan-

gsteri-Sitikkana” malliston tunnettuus säilyi nykypäiviin saakka, vaikka nimitys perustui vain malliston nopeimpaan kuusisylinteriseen malliin. Kaupallisesti mallisto menestyi 1950-luvulle, jolloin tehdas DS-mallillaan taas hyppäsi tulevaisuuteen. Suomessa Citroen Traction Avant-autot olivat harvinaisia 1930-luvulla eikä niitä se vuoksi ole jäljellä kuin harvoja yksilöitä.

Kari Kettusen Citroen 7C

Valintaperusteissa auto sai paljon pisteitä jo yllä mainituista teollisista arvoista ja harvinaisuudesta. Myös se, että auto on iältään melko vanha, on

arvo sinänsä. Se tallentaa palan Suomen tieliikenteen perinteestä 1930-luvulta, jolloin henkilöautoja oli hyvin vähän ja niistäkin suuri osa tuhoutui sota-ajan ja sen jälkeiseen huonoon hoitoon. Tätä Citroenia vanhempia OS-palkittuja ajoneuvoja on vain kymmenen. Nekin valtaosaltaan on palkittu jo 1980-luvulla.

Auto tallentaa perinnettä, koska Kari Kettunen on selvittänyt ja dokumentoinut sen koko historian. Auto oli säilynyt entisöinnin aloittamiseen saakka kokonaisuutena, joka olisi ollut ajokelpoinen takajarrut korjaamalla. Kari Kettunen on valinnut tien, että hän kunnostaa auton tehdaskun-

toiseksi. Se ainakin tallentaa auton liikennekelpoisuuden ja mahdollisuuden nauttia erään ajettavuudeltaan 1930-luvun parhaista autoista.

Hyvää lopputulosta on edistänyt se, että auton omistaja ja rakentaja on tilannut siihen Ranskasta ja Hollannista paljon osia, koska niitä Suomessa ei ole. Samoin hän on käyttänyt ammattiapua kohteissa, joissa hän on tiennyt, että jälki on parempaa kuin itse tehtynä. Lyhyesti yhdistyksen hallitus totesi valintaperusteiksi, joilla Sitikka olisi pärjännyt vaativassakin joukossa: Auton ikä, hyvin tunnettu ja dokumentoitu käyttöhistoria, fiksulla tavalla tehty entisöinti ja erittäin korkealuokkainen lopputulos. Auton on museoajoneuvotarkastaja Pasi Myllymäki esitellyt Hyrysyssä 2/2021.

Kari Kettunen

Kari Kettunen on urjalalainen jäsenemme, mutta syntyiisin Ilomantsista. Työuraltaan ja -kokemukseltaan hänellä on laaja pohja töistä laivalla sekä sähkö-, hydraulikka- ja pneumaattikka-aloilta. Hän on ollut kehittämässä kalkkistabilointi koneita. Töissä hän on ollut ulkomailla YIT:n palveluksessa Lähi-Idässä, Jugoslaviassa ja muuallakin Euroopassa.

Entisöintiharrastus on lähtenyt työkaverin projekteista. Viimeisin on Pappa-Tunturi Sitikan valmistumisen jälkeen. Ensimmäinen oli vuoden 1952 Royal. Niitä on kaksi ja 1938 HD. Työkaveri Porvoossa innostui Renaulteista, jolloin



Kaikki kiiltävät koristeosatkin ovat nyt uudenveroisia.

Citikka jäi ”ylimääräiseksi” ja Kari otti sen hoitoonsa. Se valmistui noin neljässä vuodessa. Auto on näytteillä Vehoniemessä. Kari on käynyt kesän mittaan sillä kotipitäjässään Ilomantsissa Karhufestivaaleilla, missä tapahtumassa oli myös kokoontumisajo. Hän kertoo, että Citikalla ei jää nykyajan liikenteen tukoksi. Toivottavasti auto nähdään osana ”liikkuvaa kulttuuriperinnettä” ensi kesän ajoissa. Onnea palkinnon johdosta!

Teksti ja KUVAT: Martti Piltz, Pasi Myllymäki, Kari Kettusen kotialbumi



Citroen ostohetkellä. Kari Kettusen kotialbumi.

OLAVI SALLINEN –PALKINNON SAANEET:

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

Kesätapahtumista

Teksti ja kuvat mpz

Kesällä pystyimme pandemiarajoituksia noudattaen jokseenkin suunnitelmien mukaisesti toimiin. Rajoituksethan koskivat lähinnä isoja yleisötapahtumia, mutta loppukesän aikana sentään saatiin viranomaisten kanssa yhteistyössä syntymään riittävät turvallisuussuunnitelmat ja niiden uskottavat toteutussuunnitelmat. Taloudellisesti kahdet Varaosapäivät tuottivat kohtuullisesti, jotta voimme esiintyä iloisa veronmaksajina. Samoin perinteinen paikallinen yhteistyö Mobilian ja Vehiksen kanssa voitiin hoitaa Varaosapäivien opeilla syyskuun alussa Kurvaa Kangasala-tapahtumassa. Erityisen ilahduttavaa oli, että näyttää siltä, että Näsijärvi-ajo saadaan edustuskuntoon sen 20-vuotisjuhla-ajoon ensi vuonna.

Näsijärvi-ajo 2021

Aurinkoisen kesän sadekuurot sattuiivat lauantaihin 10.7., kun 48 autokuntaa kokoontui Vehoniemeen. Ajoneuvokantaa oli laidasta laitaan, kun harrasteajoneuvoilla oli oma luokkansa. Moottori- ja polkupyörä puutuivat. Aamukahvin lomassa kyseltiin visaisia kysymyksiä, jotta maalissa voitiin jakaa palkintoja.

Reitti oli vähän tavallista pidempi ja siihen sisältyi ruokailu. Tuuloksen Kapakanmäki yllätti varmasti jokaisen. Iso parkki-

paikka, isot tilat, joihin pöydät oli sijoitettu pandemia-ajan mukaisesti harvakseltaan. Ja lisäksi tila oli ilmastoitu! Ruoka oli hyvää ja sitä oli riittävästi. Isäntäväkemme olivat iloisia ja ystävällisiä. Kapakanmäellä oli toinen kysymysrasti. Reitti oli rakennettu aikaisemman kaavan mukaan, että sille osui vanha Jyväskylän Suurajojen "pikataival", nyt patkä "Uskilan-Laitikkalan pikataivalta".

Maali oli Mobiliassa, jossa



Kotimaan matkailun idylliä Kapakanmäellä. Aurinko paistaa, pellot viheriövät ja massut ovat täynnä!

päivän auringon paiste katkesi kovaan sadekuuroon. Oletettavasti palkinnot menivät oikeille henkilöille oikeista ansioista, koska soraääniä ei kuulunut. Päivä siinä vierähti, väki jaksoi vielä jäädä katsomaan Koneita ja ihmisiä-näyttelyä.

Kehitystavoitteemme mukaisesti osanottajan täyttivät palautelomakkeen. Lomakkeita saatiin yli puolelta autokunnista. Se on nykyaikana huikean hyvä

tulos ja antaa luotettavaa pohjaa uusille suunnitelmille. Tulokset olivat erittäin kannustavia tämän kaltaiselle "koko päivän retkelle". Valmistaudumme Näsijärvi-ajon 20-vuotis- ja Benz Gaggenau 100-vuotisjuhla-ajoon ensi vuonna ja sitten seuraavina vuosina kerhomme 60-vuotisjuhla-ajoon ja FIVA World Rallyyn vuonna 2026. Kiitos osanottajille ja tapahtuman järjestäjille Jorma Paloselle ja Asko Niemiselle.

Kesän varaosamarkkinat

Kangasalan Varaosa- ja rompemarkkinat lauantaina 24. heinäkuuta onnistuivat hienosti, kun aurinko paistoi! Myyjä oli lähtenyt liikkeelle yhtä paljon kuin ruutuja oli piirretty eli hieman yli sata. Uusi ennätys tuli, melkein parikymmentä ruutua enemmän kuin vuosi sitten. Myyjät viihtyivät paikoillaan pitkään. He kehuivat kilpaa, kuinka hyvin kauppa oli käynyt!

Lippuja myytiin ennätysmäärä (noin 2 400) ja verottajan iloksi jäi ylijäämääkin. Asiakkailta tuli selvä palaute, että lipun hinta olisi pitänyt olla viisi euroa neljän sijasta. Se on kannustava tieto! Parkkipaikkaa oli suurennettu aika paljon. Hyöty kuivui siihen, että



Tässä turvallisuuspäällikkö Topi vahtii, etteivät asiakkaat innoissaan kompuroi ja tallo toisiaan ensimmäisessä ylämäessä.

Elokuun Varaosapäivät

Onneksi lauantai 28.8. oli kaunis päivä, jonka sää vielä parani iltapäivään. Aurinko saa aina ihmiset hyvälle tuulelle. Myyjä kasautui suunnilleen entiseen tahtiin, ruutuja myytiin 94. Myyjät kävivät kiittämässä ja kertomassa, että kauppa oli käynyt hyvin. Siinä toteutuu se kierrätyksen perusidea, että toisen romu on toisen aarre. Portilla näkyi, että jo selvästi ennen lipunmyynnin alkua parkkipaikalle marssi onnellisia ostajia pakoputki tai joku muu iso ostos kainalossa.

Väkeä pukkasi noin seitsemästä alkaen aika tasaisesti kahteen saakka. Lapsia oli varmasti kaikkien aikojen ennätysmäärä. Kun lipunmyynnissä katselee, niin on ilo myydä pääsylippu vanhemmille, jotka vetävät, työntävät ja kiskovat mukanaan lapsilaumaa. Myytyjä lippuja kertyi noin 1600, joka oli arvioon ja tavoitteeseen, 1500 myytyä lippua, ihan



Lipunmyynnissä on hauska katsella asiakasvirtaa. Kuvassa on Jussi-Pekka Hämäläisen Sisu, jonka lavan reunaan sopii tapahtumamme nimi.

kohtuullista. Makkarakioski myi taaskin "rallimakkaraita" sen, mitä oli hankittu. Koska tulos kaupassa syntyy ostamalla, niin hankinnoille oli saatu edullisemmat hinnat ja makkarat myytiin hyvällä katteella, vaikka hinta oli painettu makkarakopin seinään ainakin viisi vuotta sitten ja makkaran laatua on kuitenkin nostettu. Toinen yllätys lapsiperheiden määrän lisäksi oli harrasteautojen mää-

rä. Koskaan aikaisemmin ei ole ollut Varaosapäivillä näin paljon harrasteautoja.

Koronaepidemian aikana voi järjestää vain tilaisuuksia, joissa tehdään suunnitelma tartuntatautien leviämisen rajoittamiseksi voimassa olevien suositusten ja määräysten mukaisesti ja noudatetaan sitä. Meillehän tämä on jo rutiinia. Vaikka epäilemättä suosituksia ja määräykset ovatkin olleet

keskenään ristiriitaisia ja siten epäjohtomukaisia, niin yhteistyö viranomaisten kanssa on ollut joustavaa, opettavaista ja mukavaa. Meillä oli portilla ammatijärkkärit muistuttamassa "vahvasta maskisuosituksesta" ja jakamassa maskit niille tulijoille, joilta se puuttui. Maskeja jouduttiin antamaan noin joka kolmannelle tulijalle, mikä tuntuu yllättävän paljon. Menestyksestämme saamme kiittää tapahtumajohtajaa Kake Välimäkeä ja turvallisuuspäällikköä Topi Paanasta sekä tietysti tallovoakeä, jota oli molemmissa Varaosapäivissä yhteensä 40 eri henkilöä.

Tosi hienoja kekkereitä. Kesän kokemuksilla niitä jaksaa järjestää lisää! Ensi vuonna Varaosapäivät Mobilian tiemestaripiirissä ovat lauantaina 27.8. ja perinteinen Resta-Ranta-Markkina Teivossa perjantaina ja lauantaina 1.-2. heinäkuuta.

Kurvaa Kangasalle

Kurvaa Kangasalle on Museoajoneuvon päivän kehitelmä, mihin Mobilia, Vehoniemen Automuseo ja me Mobilistit halusimme liittää tapahtumapaikan, Kangasalan, nimen. Nyt siihen liittyivät Linja-autohistoriallinen Seura ja Pirkkanmaan Tiepalveluyhdistys sekä sydäniskuri-tiedotus. Koronan takia tapahtuma siirtyi kesäkuusta syyskuuhun ja tietysti vaati samat turvallisuussuunnitelmat kuin Varaosapäivät. Tälläkin tapahtumalla oli onnea. Kehnon oloinen sää parani päivän mittaan eikä satanut. Tosin kuulopuheiden mukaan lähiseudulla olleet sateet pysäyttivät monen tulijan jo kotipihaan.



Meidän pojat ja Pirkko makkarakopilla. Makkaraita meni hyvin kaupaksi ja yhdistykselle kilisi kassa ihan pikkuisen kotiinpäin. Henkilökohtaisesti sävähdyttävintä oli nähdä "Stadin Dösa" täällä metsän ja peltojen keskellä.

Meidän porukan urotyö oli makkarakioski, johon Pirkko Heinokin osallistui (pomonä). Makkaranpaistotoimen johtajana oli Jorma Palonen ja kenttäpäällikkönä Reska Heinon. Apumiehiä oli perinteisesti riittävästi. Erityinen kiitos heille!

Väkeä oli noin tuhat. Varmasti sateenuhka ja myöhäinen ajankohta popsivat osan kiinnostuneista jo kotiovelta. Keväisin väkeä on ollut enemmän. Vanhoja busseja oli kymmenkunta, joilla pidettiin iltaista non-stop-linjaa Vehoniemen museolle. Suosio oli hyvä. Harrasteautoja oli noin sata. Niiden keskuudesta jo pe-



Ilpo Niemi yhdessä poikansa Petri Niemen kanssa ovat kunnostaneet ajoneuvon isoisä Vilho August Niemen (s. 1907) vuonna 1925 linjalikenteessä olleen auton asuun. Hän aloitti kyseisenä vuonna liikennöinnin Luopioinen-Pälkäne-Tampere- sekä Luopioinen-Puutikkala-Hämeenlinna-linjoilla.

rinteisesti järjestäjät valitsivat viisi palkittavaa autoa:

Kantikkain: Citroën H Camionette vm. 1954 eli "Aaltopelti-Sitikka, omistaja Vesa Peura. Perusteluna oli, että se näyttää kanttikoneella tehdyllä. Samalla se osoittaa, miten ruma voi olla todella kaunis.

Kurvikkain: Chevrolet Impala vm. 1958. Tässä autossa kurvit ovat kohdallaan ja se on pirun kaunis fiftari. Sen omistaa J-P. Lehtinen perheineen.

Vauhdikkain: Turo Lepäsen Fiat 500 L vm. 1971,

perusteella, että auto edustaa upeasti italialaista muotoilua, ja pienestä tehosta huolimatta siihen liittyy vauhdin hurmaa.

Linjakkain: Ilpo Niemen Ford TT vm. 1925 perusteena perinteisellä tavalla kaunis ulkomuoto ja sen alkuvoimaisuus.

Korjattavin: Toyota Corolla DX vm. 1981, joka kuuluu Arja Hiihelle perusteena, että tiepalvelun näkökulmasta auto olisi erittäin todennäköisesti heidän autettavissaan jatkamaan matkaa.

TULEVIA TAPAHTUMIA

SYYSKUU

Tiistai, 29. syyskuuta klo 16 mennään tutustumaan Reijo Hietasen kalustoon. Osoite on Hepolamminkatu 22, portti 3B Hervannassa.



LOKAKUU

Maanantait 4., 11. ja 18. lokakuuta talkoot Restaurannassa. Siivotaan pihaa ja tyhjennetään turhaa roskaa ja rojua ladosta, varastosta ja vahasta rakennuksesta. Ja tietysti järjestetään tarpeelliset tavarat paikoilleen.

MARRASKUU

Keskiviikko, 24. marraskuuta klo 18 Syyskokous Teivon ravikeskuksen Grand Prix ravintolassa. Kokoukseen voi osallistua myös etänä. Katso kokouskutsu Hyrsyn sivulta 39 ja etäohjeet alta.

JOULUKUU

Sunnuntai, 15. joulukuuta Puurojuhla klo 15 Sasin Toukolassa. Katso ilmoitus Hyrsyn sivulta 37. VUODEN VAIHTEEN KIEPPEILLÄ VAPRIIKIN AUDITORIOSSA aloitamme seminaarisarjan mobilismin tulevaisuudesta yhdessä Postimuseon ja Mobilian kanssa. Toistaiseksi on sovittu kaksi tilaisuutta tälle vuodelle. Toisessa niistä käsitellään ensi vuoden Museoviraston kulkuneuvoavustuksia. Museoviraston kulkuneuvojen avustusten hakuaika alkaa 1.1.2022.

ENSI VUONNA

Näsijärvi-ajo lauantai 18. kesäkuuta

Restaurantamarkkinat perjantai-lauantai Teivossa 1.-2. heinäkuuta

Kangasalan Varaosapäivät Mobilian tiemestaritukikohdassa lauantaina 27. elokuuta

Suunnitteilla on bussiretket, jotka osittain riippuvat tartuntatautiriskeistä:

1. Oulun Automuseoon, Vaasan Automuseon ja Kälviän autohajottamomuseon ja jonkun muun mielenkiintoisen kohteen kautta. Oletettavasti arkipäivinä, majoitus Oulussa tai Oulun seudulla.
2. Kaakkois-Virola, jatkoa kesken jääneelle retkellemme keväällä 2020, Tartto, Viron tiemuseo ja muita kohteita. Kolmen päivän viikonloppuretki.
3. Falun. Tätä on toivottu eniten, mutta ei Falunin DAK-marknadia ole järjestetty sen jälkeen, kun viimeksi siellä kävimme. Syyskuun ensimmäinen viikonloppu, lähtö torstaina iltapäivällä paluu sunnuntaina iltapäivällä.

OHJEET SYYSKOKOUKSEN TEAMS-JÄRJESTELYISTÄ

Kokoukseen voi osallistua yhdistyksen järjestämällä etäyhteydellä. Käytännössä se tarkoittaa tietokoneen tai älypuhelimien kautta Teams-yhteyttä.

Yhdistyksen jäsenet, jotka haluavat osallistua etäyhteydellä Syyskokoukseen, ilmoittautuvat 4.11. mennessä yhdistyksen rahaston hoitajalle (Ari-pekka Lällä) sähköpostilla lalla@kolumbus.fi. Vahvistus ja ohje tulee muutama päivä ennen kokousta.

Puhelimella on ladattava ja asennettava ensin Teams-mobiilisovellus, jotta voi liittyä Teams-kokoukseen. Jos Sinulla on puhelimessa jo valmiina Teams, valitse kokouskutsussa Liity Microsoft Teams-kokoukseen

Keskusliiton kuulumisia

"Uuttanormaalia" maailmanti-lannetta odotellessa voi todeta, että vaihteleva korona- ja ta-pahtumakesä on takana. SAHK:n hallitustyöskentelyssä on runsaasti asioita työnalla ja siten vireillä. Iso pyörä pyörii verkkaisesti mutta varmasti. Keskeneräisiä asioita ei tiedo-tella, mutta palaan näihin asioihin myöhemmin.

SAHK on kesällä kokousta-nut Teamsilla ja syksyllä taas ta-vataan kasvokkain. Koronan takia myös FIVA Nordic-Baltic Meeting on siirtynyt jatkuvas-ti eteenpäin ja tällä näkymällä se pidetään marraskuun alussa Virossa. SAHK:n puolesta ta-pahtumaan ovat osallistumassa SAHK:n FIVA- yhteyshenkilö Leo Belik, puheenjohtaja Antti Poussa, teknisen valiokunnan puheenjohtaja Mika Peippo ja allekirjoittanut. Koska ajoneu-

voharrastuksella saattaa jatkossa olla yhteisiä ulkoisia uhkia, on yhteistyötä ja vuoropuhelua Pohjoismaiden ja Baltian mai-den välillä tarkoitus kehittää. Viro on juuri liittynyt FIVAN jäseneksi. Myös Suomessa toi-von alan harrastejärjestöjen sekä museoiden tekevän enemmän yhteistyötä, esiintyvän yhteisenä rintamana ja ratkovan mahdol-liset ongelmat yhdessä. Joukossa on voimaa! Yhteistyöllä saavu-tetaan tavoitteita ja yhteistyön tekeminen on ihan aikuisten oikeasti hauskaakin.

Nautitaan hienosta harras-tuksestamme ja ajetaan vastuul-lisesti kulttuurihistoriallisilla ajoneuvoillamme!

Leila
Leila Suutarinen
puh 050 365 70 23
leila@automuseo.com



Mökki rannalla

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

Juhlaan? Kokoukseen? Saunailtaan?

Restauranta-kiinteistö on jäsenistön käyttöön vuokrattavissa. Hinta on lähes nimellinen 50 euroa/vuorokausi. Kirkkojärven ranta on vain katselua ja ihailua varten. Vesi on käyttökelpoista. Pihaa on hehtaarin verran. Vuokrattavaan tilaan kuuluu piha, grillikatos ja "uusi" tupamme. Rakennuksessa on tupasali, johon helposti mahtuu parikymmentä henkilöä istumaan pöytien ääreen penkeille. Tuvassa on takka ja jätinäyttö, mahdollisia sähköisiä esityksiä varten. Rakennuksessa on myös sauna, jossa olemme olleet kymmenen henkilön porukassakin. Saunalla on terassi järvelle päin, valitettavasti uiminen on vain mahdotonta. Pesutilassa on kaksi suihkua.

Restauranta-kiinteistöä hoitaa isännistö:

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

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

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



Vehoniemiajo 2021

”Autot on tehty ajamista varten”

Olavi Sallinen

Teksti Pentti Kallionpää, kuvat Tapio Hänninen, Jukka Toiva, Mika Viitasalo

Tämän vuoden Vehoniemiajo saatiin ajella loppukesän lämpöisessä ja auringon siivittämässä ilmassa elokuun lopulla. Vehoniemiajo on aina ollut mukava ja leppoisa tapahtuma, jossa ei ole mukana rasteja, joilla jonotettaisiin tehtävien suorittamista.

Ajo alkoi perinteisillä munkikahveilla Vehoniemen Automuseolla, lähdössä oli mukavasti aikaa tavata vanhoja ja uusia tuttuja sekä katsella ajoneuvoja aina -20 luvulta juuri museoiän saavuttaneihin ajoneuvoihin ja samalla myös tutustua Vehoniemen Automuseon näyttelyyn.

Yleisin ajoneuvo tapahtumassa oli Mercedes ja ne jakautuivat mukavan tasaisesti vuodesta 1951 aina -80 luvulta oleviin. Tälläkin kertaa mukana oli muutama kanttiautokin ja oli ilahduttavaa havaita, että nuoremmatkin autot olivat hyvin edustettuina ja tähän tietää sitä, että on myös nuorempia kuljettajia ja kartanlukijoita oli mukana.

Kaikkiaan mukana meitä oli reilut 30 ajoneuvoa ja tähän tarkoittaa, että tapahtuma sai kaikkiaan noin 80 henkilöä liikkeelle. Tämä on hyvä saavutus, kun huomioidaan miten myöhäisessä vaiheessa vasta Leila sai varmuuden, että ajo voidaan järjestää.

Kuljettajakokous pidettiin ennen lähtöä hienosti Ari ”Artturi” Reinikaisen johtamana. Itse reitille lähdettiin Artturin vetämänä Dodge Coronetin ratissa. Ajo noudatteli taattu ja Kangasalan maisemia ja oli kiva ajella myös Kangasalan keskus-

Tällä kertaa ajossa oli peräti kaksi keltaista Saab 900 Cabrioletia vm 1997: jyväskyläläisen Tapio Hyytiäisen ja hämeelinnalaisen Mika Viita-ahon. Kuvassa Mikan Mellow yellow.



Ajon vanhimmat autot olivat 1920-luvulta: Ilpo Niemen T Ford vm 1926 ja Seppo Tuomisen Chevrolet Touring vm 1927.

tan läpi. Matkalla poikkesimme tutustumassa Sinikka ja Mikko Meurmanin vaalimaan Varsamäen Hevosajoneuvomuseoon.

Loppuosalla ajoa suuntasimme maalia kohden Kangasalan Kisarantaan Tampereen Mobilistien Rompetorille. Kulkue ajoi Mobilia-museon kiertäen ihan pääoven edestä, jossa Ari-Pekka Lällä esitteli ajokunnat tottuneesti paikalla olleelle lukuisalle yleisölle.

Nautittuamme maukkaan keittolounaan oli mahdollista kierrellä Rompetorilla tekemässä löytöjä. Sitten kohti kotia, mutta kotimatalla Mersun nokka veti väkisin vielä ilta-päiväkahvitteiluun Vehoniemen Automuseolle.

Suurkiitos Leilalle, Artturille, Tampereen Mobilisteille, Presco Oy:lle ja kaikille talkoolaisille, sekä tietysti osallistujille mukavasta päivästä.

Pena

Ps. Ensi vuonna tapaamme jälleen samoissa merkeissä!

Reijo Pirisen pastellivärinen Mercedes 220 vm 1963 on herkullisen näköinen valkosivuinen.





TERVETULOA LÄHIRUOKA- JA KÄSITYÖOSTOKSILLE
VEHONIEMEN AUTOMUSEOLLE

* Joulupuuropäivät **27.11.-19.12.** klo 10-16

* Joulupuodista jouluherkut **27.11.-19.12.** klo 10-17

Media-kortti

Näin kirjoitat Hyrys-sy-lehteen

Jäsenlehtemme syntyy jäsenten kirjoittamista jutuista. Siksi toivomme kaikenlaisia juttuja, jotka liittyvät Tampereen Seudun liikenteen historiaan, "tallijuttuja" ajoneuvojen rakentelusta, yhdistyksen toiminnasta tai yhdistyksen jäsenten "seikkailuista"

Vinkki:

Keksi joku repäisevä otsikko, kirjoita juttu ja ota useampia kuvia.

Mainitse oma nimesi kirjoittajana.

Kuvissa pitää olla kuvaajan nimi.

Jos kuva ei ole omasi, sen käyttämiseen pitää olla lupa.

Lähetä aineisto: martti.piltz@mobilia.fi

Kuvat muotoa .jpg tai tif, koko mahdollisimman suuri, ei omia rajauksia, rajausohjeet tarvittaessa mukaan. Kuvien päälle ei tekstiä tai kuvioita.

Kuvien määrä sopusoinnussa jutun pituuden kanssa, esim. 2-sivun juttu 3-4 kuvaa, 4-sivun juttu 5-7 kuvaa.

Jutun pääkuva merkitään mielellään jutun kirjoittajan toimesta.

ILMOITUKSET:

Osto- ja myyntipalstalla julkaistaan vain harrasteajoneuvoihin ja niiden tallentamiseen liittyviä ilmoituksia. Jäsenten ilmoitukset julkaistaan veloituksetta, muiden ilmoitukset hinnaston mukaan.

ILMOITUSKOOT:

1/1-sivu	210 x 265 takasivu	+ leikkuuvara 3mm	500€
1/1-sivu	210 x 297	+ leikkuuvara 3mm	400€
1/1 -sivu	185 x 265		400€
1/2 -sivu	vaaka 185 x 130	• pysty 90 x 265	250€
1/4 -sivu	vaaka 185 x 63	• pysty 90 x 130	150€
1/8-sivu	90 x 63		80€

Julkaisija on yleishyödyllinen yhdistys, hintoihin ei lisätä arvonlisäveroa.

HYRYSYSY

Tampereen Seudun Mobilistit ry

2021

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry

Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen

Lehden osoite: martti.piltz@mobilia.fi

Ulkoasu:

Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com

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

Vuoden 2021 HYRYSYSY:t ilmestyvät:

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

ARTIKKELIT

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

Painos: 700 kpl

Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere

ISSN 0789-094X (painettu)

ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)

1/4 s.	185 x 63
1/4 s.	90 x 130
1/2 s.	90 x 265
1/8 s.	90 x 63
1/2 s.	185 x 130



Hyrys-syn
kauppapaikka

Myy tai osta.
Ilmoita Hyrys-syn kauppapaikassa!

Ostetaan

Essex Super Six 1930 kaasutin Marvel VE 10-195. Timo Renko, Tampere, puh. 050 529 1682, timo.renko@kotiposti.net

Myydään

Epro-Fast Oy:n loppuvarastosta myydään erilaisia vanhoja **venäläisiä metallintyöstökoneita.**

Teollisuusluokan sorveja, hioma-koneita, prässejä, jarrurumpu-sorvi, sorvi, hydraulipumppu hydrauliiikan käyttöä varten yms. Myös mahdollisesti tarvikkeita ja osia. Tavarat Tampereella. Hinta konekohtaisesti. Tervetuloa katsomaan!

Yhteydenotot ensisijaisesti sähköpostitse ilmari.fast@gmail.com tai puhelimitse 050 5222 571 / Ilmari Fast

PUUROJUHLA

Perinteiset Puurojuhlat pidetään
SASIN TOUKOLAN juhlatalossa
Sunnuntaina 15. joulukuuta 2021 klo 15 alkaen

Osoite on Sasintie 20.
<http://www.sasi.fi/juhlatalo-toukola/>

Puuroa • Yhdessäoloa • Arpajaiset
Meitä viihdyttää
TERVETULO!



KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi



Kannattajajäsenyyteen sisältyy yhdistyksen oma lehti HyrysSYSy 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 haluamanne nimen sähköpostilla: tammob1964@gmail.com

Tampereen Seudun Mobilistit ry Hallitus

TÄRKEÄÄ POSTIA!

Vuoden 2022 jäsenmaksu on lähdössä itse kullekin jäsenelle sähköpostiin tai kirjepostina Syyskokouksen jälkeen marraskuussa.



Tänäkin vuonna lähetämme yli 600 jäsenmaksua ja niiden kulut ovat yhdistykselle aina merkittävät. Mitä useampi hoitaa jäsenmaksunsa sähköpostilla, niin sen edullisempi se on yhdistykselle ja tietysti helpompi Sinulle jäsenenä. Ilmoittamalla sähköpostiosoitteesi saat myös kuukausikirjeemme! Tulevaisuudessa viestintämme siirtyy yhä enemmän sähköiseksi, koska se aina ajankohtaista, nopeasti käynnistettävää ja päätellen kokemuksista tehokasta.

Lehden ilmestymisaikaan lähetämme tietojen tarkistuspyynnön kaikille jäsenille, jotka ovat ilmoittaneet meille sähköpostiosoitteensa. Ellet ole saanut tietojen tarkistussähköpostia, niin tarkista ensin roskapostikansiosi ja mikäli et löydä viestiä sieltäkään, niin olethan yhteydessä jäsenrekisterin pitäjään, arttu.heinonen@heinoset.net tai ari-pekka.lalla@elisa.fi, jotta saamme päivitettyä osoitteesi.

Emme ole suunnittelemassa henkilöjäsenmaksuun mitään postitus- tai laskutuslisää johtuen kirjepostin aiheuttamasta postikulusta, kuten näyttää olevan yleinen tapa yhdistyksissä, mutta toimivat sähköpostiyhteydet ovat hyödylliset sekä jäsenille että yhdistykselle.

Hallitus

KOKOUSHKUTSU
Tampereen Seudun Mobilistit ry:n

SYYSKOKOUS

Keskiviikkona 24.11.2021 klo 18.00
Teivon Ravikeskus, Katsomoravintola
Grand Prix: Velodromintie 2, 33420 Ylöjärvi
Tilaisuus alkaa klo 17 kahvilla.



13 § YHDISTYKSEN SYYSKOKOUS

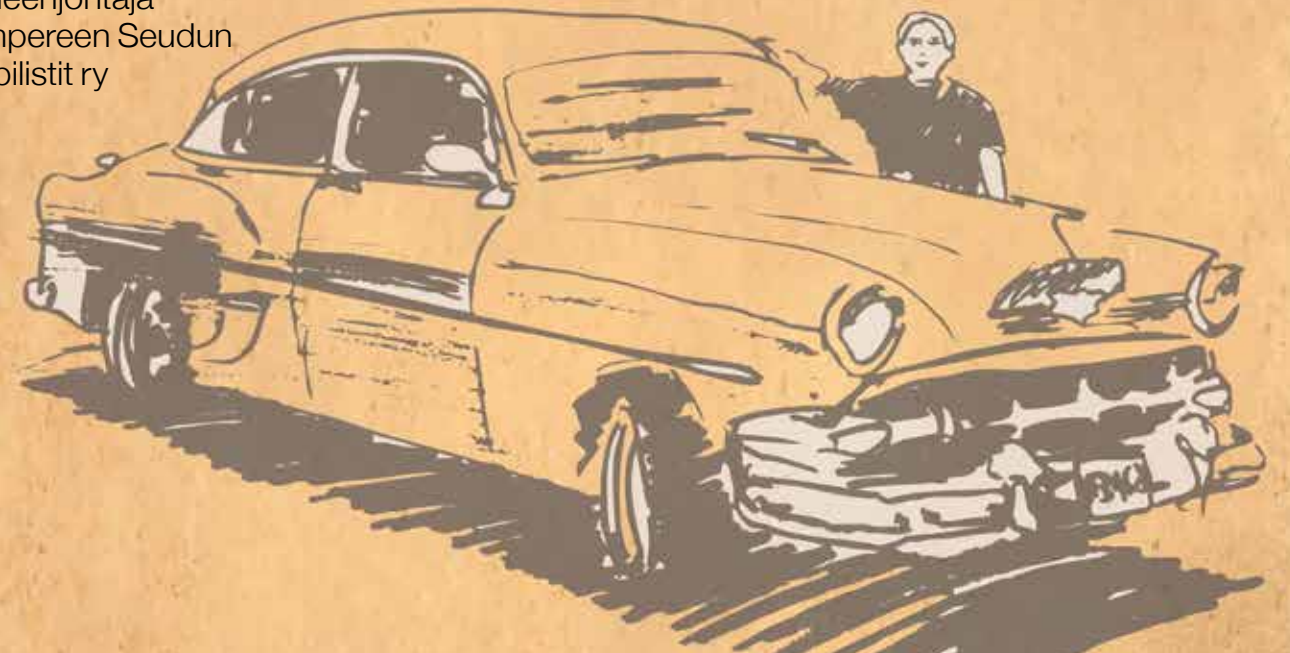
Yhdistyksen syyskokouksessa päätetään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri.
- 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
- 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4) Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
- 5) Hyväksytään yhdistyksen toimintasuunnitelma seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 6) Määrätään hallituksen puheenjohtajan ja muiden jäsenten kokouspalkkiot ja matkakorvaukset, sekä tilintarkastajien palkkiot seuraavaksi kalenterivuodeksi.
- 7) Määrätään yhdistyksen jäseniltä kannettavien jäsenmaksujen suuruus seuraavaksi kalenterivuodeksi.
- 8) Hyväksytään yhdistyksen talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 9) Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 10) Valitaan hallituksen muiden erovuoroisten jäsenten tilalle uudet jäsenet
- 11) Valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa seuraavaksi kalenterivuodeksi
- 12) Käsitellään muut kokouksessa mainitut asiat.

Yhdistyksen jäsenen on syyskokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä hallitukselle kirjallinen esitys lokakuun 15. päivään mennessä.

TERVETULOA

Martti Piltz
Puheenjohtaja
Tampereen Seudun
Mobilistit ry





YLI 1300:n NIMIKKEEN VALIKOIMA!!!



**OLEMME SAANEET
PUDOTETTUA PUOLEEN
RASKAAN KALUSTON PESUKUSTANNUKSET!**

RASKAANKALUSTON PESUJÄRJESTELMÄT JA KEMIKAALIT

Yli 30-vuoden kokemuksella



Pesuainelevittimet
Laimennusjärjestelmät

VAAHDOTTAJAT

Metallisaasteidenpoisto



Linja-autojen
Koronadesinfiointi
15 min.



Alumiinin puhdistus



Epäkesko - ja tavalliset kiillotuskoneet, sekä laikat ja tahnat



Presco Oy

- 03-53 400 53
- info@presco.fi
- www.presco.fi
- facebook.com/prescofinland

Koneellinen sisäpesu

Yksi pesuaine kaikille pinnoille