

HYRYSYSSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 4 / 2023





SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta	3
Tinkimättömän työn lopputulos.....	4
Suomen rekisterikilpien tarina	8
Keskusliiton kuulumisia	15
Merkkinurkka	16
Antin autot osa 11.....	18
Syyskokous	22
Puurojuhla	24
Rane muistelee osa 79.....	26
Kesämuistoja 2	33
Suunnittelutehtävä joulun ajaksi	37
Tammobin tapahtumat 2024	39

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry
Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen
Lehden osoite: martti.piltz@gmail.com
Ulkoasu: Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com
Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere
Painosmäärä: 750 kpl
ISSN 0789-094X (painettu)
ISSN 2736-8866 (verkkójulkaisu)



HyrysSYS 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 2024 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2024	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2024
2/2024	kesäkuun 3.	aineistopäivä 24.04.2024
3/2024	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2024
4/2024	jouluksi	aineistopäivä 24.11.2024

ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: www.tammob.com/hyrysSYS/mediakortti2021.pdf

ARTIKKELIT

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

HYRYSYSY 4/2023 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Antti Prusi, Pasi Myllymäki, Keijo Nylander

Kannen kuva:

Ford Taunus G37A De Luxe Deutsch Cabriolet vuodelta 1951 Jouni Nääpän entisöinnin jäljiltä. Auton väritys ja uutuuttaan kiiltävät kromiosat sopivat hienosti yhteen. Kuva Jouni Nääppä

Puheenjohtajalta

Viimeistä kertaa

Sanoista tekoihin

SAHK:n Syyskokouksessa valittiin Leila Suutarinen SAHK:n puheenjohtajaksi. Se oli noin neljän vuoden projekti, joka on osa strategiaamme. Keskusliittoyhteistyö-suunnitelman mukaisesti esitimme vuoden 2020 SAHK:n toimintasuunnitelmaan Parkanon Syyskokouksessa Häkan Sandbackan kanssa kolme asiaa:

1. Pitkän tähtäyksen suunnittelun aloittaminen,
2. Toimiston työn organisointi ja
3. Museoajoneuvotarkastuksen saattaminen nykypäivän haasteiden tasolle

Ne ovat edistyneet, Museoajoneuvotarkastus hitaimin, mutta se on ensi vuoden toimintasuunnitelmassa. Esityksemme silloin hämmästytti kokoukseen osallistujia, vaikka olimme alustaneet asiaa Puheenjohtajapäivillä ja aikaisemmissa SAHK:n kokouksissa. Kokouksen puheenjohtajiston pöydästäkin saimme vain yleistä hyminää, ellei silloin kokouksen isäntä ja kokouksen puheenjohtaja Antti Poussa olisi tarttunut asiaan. "Taistelijaparina" Sahn puheenjohtajaksi silloin valittu Antti ja varapuheenjohtajaksi valittu Leila Suutarinen ovat vetäneet SAHK:n herättämisen projektia varsin ansiokkaasti. Teho varmasti jatkuu, koska Antti ja Leila vaihtoivat paikkoja. Parivaljakon työ jatkuu. Nyt meidän joukosta olisi syytä löytää väkeä SAHK:n toimikuntiin ja vastaaviin toimielimiin.

Totta se on

SAHK nukkui pitkään. Ympäristö pääsi potkimaan harrastustamme päähän kauan aikaa. On selvää, että maapallon säilymiseksi elinkelpoisena on tehtävä jotain ja paljonkin. Toistaiseksi yhteiskunnan toimet ovat olleet lähinnä pelottelua ja erilaisia hätäisiä hämäysiskuja. Kun seuraa muiden yhteiskuntien kehitystä, niin jo Ruotsissa fossiilisten päästöjen rajoitukset ovat paljon pidemmällä. Tukholmassa on pieni alue suljettu polttomoottoriautoilta ja vanhojen harrasteautojen tuontia on yritetty rajoittaa



tai estää romun maahantuonti lakiin vedoten. Tosin se ei onnistunut.

Mutta nyt Romuautoasetus tulisi Suomessakin rajoittamaan vanhojen autojen säilyttämistä, tosin ei suoranaisesti Museoauton ajoneuvoluokan ajopelejä, mutta esimerkiksi varaosa-autojen tai komponenttien osalta. Tämäkin uhka kulmineituu esitetystä asetuksesta siksi, että alkuperäiskielen avainsanoja on suomennoksessa käytetty toisessa merkityksessä. Onneksi SAHK on nykyisin hereillä ja on laatinut varsin viisaan vastineen lain laatijoille. Mutta totta on, että meidän harrastuksemme on tulilinjalla.

Lopuksi

Tämä on viimeinen kerta, kun kirjoitan puheenjohtajan palstaa. Toivotan menestystä Patri Katalle ja eihän onnesta haittaa ole, muttei paljon hyötyäkään. Ensi vuoden Hyrsyissä olen sitten toimittajan palstalla.

Hyvää Joulun aikaa ja menestyksestä Uutta Vuotta

Martti Piltz

Tampereen seudun mobilistit ry
Puheenjohtaja (31.12.2023 asti)

Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

O. MÄNTYLÄ OY

LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon Aarre

ProMart



KANGASALA



Mesi M Auto oy

VEHONIEMEN
AUTOMUSEO

TAMMER
Lattiat



Taunus kuin uutena ajanmukaisen rakennuksen edessä.

Tinkimättömän työn lopputulos - Ford Taunus G37A De Luxe Deutsch Cabriolet 1951

Kiinnostuksen kohde

Kuluneena vuonna tämä avo-mallinen Ford Taunus on herättänyt ihmettelyä ja kummastelua useissa tapahtumissa. Voi sanoa, että kun auto on ilmestynyt johonkin tapahtumaan, se on vetänyt kiinnostuneita puoleensa kuin karpäpaperi karpäsiä.

Kyseessä on lempäläläisen Jouni Nääpän loppuun saattama kattava entisöinti. Sen kohteena on tällä kertaa Ford Taunus G37A De Luxe Deutsch Cabriolet vuodelta 1951. Auto on maailmallakin hyvin harvinainen. Näitä on aikanaan muutettu Karl Deutschin pajalla umpiautoista avomallisiksi ehkä

Kasausta uudenveroisilla koristeosilla.



Siisti moottoritila.



Kori maalattuna.



Tästä kunnostus jatkuu.



Kattokehikko kunnostettuna odottaa uutta kangaskattoa.



Hieno yksityiskohta on jarruvalo Taunus-tekstillä.

noin 100 kappaletta tietolähteistä riippuen ja tämä yksilö on tiettävästi ainoa Suomessa, kertoo omistaja ja entisöijä Jouni Nääppä.

Taunus Cabrioletin tarina

Tämä yksilö on kulkeutunut Suomeen hieman surullisellakin, mutta ainakin hyvin poikkeavalla tavalla. Saksalaiset turistit ovat saapuneet 1950-luvulla tällä autolla Suomeen. Heille sattui liikenneonnettomuus, missä auto vaurioitui etupäästään käyttökelvottomaksi. Turistit joutuivat palaamaan kotimaahansa ilman tätä autoa.

Auton osti vaurioituneena toimitusjohtaja Pentti Parpola Vesilahdesta. Hän kunnosti auton takaisin liikenteeseen kolarin jäljiltä. Auto oli hänen omistuksessaan useamman vuoden. Se kuitenkin ruostui siten, että se oli katsastettu edellisen kerän vuonna 1966. Sen jälkeen autoa oli käytetty työkonena maatilalla Vesilahdessa.

Jounin setä Veikko Nääppä oli maatilalla huoltamassa traktoria. Hän huomasi maatil-

ladossa seisomassa olleen Taunuksen, joka oli pahoin ruostunut ja kärsinyt työkonavuosista. Veikon veli Arvo oli puolestaan etsinyt itselleen autoprojektia. Arvoa auto alkoi kiinnostaa siinä määrin, että alettiin keskustelemaan mahdollisista autokaupoista. Parpola kertoi, että autolle olisi ostaja Ruotsissa tietyllä rahasummalla. Arvo halusi auton itselleen ja tarjoutui maksamaan saman summan kuin ruotsalainen ostajaehdokas ja auto päätyikin Arvo Nääppälle 10.10.1974.

Kunnostustyön alku

Arvo Nääppä aloitti kunnostustyöt purkamalla auton täysin. Työn edetessä selvisi, että auton korin puukehikko oli lähes täysin lahonnut. Sekin vaatisi täyden kunnostuksen ruostuneiden peltien lisäksi. Arvo kunnosti puukehikon itse ja sai sovittua, että lähipitäjässä Toijalassa olevalla autokorjaamolla kunnostettaisiin pellit kuntoon "välitöinä" ilman kiirettä, koska välityöt olivat varsin suuret. Peltityöt tehtiin ja



Auton takaosa on hieman erilainen kuin umpiautossa, takapää on muutettu muutenkin kuin muuttamalla avomalliseksi.

hitsattiin kaasulla sekä tinattiin.

Jo silloin 1970-luvulla oli vaikeuksia löytää osia harvinaiseen autoon, vaikka auto oli ”vasta” hieman yli 20 vuotta vanha. Arvo kuitenkin löysi muun muassa uudet ajovalot pohjineen sekä joitain pikkuosia. Hän myös kunnosteli vanhoja osia. Siihen aikaan osien hankkiminen oli hieman erilaista kuin nykyään netin välityksellä. Arvo oli aikoinaan kunnostanut moottorin sylinterikannen. Muutoin tekniikka oli suurin piirtein paikoillaan ja autossa oli pyörät alla ja vuosien käyttämättömyydestä huolimatta tekniikka vaikutti toimivan aikas hyvinkin.

Sukupolvelta toiselle

Vuonna 2017 Jounin isä Terho Nääppä kertoi Jounille, että Arvo saattaisi vuosien jälkeen luopua projektistaan. Jouni päätti jatkaa projektia, vaikkakaan helppoa se ei tulisi olemaan. Arvo toivoi, että pääsisi vielä Taunuksen kyytiin ja että auto jäisi mieluusti sukuun. Jouni teki kaupat harvinaisesta

autosta loppukesästä 2017 ja projekti siirrettiin Lempäälään Jounin hoiviin.

Arvon jäljiltä puinen korihikko ja pellit olivat jotakuinkin kunnossa, mutta osia ja työtä

riitti vielä paljon, Kori hiottiin peltipuhtaaksi ja koritöitä viimeisteltiin. Oman haasteensa



Akaan verhoon teki uudet alkuperäistä vastaavat verhoilut.



Tavaratilassa on mahtanut olla täyttä 1950-luvulla saksalaisten reissatessa Suomeen.

projektiin toi edelleen hankalasti löydettävät osat. Pikkuhiljaa osia kuitenkin löytyi pitkin Eurooppaa, kaikki kromiosat kromautettiin Suomessa uusiksi, Maalaus pohjatöineen uusittiin alkuperäisenkaltaisella sävyllä. Akaan verhoon teki uudet verhoilut ja teki uuden katon. Kattoon Jouni haki avustusta Museovirastolta ja saikin myönteisen päätöksen eli Museoviraston avustukset eivät ole pelkkää puhetta vaan kyllä niitäkin saa.

Loistava lopputulos

Kokonaisuus on erittäin hieno

ja varmasti hyvin samanlainen kuin uutena vuonna 1951. Autolle suoritettiin museoajoneuvotarkastus huhtikuussa 2023. Jouni Nääppä kertoo, että auton ensimmäisiä ajomatkoja olikin siirtyminen Lahteen Classic Motor Show:hun. Hieno suoritus vuosikymmeniä kesken olleella juuri valmistuneella autolla!

Ison työn tehnyt Jouni Nääppä on tyytyväinen työn tulokseen ja samoin olivat museoajoneuvotarkastajatkin. Hieno ja erittäin harvinainen lopputulos, joka erikoisuutensa ja siistin työn jäljen johdosta



Arvo löysi uudet ajovalot 1970-luvulla ja nyt ne on paikoillaan.

kiinnostaa kanssaharrastajia tahtumissa. Kuvaavaa on myös se, että olen kuullut erään pitkän linjan automiehen toteavan, että hän tulee aina hyvälle mielelle

nähdessään tämän auton.

Mukavaa Joulun aikaa kaikille ja muistakaa harrastaa talleissanne, kohta ajokausi taas alkaa!

Pasi Myllymäki

Teksti Pasi Myllymäki, historia Jouni Nääppä, kuvat Pasi Myllymäki, projektikuvat Jouni Nääppä



Kunnostettu ohjauspyörä ja kojetaulu sekä alkuperäinen lattiamatto Taunus-logolla, säilynyt lattiamatto on äärimmäisen harvinainen nykyään.

Suomen rekisterikilpien tarina

Teksti ja kuvat Keijo Nylander

Tässä käydään läpi Suomen rekisterikilpien historiaa tiivistetysti. Kerronta keskittyy tavallisiin peruslaattoihin. Puolustusvoimien-, Ahvenanmaan-, traktori- tai koekilvet eivät ole mukana. Seuraavassa Hyrysissä on katsaus museoajoneuvokilpiin. Tiedot voivat auttaa esimerkiksi valokuvien tunnistamisessa ja ajoittamisessa. Ja voihan sekin olla arvokas tieto, minkälaisissa kilvissä oma harrasteauto on joskus liikkunut.

Keijo Nylander on eläkkeellä oleva bussinkuljettaja. Hänen harrastuksensa on joukkoliikenne ja linja-autoliikenne. Hänen kotisivullaan www.kooren202.com on paljon perusteellista tietoa. Tähän on hänen luvallaan poimittu tiivis versio rekisterikilpien historiasta. Lisää tietoa on hänen kotisivullaan, jos asia kiinnostaa tarkemmin. Nylander on päivittänyt tiedot 21.9.2023.

Alkuajat

Rekisterikilvet moottoriajoneuvoihin otettiin käyttöön heinäkuusta 1907 alkaen Helsingissä. Sitä aikaisemminkin vuokra-ajuriin hevosajoneuvoissa ja polkupyörissä oli rekisterikilpiä. Vuokra-ajureilta periytyi rekisteröinti vuokra-autoihin ja myöhemmin muihin moottoriajoneuvoihin. Varhaisina aikoina autoissa saattoi olla omistajan itse tekemiä tai ulkomailta autoa seuranneita tunnuksia. Koska rekisteröinnistä ei ollut lakia tai asetuksia, ne perustuivat Helsingin kaupungin järjestysääntöihin. Yksityis- ja ammattiautoissa käytettiin erilaisia laattoja. Ne sisälsivät numeroita ja ne olivat vain auton takana. Muutamat kaupungit uusivat järjestysääntönsä Helsingin mukaisiksi. Kilvet ja värikyset vaihtelivat paikkakunnittain.

Vuoden 1911 jälkeen siirryttiin uusiin kilpiin ja rekisterilaatta tuli myös auton etupuolelle. Niihin merkittiin kaupungin nimi (esim. H:ki tai H:ors autonomistajan äidinkielen mukaan) sekä numero. Käytäntö omaksuttiin useissa kaupungeissa. Jo vuonna 1915 ajoitettiin valmistella valtakunnallista automobiiliasetusta, jonka perustana oli läänikohtainen tunnus ja poikkeuksena Helsingin tunnuksena käytettiin A-kirjainta. Asetus viivästyivät vuosilla ja vain A-tunnus ehdittiin ottaa käyttöön.



Turun ja Porin läänin kilpi vuodelta 1929. Kuva Tuomas Rainio.

Itsenäisyyden alkuaika

Kilvet olivat olleet ainakin jossain määrin paikkakunta-kohtaisia, joten irtautuminen Venäjältä ei vaikuttanut rekisterikilpiin mitenkään.

Vuonna 1922 tuli voimaan asetus autojen katsastuksesta ja rekisteröinnistä. Asetus koski kaikkia ajoneuvoja niin maaseudulla kuin kaupungeissakin. Uudet kilvet olivat valkoisia mustilla merkeillä. Ensimmäinen merkki oli edelleen kirjain, jota seurasi yhdestä neljään numeroa (A 1234). Kir-

jain oli läänintunnus. Muista poiketen Viipurin- ja Vaasan läänin tunnuksot olivat kaksikirjaimisia (VI/VA). Helsingin kaupungilla oli edelleen oma A-kirjaimensa. Takakilven yhteydessä käytettiin verokilpeä, joka sisälsi vuosiluvun ja joka vaihdettiin vuosittain.

Läänintunnukset: U = Uudenmaan lääni (poislukien Helsingin), A = Helsinki, T = Turun ja Porin lääni, H = Hämeen lääni, VI = Viipurin lääni, M = Mikkelin lääni, K = Kuopion lääni, VA = Vaasan lääni ja O = Oulun lääni.

Uusittu kilpimalli 1926

Vuosien 1926 - 29 kilpenä käytettiin edelleen valkopohjaisista mallia, mutta nyt myös edessä niitattiin peruskilpeen pieni lisäosa, johon ylimmäksi merkittiin pienillä numeroilla pääkilven numero-osa, ja sen alapuolelle vähän suuremmilla numeroilla vuosiluku. Lisäkilpi vaihdettiin vuosittain, ja se oli parillisina vuosina valkopohjainen ja parittomina vuosina sininen valkoisilla numeroilla (kuva 1).



Hämeen läänin kilpi vuodelta 1932.

Uudistettu malli 1930

Vuonna 1930 kilpimalli uudistui täysin. Lisäkilvistä luovuttiin, ja nyt kilvet vaihdettiin kokonaisuudessaan vuosittain, tunnuksen pysyessä kuitenkin samana. Uuden mallin vasempaan ylänurkkaan merkittiin vuosiluku kahdella numerolla, ja niiden alle sijoitettiin paikka katsastusleimalle. Näiden oikealle puolelle laitettiin varsinainen tunnus koko kilven korkuisena. Nyt parillisina vuosina käytettiin mustia kilpiä ja parittomina vuosina valkopohjaisia (kuva 2). Nykyinen kirjainmalli käyttöön 1935

Vuonna 1935 esiteltiin jälleen uusi tyyli, jossa kilpi oli edellistä leveämpi. Kirjasintyyppi vaihtui nykyisenkaltaiseksi (kuva 3).

Vuonna 1938 Oulun läänistä erotettiin Lapin lääni, joka sai L-tunnuksen.

Vuosittainen vaihtaminen päättyy

Välirauhan aikana vuonna 1940 kilvet vielä vaihdettiin uusiin vakiintuneeseen systeemiin mukaisesti. Sen jälkeen kuitenkin vuoden 1940-kilvet jäivät pysyviksi vuoteen 1949 asti. Sota-aikana ei ollut aikaa vaihdella rekisterikilpiä laajamittaisesti. Sen sijaan auton vaihtaessa kotilääniä, piti kilpi edelleen vaihtaa uuden läänin tunnukseen.

Sodan jälkeen

Viipurin läänin rippeistä perustettiin Kymen lääni, joka

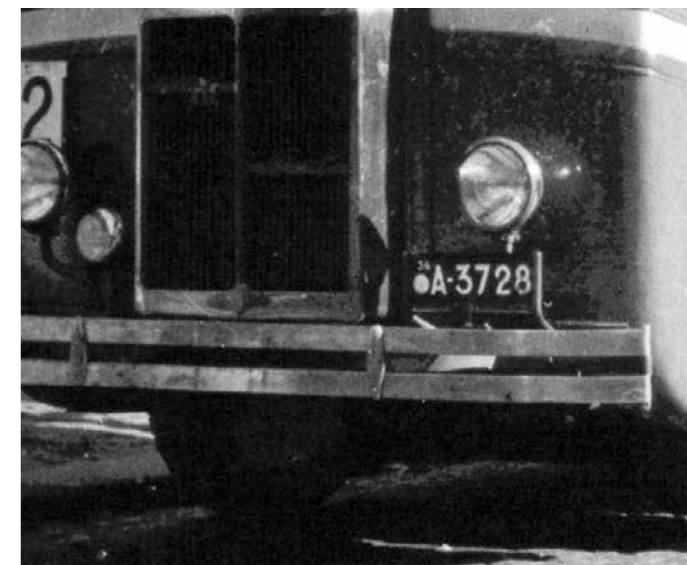
sai tunnuksen R. Vaasan lääni sai nyt Viipurin läänissä käytössä olleen V-tunnuksen. Sotaa edeltävään kilpien vuosittaiseen vaihtamiseen ei enää palattu. Värienvaihto sen sijaan jatkui uusien autojen rekisteröinnissä. Vuosien 1946 ja 1948 uudet kilvet olivat siis mustapohjaisia ja vuoden 1947- ja vuoden 1949 vanhanmalliset kilvet valkopohjaisia.

Kaksikirjaimiset kilvet 1949 Vuosikymmenen lopulla autoja kulki liikenteessä jo niin paljon, että vanha järjestelmä alkoi käydä kömpelöksi. Ainakin Helsingissä ja Turun ja Porin läänissä jaettiin jo viisi-numeroisia kilpiä.

Vuoden 1949 kesällä järjestelmä uusittiin täysin. Uusiin kilpiin sijoitettiin nyt kaksi kirjainta ja enintään kolme numeroa (AB-123). Vuosilukua tai katsastusleimaa ei enää käytetty. Kilpi oli aina mustapohjainen valkoisilla merkeillä. Ensimmäinen kirjain kertoi läänin, ja toinen kirjain oli aakkosittain juokseva. Kirjaimia Q, W, Å, Ä ja Ö ei käytetty ja X toisena kirjaimena varattiin takseille (kuva 4).

Tämä uudistus oli viimeinen täydellinen kilpivaihdos. Kaikki autot saivat siis uuden järjestelmän mukaiset kilvet. Vaihto sujui kuitenkin melko hitaasti, ja aivan aluksi uudenmallisia kilpiä laitettiin vain uusiin autoihin. Viimeiset vanhanmalliset laatat saatiin vaihdettua vasta vuonna 1953.

Vaihto-operaatio suoritettiin seuraavan periaatteen mukai-



Helsingin kilpi vuodelta 1936. Kuva HKM.



Uudenmaan läänin kilpi.

sesti (esimerkkinä Helsingin A-tunnukset): Jos vanhan tunnuksen numero oli 999 tai pienempi, oli uusi kilpi AA ja sama numero (esimerkiksi A-867 > AA-867). Jos vanhaan tunnukseen liittyi neljä- tai viisi numeroa, määräytyi uuden kilven toinen kirjain ja numerot vanhan kilven tuhatluvun mukaan. Jos vanhan kilven tuhatluku oli 1, tuli uuteen kilpeen AB ja numeron kolme viimeistä numeroa (esimerkiksi A-1625 > AB-625). Jos tuhatluku oli 2, tuli uuteen kilpeen AC jne.

Edelleen määrättiin, että auton vaihtaessa kotilääniä, piti se aina rekisteröidä uudestaan uuden läänin kilpiin.

Toiset läänintunnuskirjaimet

Uusi järjestelmä kului perusmuodossaan nopeasti loppuun,

ja jo vuonna 1952 saavutettiin Helsingissä AZ. Niinpä Helsingin sai toisen tunnuskirjaimen B. Muutamat muutkin alueet saivat 1950-luvun kuluessa toisen läänintunnuksen: Turun ja Porin lääni T > E, Hämeen lääni H > I, Vaasan lääni V > Y ja Uudenmaan lääni U > Z.

Ä- ja Ö-kirjaimet väliaikaisesti käyttöön 1959

Vuosikymmenen lopulla alkoi kirjainyhdistelmistä olla jälleen pulaa. Siksi otettiin Ä- ja Ö-kirjaimet väliaikaisesti käyttöön toisena kirjaimena (esimerkiksi Helsingissä AÄ, AÖ, BÄ ja BÖ). Ä- ja Ö-päätteisiä kilpiä jaettiin vuosina 1959 - 62, ei ilmeisesti kuitenkaan Mikkelin läänissä. Lapin läänissä LÖ-tunnuksen jako jatkui vielä 1963.

Lisää läänintunnuksia

Kuopion lääni sai 1950-luvun lopulla K:n rinnalle S-alkukirjaimen. SA tosin varattiin puolustusvoimien autoille. Turun ja Porin lääni, Helsinki ja Hämeen lääni saivat 1960-luvun alussa jo kolmannen alkukirjaimen (F / C / N). Näitä jaettiin kuitenkin hyvin rajoitetusti. Kymen läänissä jatkettiin R:n jälkeen G-alkuisilla kilvillä vuonna 1961.

Uudet läänit ja valkoiset raamit

Vuonna 1960 rekisterikilpien ulkonäkö koheni, kun käyttöön otettiin valkoiset kehykset. Suomi sai myös kaksi uutta lääninä, Keski-Suomen läänin ja Pohjois-Karjalan läänin. Keski-Suomi sai tunnukseseen X:n ja Pohjois-Karjala Kuopion läänissä vähän aikaa käytössä olleen S:n.

Taksin X-päätteiset tunnuksot alkoivat vapautua yleiseen käyttöön, ja taksien rekisterikilpien ympärille laitettiin paksut oranssiraamit.

Kolmikirjaimiset tunnuksot vuodesta 1962 alkaen

Vuonna 1962 siirryttiin uuteen versioon, jossa kahden kirjaimen ja enintään kolmen numeron rinnalla käytettiin kolmea kirjainta ja enintään kahta numeroa (ABC-12). Vanhojen tunnusten uusiokäytössä käytettiin edelleen myös AB-123-tyyppiä.

Kolmikirjaimisissa kilvissä lähdettiin taas liikkeelle läänien alkuperäisillä tunnuskirjaimilla, ja niiden täytyttyä siirryttiin jälleen toiseen alkukirjaimeseen. Poikkeuksena kuitenkin Kymen lääni. Siellä kolmikirjaimisiin yhdistelmiin siirryttiin vasta vuonna 1966, ja niitä julkaistiin R:n sijasta G-alkuisina.

Esimakua uudesta järjestelmästä 1971

Syksyllä 1971 toteutettiin muutos, jossa kilpeä ei enää tarvinnut vaihtaa auton vaihtaessa kotilääninä. Kilpi kertoi nyt siis vain sen, missä auto aikoinaan oli rekisteröity, ei enää julkaitta nykyistä kotilääninä.



Helsingin kilpi (vuodelta 1976).

Uusi järjestelmä 1972

Vuonna 1972 esiteltiin täysin uudenmalliset rekisterikilvet. Kilpi oli nyt heijastava valkopohjainen mustalla raamalla. Perusmalliin sijoitettiin aina kolme kirjainta ja kolme numeroa (ABC-123). Pienin luku oli siis 100. Kilpiä jaettiin edelleen läänintunnusten mukaan, mutta kuten 1971 päätettiin, ei kilpeä tarvinnut vaihtaa kotiläänin vaihtuessa. Uutta oli myös se, että kirjaimia D, F, G, I, Y ja Z ei enää tunnuksissa käytetty. Edelleen uutta oli se, ettei käytöstä poistettujen autojen kirjainyhdistelmiä enää uusiokäytetty, vaan kilvissä edettiin jatkuvasti aakkosittain eteenpäin (kuva 6).

"Amerikkalaiset" pikkukilvet 1973

Uudet kilvet olivat leveämpiä kuin aikaisemmin. Tämä aiheutti ongelmia niissä autoissa (etupäässä amerikkalaisissa), joissa rekisterikilvella varattu tila jätettiin hyvin pieneksi. Aluksi tällaiset autot saivat edelleen vanhanmalliset mustapohjaiset enintään viisimerkkiset kilvet. Vuonna 1973 otettiin perusjärjestelmän rinnalle vaihtoehtoisysteemi valkosilla laatoilla. Näihin sijoitettiin kaksi kirjainta ja enintään kolme numeroa, alkukirjaim-

na N. Myöhemmin jatkettiin kolmikirjaimisilla- ja enintään kaksinumeroisilla yhdistelmillä, ensimmäisenä kirjaimena edelleen N.

Toiset läänintunnuskirjaimet 1985 - 87

Vanhan tavan mukaan otettiin toiset läänintunnuskirjaimet käyttöön sitä mukaa, kun alkuperäisen tunnuksen yhdistelmät kuuluivat loppuun. Tässä tuli kuitenkin ongelma Hämeen- ja Uudenmaan läänissä. Niiden toiset tunnukskirjaimet olivat käytöstä poistettu I ja Z. Nämä otettiin käyttöön vuonna 1987, mutta vain läänintunnuksena. Aakkosittain juoksevinä toisina- ja kolmansina kirjaimina niitä ei edelleenkaan käytetty.

Valkokilpi-läänintunnusjärjestelmä käytössä 17 vuotta

Vuonna 1972 esitelty kilpijärjestelmä oli käytössä vuoteen 1989 saakka. Tunnukset edistivät syksyyn 1989 mennessä seuraavasti: Helsinki BNP, Hämeen lääni IHE, Kuopion lääni KLO, Lapin lääni LLH, Mikkelin lääni MJV, Oulun lääni OSO, Kymen lääni RPC, Pohjois-Karjalan lääni SJJ, Turun ja Porin lääni ELP, Uudenmaan lääni ZHO, Vaasan lääni VUO ja Keski-Suomen lääni XMB.

Nykyinen rekisterikilpijärjestelmä 1989

Nykyinen järjestelmä otettiin Suomessa käyttöön lokakuussa 1989. Uudessa järjestelmässä rekisterikilven ulkonäkö pysyi aluksi täysin samanlaisena kuin aikaisemminkin, mutta kirjainjärjestelmä muuttui täysin toisenlaiseksi (kuva 8).

Ensimmäinen eroavaisuus oli se, että aikaisemmin ylihypytyt kirjaimet F, G, I, Y ja Z otettiin jälleen käyttöön. Toinen eroavaisuus oli se, että läänintunnuksia ei enää käytetty. Kilven ensimmäisenä kirjaimena saat- toi siis olla mikä tahansa rekisterikilvissä käytetty kirjain, mutta tunnusten eteneminen riippui siitä, oliko alkukirjain ollut edellisessä järjestelmässä läänintunnuksen vai ei.

Yksinkertaisesti lähtivät liikkeelle ne sarjat, joissa alkukirjaimena oli sellainen kirjain, jota ei käytetty edellisessä systeemissä läänintunnuksena. Tällaisia olivat C, F, G, J, N ja Y. Näiden jako aloitettiin aivan aluksi C-kirjaimesta, ja kirjainyhdistelmät etenivät normaalisti aakkosjärjestyksessä, CAA (100-999), CAB, CAC, CAE jne. CAZ:n jälkeen jatkettiin CBA, CBB jne. Pian jakoon tulivat myös F- ja G-alkuiset kilvet, ja vähän myöhemmin myös muut. Kaikki olivat siis



Nykyjärjestelmän alkuaajan kilpi.

vuorollaan jakovuorossa aina jonkin aikaa parin kolmen alkukirjaimen ryhmissä.

Ne alkukirjaimet, jotka olivat aikaisemmin läänintunnuksia, lähtivät liikkeelle eritavalla. Näillä alkukirjaimilla alettiin käyttää edellisessä järjestelmässä ylihypytyjä sarjoja. Esimerkiksi A-alkuisia kilpiä alettiin jakaa AFA, AFB, AFC, AFE jne. AFZ:n jälkeen jatkettiin yhdistelmillä AGA, AGB, AGC...AGZ. Seuraavat kierrokset olivat AIA...AIZ, AYA...AYZ ja AZA...AZZ.

Näitä entisiä läänintunnuks-alkukirjaimia (A, B, E, H, I, K, L, M, O, R, S, T, U, V, X, Z) jaettiin myös siis siten, että aina kerrallaan oli jaossa n. 2-3 alkukirjainta. Jonkin ajan kuluttua siirryttiin jakamaan seuraavaa ryhmää.

Aluksi nähtiin myös muunlaisia kirjainyhdistelmiä. Jokaisessa läänissä jäi nimittäin yli kilpiä, jotka oli tehty ko. lääninä varten, mutta joita ei ehditty ottaa käyttöön ennen järjestelmän muutosta. Niitä jaettiin vuoden 1989 lopulla ja vuonna 1990 vakiotunnusten rinnalla. Tällaisia tunnuksia olivat: BNR-BNX, ELR-ELT, IHC (ei IHE), IHH-IHK, KLP-KLT, LLJ, MJX, MKA-MKC, OSP-OSS, (RPC), RPH-RPK, SJK-SJX, VUP-VUU, XMC, XME, XMH, XMJ, ZHP-ZHT.

"Amerikkalaiset" kilvet

Kuten edelliselläkin kaudella, pieniä enintään viisimerkkisiä kilpiä jaettiin edelleen niihin autoihin, joihin normaalikilpi ei mahtunut. Aluksi käytettiin ylihypytyjä kaksikirjaimisia

yhdistelmiä NF, NG, NI, NY ja NZ. Näitä seurasi kolmikirjaimiset sarjat NFA...NFZ, NGA...NGZ jne.

Myöhemmin jatkettiin siten, että kilven viimeisenä kirjaimena oli F, ja keskimäinen kirjain juoksi aakkosittain, siis NAF, NBF, NCF, NEF jne. Vastaavalla tavalla jaettiin myöhemmin G-päätteisiä, I-päätteisiä jne.

Vuonna 1991 saatiin N-kilpien rinnalle myös J-alkuisia laattoja. Näistä tehtiin aina kolmikirjaimisia, mutta jako aloitettiin takaperoisessa järjestyksessä, siis JZZ (1-99), JZY, JZX jne. N-alkuisia kilpiä jaettiin vielä vuoteen 1997 saakka, sen jälkeen vain J-alkuisia.

Keskimäisen kirjaimen juoksutus myös normaalikilpiin vuodesta 2000

Vuonna 2000 alettiin "läänintunnuskilpiä" jakaa myös sillä tavalla, että viimeisenä kirjaimena oli kiinteä F ja keskimäinen kirjain juoksi aakkosittain, samaan tapaan kuin jo pikkukilpien N-alkuisissa oltiin tehty. Periaatteen aloittivat H-alkuiset kilvet: HAF, HBF, HCF, HEF jne. Muut alkukirjaimet tulivat myöhemmin mukaan. F-päätteisten jälkeen vuoroon tulivat G-päätteiset, sitten I-päätteiset jne (kuva 9).

EU-kilvet 2001

EU-kilvet tulivat käyttöön 1.5.2001 alkaen. Rekisterilaatta leveni entisestään, kun kilven vasempaan reunaan lisättiin



EU-kilpi. Tässäkin kirjainsarjassa keskimäinen kirjain juoksee aakkosittain. Edellinen kirjainyhdistelmä on siis EKI ja seuraava EMI.

sininen kaistale EU-tähtineen ja FIN-tunnuksineen (kuva 9).

Uudenlaiset pikkukilvet

EU-lisäyksi tiesi myös pienten J-laattojen levenemistä, eikä niitä saatu enää yksirivisinä mahtumaan kaikkien autojen kilpitilaan. Niinpä nyt otettiin yhtenä vaihtoehtona käyttöön nelionmuotoiset kaksiriviset kilvet.

Pikku- / neliökilvet saavuttivat JAA:n vuonna 2006. Nyt jatkettiin C-alkuisilla yhdistelmillä ja edelleen takaperoisessa järjestyksessä CZZ:stä lähtien.

Jatkoa siitä, mihin läänintunnuksissa jäätiiin

Entisten läänintunnuks-alkukirjainten kohdalla on myöhemmin alettu jakaa uusia tunnuksia siitä eteenpäin, mihin aikanaan läänintunnuksilla vuonna 1989 päästiin. Esimerkiksi B-kilpiä on BNX:n jälkeen jatkettu BOA:sta eteenpäin tai E-alkuisia tunnuksia ELU:sta jatkaen.

Vielä uusi pikkukilpi 2013

Vuonna 2013 saatiin vielä yksi pikkukilpiversio lisää ("muropakettikilpi"). Se on sananmukaisesti pikkukilpi. Siinä ei yleensä käytetä EU-tunnuksia, vaan laatta on valkoinen mustilla raameilla sisältäen kuitenkin kolme kirjainta ja kolme numeroa. Se mahtuu sellaiseen tilaan, jossa kilven sijoituspaikka on rajallinen sekä leveyden että korkeuden suhteen.

Sotkemista

Alkuaan kirjainyhdistelmiä

KÄYNNISTETÄÄN MAINOSMYyntI!

NYT KAIKKI MUKAAN

Tampereen Seudun Mobilistit on saanut kunnian järjestää
SAHK vuoden 2024 päätapahtuman
64. Retkeilyajon lauantaina 8.6.2024.

Tapahtumakeskus sijaitsee Tampereella Hotelli Rosendahlin alueella.
Ajoreitti suuntautuu Kangasalle ja sieltä Valkeakoskelle ja takaisin Rosendahlille.
Tapahtuman Ajojulkaisu on yhdistettynä Hyrysusy 2/2024-lehden kanssa.
Lehti jaetaan kaikille tapahtuman osanottajille.

Hyrysusy 2/2024 painos on 1 000 kappaletta, mistä peruspostitus on noin 750
kappaletta. Hyrysusy on kaikkien luettavissa verkossa.

JOS TIEDÄT JONKUN AMMATTILAISEN MEDIAMYyntÄN, HÄNENKIN PALVELUISTA VOIDAAN NEUVOTELLA!

Mediakortimme hinnat ovat varsin maltilliset verrattuna muihin vastaviin
julkaisuihin, vaikka Hyrysusy tavoittaa koko Suomen aktiivisimman
mobilistijoukon paperilehdellä Retkeilyajoissa ja on aina luettavissa verkossa.

Hyvä yhdistyksen jäsen!

Onko Sinulla tai tiedätkö yrityksen, joka haluaisi saada näkyvyyttä
julkaisussa ja mediassa?

TOIMIHENKILÖITÄ

Retkeilyajo tapahtuma tarjoaa myös paljon mielenkiintoista talkootyötä.
Vuodenvaihteen jälkeen aloitetaan erilaisten tapahtuman toimintaryhmien
kokoaminen (liikenteen ohjaus, pysäköinti. Turvallisuus, reitin rakennus ym.)

Lisätietoa mainosmyyntistä tai talkootöistä saa Ari-Pekka Lällä 0505969181 tai
Retkeilyajo-toimikunnalta



7.-9.6.2024

TAMPERE
SCANDIC ROSENDAHL



Näin kirjoitat Hyrysusy-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@mobilial.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 veloitusetta, 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.

HYRYSY - MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry 2022

Julkaisija: Tampereen Seudun Mobilistit ry

Toimituskunta: Martti Piltz, Leila Suutarinen

Lehden osoite: martti.piltz@gmail.com

Ulkoasu:

Satu Rosenblad, satu.rose@gmail.com

Hyrysusy 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 2024 HYRYSYSYT ilmestyvät:

1/2024	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2024
2/2024	kesäkuun 3.	aineistopäivä 24.04.2024
3/2024	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2024
4/2024	joulukuksi	aineistopäivä 24.11.2024

ARTIKKELIT

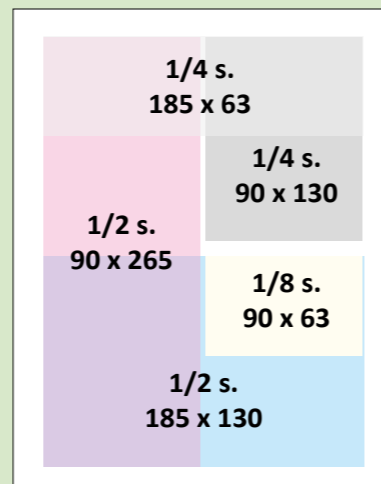
Lehden toimituksellista sisältöä tuotetaan talkoohengessä. Toimituskunta ottaa mielellään vastaan teksti- ja kuva-aineistoa julkaistavaksi sekä vinkkejä sisällön kehittämiseksi.

Painos: 750 kpl

Painopaikka: Offset Ulonen Oy, Tampere

ISSN 0789-094X (painettu)

ISSN 2736-8866 (verkkojulkaisu)



Keskusliiton kuulumisia

Minulle henkilökohtaisesti tämän palstan suurin uutinen on, että minut on valittu marraskuussa SAHK:n syyskokouksessa Suomen Ajoneuvohistoriallisen Keskusliiton puheenjohtajaksi 1.tammikuuta 2024 alkaen. Olen toisen polven puheenjohtaja SAHK:ssa, sillä isäni Olavi Sallinen on ollut SAHK ry:n puheenjohtajana 1970-luvulla. Mitä tämä sitten oikeastaan tarkoittaa? Ehkäpä se on rakkautta vanhoihin ajoneuvoihin ja järjestötoimintaan. Vai sukuvika? En osaa tähän muutaakaan vastata!

Edeltäjäni Antti Poussan kolmen vuoden puheenjohtajakaudella toimin varapuheenjohtajana. Oli ilo työskennellä hänen kanssaan ja onnekseni Antti jatkaa edelleen SAHK:n hallituksessa. SAHK:n hallitus muutenkin on ollut erittäin yhteistyökykyinen ja hallitustyöskentelyssä on ollut tekemisen meininki. Ja työn tuloksethan ovat kaikkien nähtävillä. Ensimmäisenä naispuheenjohtajana otan puheenjohtajuuden vastaan nöyrän kiittolisena. Siitä naiseudesta ei nyt kuitenkaan kannata tehdä numeroa. Sekä puheenjohtaja että hallitus ovat "töissä" keskusliitolla, jolla on tällä hetkellä 30 jäsenyhdistä, joissa on yli 8000 jäsentä eri puolilla Suomea. SAHK ry:n jäsenyhdistykset ovat Uudeltamaalta Lappiin eli yhdistys on valtakunnallinen muutenkin kuin paperilla. Kuvittelen olevani helposti lähestyttävä ihminen, joka puhuu paljon. Yritän oppia enemmän delegeoimaan asioita. Joskus vaan on nopeampaa tehdä asia itse. Kun hoidetaan yhteisiä asioita, niin silloin ei aina voi olla mukava, vaan silloin tulee olla oikeudenmukainen, toteuttaa keskusliiton korkeimman päättävän elimen eli syyskokouksen hyväksymää toimintasuunnitelmaa, sääntöjä ja katsoa kokonaisuutta. Tässä vaiheessa sen enempää puuttumatta tulevan vuoden painotuksiin, haluan kuitenkin jo nostaa esille edunvalvonnassa merkityksen sekä keskusliiton toiminnan



vakauttamisen. Keskusliiton toimintakertomuksen 2023 nimi oli Muutoksen vuosi ja nyt alkavan toimintakertomuksen 2024 nimi on Vakauttamisen vuosi. SAHK:n jäsenmaksua ei nostettu. Se on onnistuttu pitämään samana 2010-luvulta alkaen. Syyskokous päätti pienen korotuksen Museoajoneuvotarkastusmaksuihin alkaen 1.1.2024. Leo Belik jättäytyi hallitustyöskentelystä pois, mutta jatkaa mm. FIVA-tehtävissä. Satakunnan Mobilistien Outi Kela valittiin hallituksen varajäsenenä. Hallituksen työnsä kerrotaan lisää tammikuun järjestäytymiskokouksen jälkeen. Muut hallitusnimet pysyivät samoina Juhana Saarelan noustessa varsinaiseksi jäseneksi varajäsenen paikalta. Edunvalvonnassa on jo laitettu isompi vaihde sisään.

Joulukuun alussa olemme antaneet yhdessä Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n kanssa lausunnot Euroopan Parlamentin ja Neuvoston sekä Eduskunnan ympäristövaliokunnan ns romuajoneuvoasetukseen. Harrastuksemme tulevaisuuden kannalta on erittäin tärkeää saada useita muutoksia ko. esitykseen. Olemme olleet hereillä tässä meille tärkeässä asiassa. Asiasta tullaan enemmän kirjoittamaan Automobiili-lehteen no 1 /2024.

Jätimme aikanaan lausunnon Suomen kulttuuriperintöstrategiaan ja tulemme osallistumaan sen vaikuttamistyöpajaan osa-alueella "Kulttuuriperintö ja talous - kestävästi ja luovasti". Perästä kuuluu tässäkin asiassa. Tampereella marraskuussa SAHK isännöi Suomen vuorolla FIVA Nordic-Baltic

Forumia, josta oli jo artikkeli Automobiili-lehdessä 5/2023. Tuleva Tampereen Mobilistien puheenjohtaja Petri Kata pääsi tilaisuudessa esittelemään Tampereen ensi vuoden Retkeilyajoja ja vuoden 2026 FIVA WE-tapahtumaa.

Olettehan huomioineet, että Museoviraston maantieteelliseen apurahat tulevat hakuun alkuvuodesta ja että mm. Mobiliassa järjestetään hakumenettelyyn liittyvä työpaja tammikuussa. Tästä lisätietoja Museoviraston sivuilta <https://www.museovirasto.fi/fi/avustukset/kulkuvalineet>, Piltzin Martilta tai minulta.

Hyvää joulun aikaa,
Leila
Leila Suutarinen
leila@automuseo.com

Justicialista / Graciela

Argentiinan autoteollisuus oli käytännössä olematonta aina 1950-luvun alkuun asti. Tällöin presidentti Juan Peron päätti, että on tullut aika kotimaiselle autonvalmistukselle ja IAME (Industrias Aeronauticas y Mecanicas del Estado) perustettiin. Auton merkiksi tuli Justicialista,



joka nyt sattui olemaan myös peronistien poliittisen puolueen nimi – myös auton tunnuksena on puolueen vaakuna.

Justicialista sedanin prototyyppi esiteltiin Buenos Airesissa 1952. Auton voimanlähteenä oli kaksisylinterinen DKW -perustainen 690 ccm kaksitahtimoottori mallimerkinnältään M700. Moottorin jatkeena oli kolmivaihteinen vaihteisto ja monilevykytkin.

Huomaa uuden valmistajan (DINFIA Institec) 'I' merkki maskissa.

Korin sanotaan saaneen muotonsa paljolti 1951 Chevroletista, mutta tämä lienee mielipidekysymys. 1955 moottori vaihdettiin Puch -tyyppiseen kaksitahtiseen M800 kaksois-mäntämoottoriin (800 ccm / 36 hv). Vain 24 tällä moottorilla varustettua autoa ehdittiin valmistaa. IAME valmisti myös paketti- ja avolavaversiota sekä urheiluautoa. Viimeksi mainittu ei ollut käytännössä mitään yhtäläisyyttä sedaniin merkkiä lukuun ottamatta.

Poliittinen myllerrys lopetti Peronin valtakauden ja Justicialista nimen käyttö kiellettiin. 1956 auton nimi vaihdettiin Gracielaksi ja etuvetoisen auton voimanlähteeksi tuli Wartburgin kolmisylinterinen 901 ccm kaksitahtimoottori teholtaan 37 hv. Moottoripaketit vaihteistoi- neen hankittiin Itä-Saksasta. Korin osalta autoon tehtiin vain pieniä muutoksia. Mallia valmistettiin aina vuoteen 1961 kaiken kaikkiaan 2280 kappaletta.

Vuonna 1961 on Suomessa rekisteröity yksi Justicialista. Olisiko auto ollut Argentiinan lähetystön käytössä ja tullut tällöin myyntiin – onkohan kukaan mitään tietoa tästä autosta?

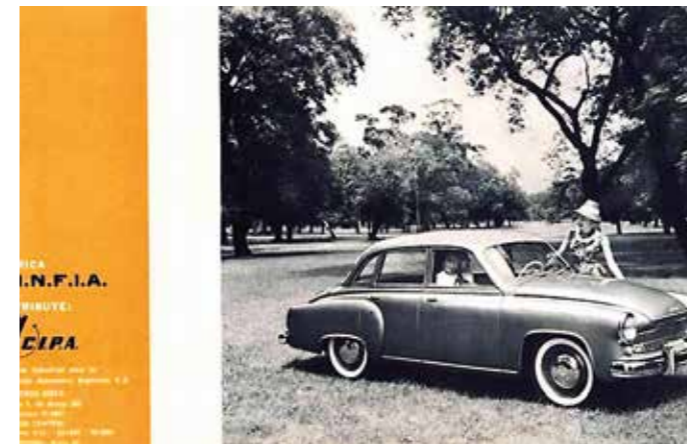
Justicialista sedan.



Graciela W / Graciela Wartburg

Gracielan valmistuksen loputtua 1961 se korvattiin yksinkertaisemmalla ratkaisulla hankkimalla valmistusoikeudet Wartburgiin. Merkkiä lukuun ottamatta auto oli identtinen itä-saksalaisen vastineensa

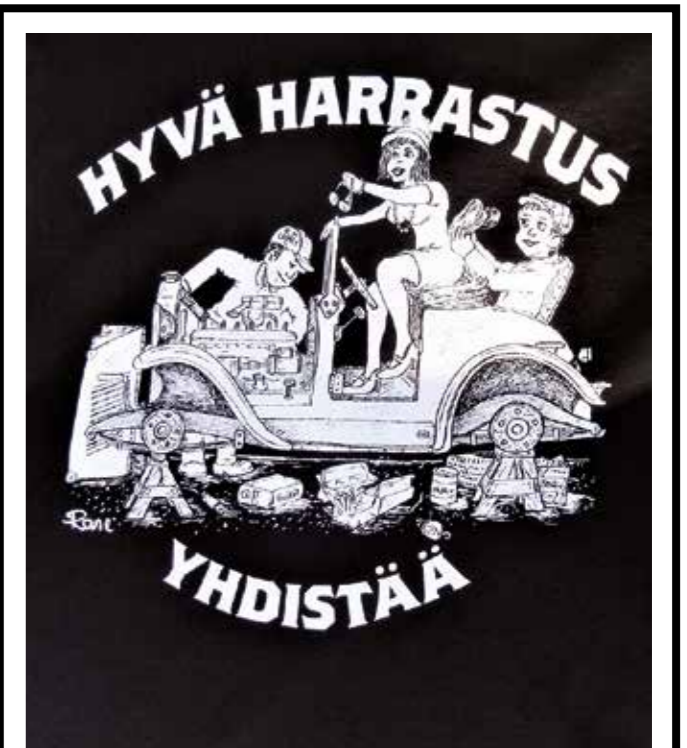
kanssa. Auto tunnettiin nimellä Graciela W tai Graciela Wartburg. Sen valmisti edelleen DINFIA Institec. Viimeiset Graciela W:t valmistuivat vuonna 1964. Valmistusmääräksi jäi 646 kappaletta.



Graciela W esite. Maskin keskellä näkyy juuri ja juuri Institec 'I' merkki.



Graciela pääsi myös postimerkkiin.



TUE RANE-PROJEKTIA

Rane-projekti eli Rainer Mäkipään ainutlaatuisen italoautojen kokoelman digitointi virtuaaliseksi museoksi etenee hyvää vauhtia.

Kulttuuritoimitus Suomi tuottaa Ranen ajoneuvokokoelmasta virtuaalisen museon lisäksi kaikille avoimen ja ilmaisen mahdollisuuden rakentaa omasta ajoneuvokokoelmasta virtuaalisen museon eli tallentaa kokoelman tiedot digitaalisen muotoon.

Hanketta on tukenut Museovirasto, SAHK ja Fennosteel Oy. Nyt on Sinullakin mahdollisuus tukea hanketta.

Ainutlaatuisessa paidassa on Ranen itse piirtämä kuva "Hyvä harrastus yhdistää". Paitaa myy Vehoniemen Automuseossa Leila, leila@automuseo.com tai 050 365 7023. Paidan hinta on 38 euroa. (sis. alv 24 %)

Ensimmäinen erä myytiin loppuun ja toimitettiin tukjoille! Uudet tilaukset Leilalle. Toimitus helmikuussa.

Nyt kipin kapin Vehiksen ostamaan ja tukemaan Rane-projektia.

Tuotto lyhentämättömänä projektin hyväksi.



Antin autotarinat päättyvät tähän. Tarinan edelliset vaiheet on julkaistu Hyrys-syysissä vuosina 2020, 2021, 2022 sekä 1 ja 2/2023.

Ajoautoksi Subaru Legacy

Edellisen jutun lopussa kerroin myyneeni Mustangin Poriin. Ajoautona oli se Saksasta noutamani kaasu/bensa Subaru Forester. Kaveri, jolta usein olin lainannut traileria, ilmoitti, että saan ostaa sen omakseni, ettei aina tarvitse olla lainaamassa sitä. Se oli oikeastaan hyvä ehdotus. Nyt oli itsellä hyvä traileri, jolla sai viedä isompaakin laitetta. Kantavuus siinä oli yli 2 500 kiloa. Sillä oli hyvä kuljettaa myös lautoja ja rakennustarpeita, kun teimme hieman katoksia ynnä muita rakennusten korjailuja.

Foresterissa oli veto-oikeus vain 1 700 kilon painolle, joten sillä ei ihan kaikkea voinut virallisesti vedellä. Aloin katselemaan Subaru Legacy Outbackia 2,5 litran moottorilla. Niillä sai vetää 2 000 kiloa. Semmoinen löytyi Tampereen Autokeskuksesta. Väli rahat asettuivat kohdalle, niin nyt oli sitten virallisesti vetokykyä melkein kaikille minun kuljettamille laitteille. Trailerissa oli käsin väännettävä vinssi. Ostin ja asensin siihen moottorivinsin. Akku mahtui hyvin eteen aisan päälle. Nyt oli helppo vetää hieman seis-



Subaru Legacy Outback 2,5 vm. 2007 oli vahva veturi.

syttäkin kulkupeliä kyytiin ja kyllä niitä sitten vedettiinkin. Hienoa, kun oli hyvä traileri ja vetoauto, olisipa tämmöiset olleet jo aikojen alusta!

Caddy Jenkkilästä

Amerikan läpiajoa suunniteltiin tehtäväksi omalla autolla, joten ostin sieltä jo valmiiksi Cadillac Eldoradon vm. 1980. Yhdellä ollut, ihan asiallinen laite, joka oli varustettu Californian saastemääräykset alittavalla Olssin 5,7 moottorilla. Lisäksi siinä oli kaikkea ajoa helpottavia varusteita, jotka myös toimi. Kuitenkin tultiin siihen aatokseen, että Caddy on aika iso ruokainen, vanha ja vieras laite Amerikan poikki ajoon. Oli viisaampaa vuokrata

nykykulutuskin ja varmempi vuokra-auto matkallemme. Kun Californiassa oli tuttu suomalaisten pyörittämä huolitsija, niin Caddy lähti sieltä kohti Suomea ja me vuokrasimme uuden karhean Ford Focusin poikkiajoa varten. Se oli ehkä hyvä ratkaisu, koska Focus oli helppo jättää lentoaseman vuokrauspiesteeseen kotia lähtiessä.

Matkalta kun tulinkin kotia, niin kohta perässä tuli myös Caddy Hämeenlinnan tulliin, mistä sen kävin sitten noutamassa. Sen toin ajamalla, kun se oli tosiaan täysin ajokuntoinen laite. Pientä siivousta matkan jäljiltä Caddyyn tein, samoin uusien iskunvaimentajien jolla nurkkaan. Siinä oli myös yksi syy, miksemme ajaneet sillä Amerikassa. Vaimentimet olivat

vain koristeet, niissä ei ollut yhtään vaimennusta enää jäljellä. No, näitä kun sain vaihdeltua, niin menin sitä rekisteröimään Suomeen.

Hauska kyllä tämä vanhan auton rekisteröiminen Suomeen. Ensimmäinen se pitää katsastaa, sen jälkeen tehdään ilmoitus verottajalle, joka usean viikon laskee tämän verotusarvon ja sitten lähettää maksulapun verosta. Sen kun olet maksanut, saat maksusta todistuksen ja voit mennä noutamaan kilpiä. Kuvittelisin, että olisi helpompaa jo näiden vuosien jälkeen, kun näitä vanhoja on tuotu, laskea joku summa vuotta kohti. Sen voisi maksaa heti, kun auto on maassa ja rekisteröinti kävisi yhdellä kertaa. Tämänkin Caddyyn vero oli muistaakseni joitain kymppiä. Suosiolla olisin maksanut jonkun laskennallisen tasusumman, joka olisi voinut olla enemmänkin kuin se, mitä nyt mutkien kautta maksoin. Caddy oli ihan mukava, hiljainen ja arvokkaan oloinen harrastepeli, mutta kun eräs Caddy-harrastaja Orivedeltä tykkäsi vielä enemmän näistä, niin Caddy lähti hänen matkaan.

Tyylikäs nostalgia-auto

Mieleen tuli ensimmäinen autoni, joka oli Chevrolet -56. Aloin seurata Ebay:ssä myytäviä Letukoita. Niitä oli kaupan monen moisia, oli upeasti kunnostettuja ja aivan romuja. Jonkin ajan jälkeen ilmestyi tämä suhteellisen ehjän näköinen, seissyt auto myyntiin. Huutokaupan viime hetkillä tein siitä tarjouksen, joka voitti. Sitten junailmaan maksua ja järjesteleen kuljetuksia ja rahtauksia Suomeen. Onneksi siellä on tämä suomalaisten pyörittämä huolintaliike. Kohta Chevy oli matkalla Suomea kohti. Hämeenlinnan tullista sain taas aarteeni käydä noutamassa.

Tätä lähdin hakemaan trailerin kanssa, koska tiesin, ettei autolla ollut ajettu vuosiin. Kun sain sen kotiin talliin, alkoi ajoneuvon tutkiminen. Tämä paljastui loppujen lopuksi aika hyväksi aiheeksi. Olihan siihen alaosaan joskus vedetty joku harmaa pohjaväri. Ovien alaosissa ja lattiassa oli enemmän ruostetta ja olihan tähän joku seppä Amerikassa tehnyt uudet helmappellit, jotka oli vedetty peltiruuveilla kiinni. Siksi se alaosa oli maalattu.

Tämmöinen Letukka on harrastettu auto, tähän saa ostaa melkein kaikkia osia. Tilasin tähän myös helmappellit. Sisäpuolet olivat todella hyvät, mutta ulkopuolelta teimme peltifirmassa uudet, koska ne tilaamani eivät kyllä olleet tarkoitettu tähän. Takapuskurin taakse tuleva pelti oli kyllä aivan sopiva. Hyvä niin, koska se olisi ollut aika inhottava tehdä suorasta pellistä. Samaten tämmöiseen Chevyyn saa ostaa kaiken sisustankin, jotka ovat sopivia ja suhteellisen kohtuuhintaisia. Ne on tehty alkuperäisillä muodoilla ja kuvioilla. Vielä kävi hyvä tuuri, että kaverille oli tulossa sieltä pakettiauto. Sen sisällä nämä tulivat helposti Kangasalle asti. Samoin uudet puskurit kulkivat pakussa mukavasti. Puskurit oli tehty jossain Kiina/Vietnam-sektorilla, mutta ne oli todella saman vahvuisia ja istuvia kuin alkuperäisetkin ja hinta vain neljäsosa kromauksen hinnasta Suomessa.

Moottorin nostin ylös ja purin sen. Lohko oli standardimittoisissa, se piti porata 0.30:een, mutta kampiakseli sai mennä edelleen standardilaakerilla. Ilmeisesti oli ajettu hyvillä öljyillä. Hienoa kun saa tämmöisen puhtaan moottorin kasattua ja sen päälle alkuperäisen tyylinen maalauksen, niin onhan se kiva nostaa maalattuun puhtaaseen moottoritilaan ja ottaa siitä ensimmäiset savut! Samoin hyvää mieltä oli muutenkin tämän auton kokoaminen. Kaikkia osia on todella saatavilla ja ne on kohtuuhintaisia ja ne todella istuvat paikalleen. Tulihan tähän myös uusittua kaikki lasit ja tiivistet. Kuttilasta löytyi lasit ja Amerikasta tiivistet, Samoin Amerikasta tilasin myös tavartilan maton ja tiivistet. Hienoa oli saada auto valmiiksi ja päästä rekisteröimään se. Joku sairaus



Chevrolet Bel Air vm. 1956 toi nostalgisia muistoja ensimmäisestä autostani. Hieno siitä tuli ja lähti nopeasti uuteen kotiin.



Ford Thunderbird 1965 oli kuvassa suorastaan upean näköinen, mutta...

minulla pitää olla, kun muutama reissun tällä ajelimme, niin minun piti laittaa se nettiautoon tarjolle. Seuraavana aamupäivänä miehet Varkaudesta tuli ja vei Letukan matkassaan.

Pettymys Tuntsan kanssa

Taas alkoi Ebayn selailu. Saksassa tuli myyntiin Ford Thunderbird 1965, myyjänä oikein AUTOMUSEO? Nyt Antti kyllä hieman, tai aika paljonkin pettyi! Auto oli korjattu pakkeliilla ja naamioitu kitti kuviin aika hyvin, jopa puskurin päät oli saatu kromimaalilla hyvän näköisiksi. Hieman kohentelemaan autoa ja erehdyin ottamaan siihen siirtokilvet ja niihin vakuutuksen. Vakuutusta ei saa poikki, vaikka aika siirtokilvistä päättyi.

Olisi pitänyt se katsastaa ja rekisteröidä sitten Suomeen, niin vakuutus olisi siirtynyt rekisteröityyn ajoneuvoon. Mutta



Mercedes Benz 250 S vm. 1967 on kuvassa kaunis ja komea, mutta ei minua sytytä. Myynnissä on!

siinä oli sen verran vikoja, etten kehdannut mennä sitä katsastajalle näyttämään. Aikansa, kun sitä katselin, laitoin sen Nettiautoon myyntiin. Mutta näinhän se on: Kun maalivikasta myyt, niin muun vikaisen saat vaihdossa! Niin kävi myös taas minulle! Nyt minulla on Mersu 250 S -67, jossa olisi

kaikenlaista kohennettavaa, toivotaan, että joku lukijoista innostuisi siihen.

Foresteri taas

Subaru Legacy on ihan mukava auto, mutta kun Lahteen tuli myyntiin Amerikasta muuttoa autoa tuotu 2,5 litrainen



Cadillac Eldorado vm. 1980 jäi ajamatta Jenkeissä, mutta Suomesta löytyi henkilö, joka tykkäsi tästä enemmän kuin minä.

Foresteri, niin lähdin sitä katsomaan. Niinhän tässä taas kävi, että välirahat osui kohdalleen ja tulin Foresterilla kotia kohti.

Foresteri on siitä kivempi kuin Legacy, että siinä istutaan korkeammalla. Muutenhan niissä on sama tekniikka ja sama 2 000 kilon vetokoukku. No, nyt sillä ei ole enää merkitystä. Kun erehdyin yhdelle korjaamon pitäjälle tarjoamaan traileria, niin hän lähti sitä saman tien katsomaan ja kytki sen autonsa koukkuun kiinni ja vei mennessään.



Subaru Forester 2,5 GX vm. 2010 on mukava auto.

Talviauto

Nettiautoon tuli myyntiin hieman erikoisempi Subaru Legacy 2.2 GX vm.1990. Ajomäärä oli noin 200 tuhatta kilometriä. Auto vaikutti suhteellisen hyvältä, ainoastaan pientä fixailua siellä sun täällä. Muun muassa takalokasuojien kaarissa oli hieman ruostetta. Selailin varaosatarjontaa ja huomasin, että tämän ikäisiin autoihin osat on poistomyynnissä ja sopivaksi hinnoiteltu. Meidän ensimmäinen Subaru oli tämän korinen, ainoastaan pienemmällä moottorilla, niin ajattelin kunnostaa tällaisen Subaran nyt, kun siihen vielä on osia tarjolla. Näin sitten kävimme sen Espoosta noutamassa. Auto pelasi teknillisesti hyvin ja kun siinä oli tämä isompi moottori, niin sillä ei tarvitse jaloissa olla. Autopurkaamotkin halusi päästä tämän ikäisistä varaosista eroon, eli löysin tähän parempia pus-kureita, lokasuojia ja muutakin. Takalokasuojien kaaret tosiaan vaihdoin ja sitten maalattiin myös muita vaihtamiani osia.

Nyt Subaru on MR-rekisterissä. Olen sillä osallistunut muutamiin tapahtumiin ja pari kertaa Talviajoihin, joihin olemme ilmoittautuneet nyt jo ensi helmikuulle seuraaviin 50-vuotis juhla-ajoihin. Itseleni ne ovat vasta kolmannet kymmenet! Joo, aika menee todella nopeaan. Tuntuu, että vasta muutama vuosi sitten olisin ollut Sallisen Olavin kanssa minun ensimmäisissä talviajoissa. Niiden muutaman kerran jälkeen, kun olin ollut Olavin repsikkana, olen jo osallistunut kolmekymmentä kertaa omalla ajokilla Keski-Suomen Talviajoon, joskus jopa voitta-



Subaru Legacy 2,2 GX vm. 1990 on niin hyvä ajettava, että Talviajoissa sille piti keksiä jäärädalle oma luokka.



Ford Falcon vm. 1968

nut jonkun pytyinkin! Mielestäni tämän ikäinen Subaru on suhteellisen hyvin varustettu ja varusteltu, on muun muassa polttoaineen ruiskutusjärjestelmä, ohjaus- ja jarrutehostimet. Lisäksi mukavuuspuolella on moneen suuntaan aseteltava kuljettajan istuin, takaistuimen saa käännettyä isoksi tavaratilaksi tai keskeltä avattua kyy-närnojan ns. suksiboxiksi, samoin ohjauspyörää voi nostaa ja laskea, sivuikkunat ja ulkopeilit toimii sähköllä ja ovet lukitaan

keskuskulolla ym. ym. Näissä oli paljon myös jo ilmastointi laitteitakin. Tästä joku oli riisunut osan siitä pois, mutta onneksi Pohjanmaan puolelta sain käydä irrottamassa tarvittavat osat tähän. Jos jos ensikesänä ne saisi ruuvattua paikalleen?

Ford Falcon

Eräs harrastajakaveri poikkeli tallilla ja sanoi, että kun olet noin kova rakentamaan, niin osta häneltä hieman erikoisempi

projekti, niin kävimme katso-massa hänen tallissa seisovaa Ford Falconia vm. 1968 V-8, automaatti ja vain kaksi ovea.

No, pääsimme tästä kaup-poihin ja alkoi hirveä rakenta-minen. Kaveri oli hommaillut jo 1980 luvulla tähän joitain uusia osia, kuten takapuskurin. Tekniikka alkoi toimia huollon jälkeen, verhoiluja kohenneltiin, lattiamattoja uusittiin ja ylimaa-lauksen maalarit ystävänä suor-ritti. Samoin tietysti jarrut ym. huollettiin ja auto tuli jälleen rekisteröityä vanhoihin rekis-tereihinsä. Tämä lähti rekalla Joensuuun.

Kuumelääke

Viime vuonna iski Mese-kuume. Ajattelin, kun niitä on paljon säilynyt ja niitä tarjotaan museotarkastukseen, että niissä on jotain erikoista. Seurailin tarjon-taa ja kävin sitten Espoosta nou-tamassa 1990 mallin 230 CE:n, automaatti Coupén. Tämä oli ihan alkuperäisen oloinen, paitsi vanteet oli 17-tuumaiset nyky-aikaiset alumiinit. No, vanteet sain vaihdettua alkuperäisiin peltivanteisiin ja uudet pölykap-selit tuli auton mukana. Lisäksi piti korjauttaa kuljettajan puolen selkänöjan verhoilu, joka näistä aina kuluu rikki. No, onneksi Eugenilla on Mersun kankaita ja taitoa korjaukseen, niin pääsin tarjoamaan tätä MR-tarkastajil-le. Mutta en syttynyt enempää tähän, vaan se lähti Turkuun .

Galantti

Nissan Maximan vaihdossa otimme Mitsubishi Galantin vm. 1985. Se oli tuotu aikanaan Saudi-Arabiasta muuttoautona. Mitsu oli ollut MR-rekisterissä jo monta vuotta. Ajettu sillä oli vasta vähän päälle satatuhatta kilometriä. Maalipinnat oli siinä aika tavalla kuluneet ja irtoilemassa muun muassa lis-tojen alta, joten varaosa auton kävin noutamassa Joensuusta. Siinä oli hyvät etulokasuojat ja muutakin osaa. Jonkin aika tätä pelletettyäni, sain sen maalarin käsittelyyn, joka loihti alaosaan uuden hienon maalin. Tässä oli myös paljon varusteita, olihan tämä oikein Super Salooni, ilmastointikin, joka oli kyllä paremmin raikastin, vaikka se huollettiinkin.



MB 230 CE vm. 1990 oli lääke kuumeeseen, mutta Turkuun se meni.

Pontikka

No, ajatuksiin tuli, että Suba-ru on meidän merkki. Legacy saa jäädä ja Mitsua koitetaan myydä tai vaihtaa johonkin mielenkiintoiseen. Semmoinen tuli vastaan Nettiautossa. Joku Suomeen paluumuuttaja oli tuo-nut matkalaukussaan Pontiac Grand Le Mansin vm. 1978. Tämä oli myös MR-rekisterissä ja myyjälle kävi Mitsu plus pieni rahatukko vaihdossa.

Tämmöinen Pontiac on mielestäni aika mukava har-rasteauto, siinä on Chevyn viiden litran moottori, joka on aika taloudellinen ja osien saanti on turvattu. Samaten tähän on kaikkia kulutusosia hyvin saa-tavissa ja edullisesti. Kun jou-duin uusimaan laturin tähän, se maksoi Pirkkalan jenkkiauto varaosakaupassa alle sata euroa.

Toistaiseksi viimeinen

Chevyn lähdettyä Varkauteen aloin taas etsiä tilalle työmaata. Semmoinen löytyi Pirkkalasta: Ford Galaxie Starliner vm. 1961. Tämä oli tuotu 1980-luvun lo-pulla Suomeen. Silloin oli kun-nostettu täällä ja laitettu jossain vaiheessa jopa museorekisteriin. Tästä oli silloin myös iso juttu V-8 Magazinessa, kun tämä oli kunnostettu ja rekisteröity Suo-meen. Mutta lukuisat omistajat ja huolimatot käyttö ja pihalla säilytys oli jättänyt jälkensä.

Ajoin auton Pirkkalasta Kangasalle. Ihan mukavasti se liikkui ja kulki, eli tekniikka oli suhteellisen hyvä. Mutta korissa oli hieman ajan patinaa, eli auto meni purkuun ja pel-tihommiin pääsin taas. No, ei niitä peltihommiä ollut kovin paljon, mutta joku paikka sinne

ja joku paikka tänne, niin sain sen siirrettyä maalarin iloksi. Is-tuimet oli silloin verhoiltu kei-nonahalla. Jotenkin en tykkää istuimissa keinoahasta, joten verhoilijan kanssa suunnittelimme uudet kangastuimet tähän ja verhoilija ne myös teki.

Amerikasta tilasin tähän kattoverhoilun, lattiamaton ja tavaratilan maton sekä sivu-pahvit tavaratilaan. Olen tähän tilannut ja myös maksanut kuvissa upean ja alkuperäisen näköiset ovi- ja takasivuverhoi-lut. Tilasimme ne viime vuo-den marraskuussa. Kun olemme niitä kyselleet, niin viimeksi he ilmoittivat, että vuosi menee toimituksessa. Eli pian pitäisi Amerikasta tulla iso joulupaketti Antille! Hauska juttu, tässä oli varapyörä siirretty ulos taakse korin ja puskurin väliin, eli puskuria oli siirretty reilusti taaksepäin, kutsuuko ne tätä mattolaituriksi? OK, se oli ensimmäinen työ minkä autolle tein, että poistin tämän laiturin. Muutaman päivän päästä joku Forssassa tiesi, että olen irroitannut tämän laiturin. Hän haluaisi ostaa sen! No, pienen neuvottelun jälkeen pääsimme asiasta ymmärrykseen. Hän järjesti kaverinsa noutamaan ja maksamaan laituria.

Yksi erikoinen homma myös tapahtui tämän auton kanssa. Siitä puuttui niin sanottu vaihdekaavio, eli keppi siirtyi vaihteelta toiselle ja startata saattoi myös vaihte päällä. Helsinkiläisen Studebaker-harrastaja ystäväni kanssa kun manai-lin aiheesta, niin seuraavana aamuna hän ilmoitti kaverin Ylöjärveltä, jolla on tällainen oikea ohjausakseli ja vaihteen valitsinsysteemi. Joskus tulee mieleen, että on tämä Meidän



Mitsubishi Galant vm. 1985 tuli vaihdossa ja meni vaihtoon.



Pontiac Grand Le Mans vm. 1978 on mukava harrasteauto.



Ford Galaxie Starliner vm. 1961 on vielä työn alla.

maailma pieni!

Nyt Galaxie on maalattu ja osia siihen kiinnittelen tasaiseen tahtiin. Verhoilijan pitäisi tulla asentamaan kattoverhoilu ja sen jälkeen voin kiinnittää tuuli- ja takalasin. Ovien lasit pitäisi myös käydä teettämässä. Uudet tiivisteet lasihin olen jo hankkinut. Toivotaan, että talven aikana saisin tämän kasattua, nyt on vain ollut muita pieniä vastoin käymisiä, ettei ole paljon tallille joutanut.

Antin autot on nyt käsitelty. Aika monta niitä on elämäni mahtunut ja monenlaisella

olen saanut ajaa ja korjailta sekä hankkia tietoja ja osia ympäri maailmaa. Nyt tietojen ja osien hankkiminen on käynyt aika helpoksi tämän tietokoneen ansiosta. Olen toiminut myös museoajoneuvo tarkastajana yli 30 vuotta ja siinä saanut nähdä ja tutustua monenlaisen eri-koiseen ja hienoon ajoneuvoon. Voin joskus alkaa julkaisemaan niistä valokuvia Teille nähtäväksi? Mutta aika näyttää, tavataan harrastuksemme parissa!

Antti

Syyskokous

Yhdistyksen syyskokous pidettiin 23.11.2023 Tampereen Ammattikorkeakoulun (TAMK) tiloissa. Ennen kokousta oli tutustumispalaveri TAMK:n teknisen puolen pomomiesten kanssa mahdollisesta yhteistyöstä. Tilat näyttivät hienoilta ja väki motivoituneelta. Yksi oppilaista esitteli auto-osastolla joka vuosi uudistettavaa formula-autoa, jolla opiskelijat kilpailevat kansainvälisten ammattikorkeakoulujen kanssa. Oli myös hieno kuulla, että autopuolen opiskelijoiden keskeytysprosentti lähentelee nollaa. Tämä motivoituminen ja into selitty paljon sillä, että työllistyminen on varmaa ja vaihtoehtoja on valittavissa. Päätettiin jatkaa keskusteluita keuhkolla. Monia yhteisiä kiinnostuksen kohteita löytyi.

Syyskokouksen puheenjohtajaksi valittiin Håkan Sandbacka. Häku on ”vakio puheenjohtaja” yhdistyksen kokouksissa ja kokoukset sujuvat mutkattomasti. Meitä oli 21 kerholaista paikalla. Onko se paljon vai vähän, en tiedä, mutta yhdistysdemokratia toteutuu pienemmälläkin porukalla. Kokouksen sihteerinä Petri Kata on lähes yhtä pätevä kuin Håku puheenjohtajana.



Asialista

Kevät- ja Syyskokouksen asialista on määrätty säännöissä. Sen mukaan kokouksessa käytiin läpi talousarvio ja toimintasuunnitelma vuodelle 2024. Yhdistyksellä on ”kalanruoto-strategia”, jossa ydinasioita ovat avoimet jäsenkriteerit kaiken tyyppisille

veteraaniajoneuvojen harrastajille, toiminnan vastuullisuus ja tavoitteellinen kasvu. Suhteessa keskusjärjestöömme SAHK:iin edustamme SAHK:n liikkuvan kulttuuriperinnön vaalimistavoitteita paikallisesti Tampereen seudulla ja vastaavasti vaikuttamme SAHK:n päätöksiin. Nyt voitiin todeta, että SAHK:n uusi puheenjohtaja on kerhomme hallituksen jäsen Leila Suutarinen eli yksi aikaisemmista tavoitteista oli saavutettu. Seuraavaksi tavoitteellisesti pitää tähdätä SAHK:n toimielinten jäsenyyteen.

Toimintasuunnitelmaan palataan seuraavassa Hyrsysssä. Kuitenkin kaksi ”korkeantason” tehtävää voi mainita: 1. SAHK uusii sääntöjään. Esimerkiksi Museoajoneuvotarkastus mainitaan ensimmäistä kertaa säännöissä. Tämä johtaa automaattisesti siihen, että myös Tammobin sääntöjä on ainakin tutkittava, mutta todennäköisesti uusittava vastaamaan uusia SAHK:n sääntöjä. 2. Maailma on muuttunut viime vuosina paljon, Ukrainan sota on vain osa mailman muutosta. Yhdistyksen strategian luomisenaikana näkymät olivat paljon nykyistä positiivisemmat. Nyt on pak-

ko arvioida strategian perusteet nykynäköymien mukaan.

Vaalit

Puheenjohtajan pesti on yksi-vuotinen. Tällä kertaa jakkara oli tyhjä. Yhdistyksen puheenjohtajaksi esitettiin, kannatettiin ja valittiin Petri Kata. Hallituksessa erovuorossa olivat Tuukka Perkola ja Pasi Myllymäki, molemmat valittiin uudelleen. Petri Katan paikalle esitettiin ja valittiin uudeksi jäseneksi Mikko Heimo. Käytännössä siis hallitus säilyi jokseenkin ennallaan, yksi poistui ja yksi tuli tilalle. Mikolla on paine olla muutosvoima hallituksessa.

Kokouksen päätteeksi kokouksen puheenjohtaja Håkan Sandbacka kiitti minua kahdeksan vuoden tarppomisesta. Se kuulosti ihan hyvältä. Olen aina arvostanut Häkua ja ihan pienellä tsägällä olisimme voineet tuntea jo vuosikymmeniä. Häkun isovelji Pette oli ratsastuksen opettajani joskus 1960-luvun loppupuolella ja sisareni hyvä ystävä. Ja Häkuhan oli silloin maan kärkiratsastajia.

Syyskokouksen pöytäkirja on julkaistu viereisellä sivulla ja on myös tietysti nettisivullamme.

Syyskokouksessa hallituksen väki nuorentui lähes puoleen, kun vaihdamme vuoden vaihteessa Petri Katan kanssa puheenjohtajan puuhatteluun ja vapaaksi jääneelle hallituspaikalle tuli ”nuorisoin” edustaja.

Tampereen Seudun Mobilistit ry Syyskokouksen pöytäkirja 23.11.2023

1. Kokouksen avaus

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz avasi tilaisuuden ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi Tampereen Seudun Mobilistien syyskokoukseen 2023. Martti lausui kiitokset kahvituksesta ja kokouspaikasta Tampereen Ammattikorkeakoulun (TAMK) edustajille. Ennen varsinaista kokousta vierailukohteen edustaja Hannu Kivilinna esitteli oppilaitoksen toimintaa. Varsinainen syyskokous avattiin klo 18.10 keskiviikkona 23.11.2023 Tampereen Ammattikorkeakoulun tiloissa Kuntokatu 3 33580 Tampere. Kokouksen avauspuheen vuorossa Martti Piltz kertoi perustaja jäsenen Reni Hildeenin kuolleen. Hänen muistokseen pidettiin hiljainen hetki. Martti kertoi myös SAHK:n toiminnan kehittyneen haluamaamme suuntaan. Erityisenä positiivisena asiana Martti kertoi, että Leila Suutarinen on tullut valituksi SAHK:n puheenjohtajaksi. Martti myös kiitti kuluneista 8 vuodesta, jotka hän on toiminut yhdistyksen puheenjohtajana ja kertoi, että on aika luopua puheenjohtajuudesta.

2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteerit

Kokouksen avaaja Martti Piltz pyysi esityksiä kokouksen puheenjohtajaksi. Kokouksen puheenjohtajaksi esitettiin Håkan Sandbackaa. Päätettiin valita Håkan Sandbacka kokouksen puheenjohtajaksi. Esitettiin, että perinteiseen tapaan yhdistyksen sihteerit toimii kokouksen sihteerinä. Päätettiin valita kokouksen sihteeriksi Petri Kata.

3. Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa

Puheenjohtaja pyysi esityksiä pöytäkirjan tarkastajiksi (2kpl). Esitettiin pöytäkirjantarkastajiksi Timo Viita-aho ja Petri Pessi. Päätettiin valita pöytäkirjan tarkastajiksi Timo Viita-aho ja Petri Pessi. Puheenjohtaja esitti, että jos joudutaan äänestämään, niin Timo Viita-aho ja Petri Pessi toimivat myös ääntenlaskijoina. Esitys hyväksyttiin.

4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Syyskokouksen kutsu on julkaistu Hyrsysyn 3/2023 ilmoituksena. Tämän todettiin vastaavan sääntöjä. Lisäksi asiasta on tiedotettu yhdistyksen kotisivuilla ja jäsen sähköpostilla. Todettiin kokouksen kutsujen toimitetun asianmukaisesti ja koska paikalla oli läsnä 21 yhdistyksen jäsentä (liite 1), kokous todettiin lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

5. Vahvistetaan kokouksen työjärjestys

Puheenjohtaja luki kokouskutsussa esitetyn esityslistan. Esityslista (liite 2) hyväksyttiin kokouksen työjärjestykseksi ilman muutoksia.

6. Hyväksytään yhdistyksen toimintasuunnitelma seuraavaksi kalenterivuodeksi

Martti Piltz esitteli hallituksen esityksen yhdistyksen toimintasuunnitelmaksi vuodelle 2024 (liite 3). Kokouksen puheenjohtaja avasi keskustelun toimintakertomuksesta. Keskustelun jälkeen, esiteltiin toimintasuunnitelmaan yleiset suuntaviivat kohtaan päätettiin lisätä asiat:

- Sääntöjen uusiminen / ainakin tarkistaminen
- Strategian analysointi ja uusiminen
- Tehdyillä lisäyksillä kokous hyväksyi hallituksen esityksen toimintasuunnitelmaksi vuodelle 2024.

7. Määrätään hallituksen puheenjohtajan ja muiden jäsenten kokouspalkkiot ja matkakorvaukset, sekä tilintarkastajien palkkiot seuraavaksi kalenterivuodeksi

Kokous päätti, ettei hallituksen puheenjohtajalle eikä muille hallituksen jäsenille makseta kokouspalkkioita. Matkakorvauksina voidaan maksaa polttoainekulut, etukäteen hallituksessa hyväksytyistä, yhdistyksen toimintaan liittyvistä ajoista. Tilintarkastajille maksetaan korvaus esitetyn laskun mukaisesti.

8. Määrätään yhdistyksen jäseniltä kannettavien jäsenmaksujen suuruus seuraavaksi kalenterivuodeksi

Kokous päätti hallituksen esityksen mukaisesti nostaa jäsenmaksua viidellä eurolla. Jäsenmaksu vuodelle 2024 on 50,00€/vuosi. Yhdistykseen liittyviltä uusilta jäseniltä ei peritä erillistä liittymismaksua vuoden 2024 aikana.

9. Hyväksytään yhdistyksen talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi

Rahastonhoitaja Ari-Pekka Lällä esitteli hallituksen esityksen yhdistyksen talousarvioksi vuodelle 2024 (liite 4). Hallituksen esitys sisälsi kuluja karsimista. Tulopuolen olettamana on, että jäsenmäärä edelleen kasvaa ja varaosapäiviä/rompetoreja järjestetään kolme yksipäiväistä tapahtumaa vuonna 2024. Kokouksen puheenjohtaja avasi keskustelun toimintakertomuksesta. Keskustelun jälkeen kokous hyväksyi hallituksen esityksen talousarvioksi vuodelle 2024.

10. Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi

Puheenjohtaja pyysi esityksiä hallituksen puheenjohtajaksi seuraavaksi kalenterivuodeksi 2024. Esitettiin puheenjohtajaksi Petri Kataa, muita ehdotuksia ei tullut. Kokous valitsi puheenjohtajaksi Petri Katan.

11. Valitaan hallituksen muiden erovuoroisten jäsenten tilalle uudet jäsenet

Hallituksen jäsenistä erovuorossa ovat Tuukka Perkola, Pasi Myllymäki ja Petri Kata. Kaikki olivat ilmaisseet halukkuutensa jatkaa. Puheenjohtaja pyysi esityksiä uusiksi hallituksen jäseniksi erovuoroisten tilalle seuraavaksi kalenterivuodeksi. Esitettiin, että erovuoroiset hallituksen jäsenet Tuukka Perkola ja Pasi Myllymäki jatkavat toimessaan. Koska Petri Kata tuli valituksi puheenjohtajaksi, eikä näin ollen ollut ehdotettavissa, pyydettiin lisää esityksiä. Hallituksen esitettiin Mikko Heimoa ja koska kieltäytymisten takia, muita voimaan jääneitä esityksiä ei ollut, tulivat ehdotetut kokouksen päätöksellä valituiksi. Seuraavaksi kalenterivuodeksi 2024 yhdistyksen hallituksen muodostavat puheenjohtaja Petri Kata sekä jäsenet Ari-Pekka Lällä, Kalevi Nokkonen, Leila Suutarinen, Tuukka Perkola, Pasi Myllymäki ja Mikko Heimo.

12. Valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa seuraavaksi kalenterivuodeksi

Varsinaisiksi tilintarkastajiksi esitettiin Juha Järvisalo (HT-tilintarkastaja) sekä Satu Sullanmaa (HT-tilintarkastaja) Toiminnantarkastajaksi esitettiin Jyrki Laiho Varatilintarkastajiksi esitettiin Asko Nieminen ja Sami Saunajoki. Kokous päätti, että hallituksen esittämät tilintarkastajat, toiminnantarkastaja ja varatilintarkastajat valitaan tehtäviinsä kalenterivuodelle 2024.

13. Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat

Säädettyä ajassa ei ole tullut kokoukselle käsiteltäväksi muita asioita

14. Kokouksen päättäminen

Ennen varsinaista kokouksen päättämistä, Håkan Sandbacka kiitti pitkäaikaisista väistyvästä puheenjohtajasta Martti Piltzistä kahdeksan vuoden puheenjohtajaksesta, joka arveltiin olevan yhdistyksen pisin yhtäjaksoinen puheenjohtajuus rupeama. Martin työskentely on ollut vahvasti osallistuvaa ja yhdistystä kehittävää. Uusi valittu puheenjohtaja Petri Kata sai myös puheenvuoron ja kiitti luottamuksesta sekä ilmaisi kaipaavansa laajasti tukea ja tekijöitä, myös hallituksen ulkopuolisesta jäsenistöstä, koska itse vielä päivätyöläisenä, ei jokaiseen asiaan itse ehdi mukaan. Tästä syystä Petri aikookin edelleen kehittää hallituksen kanssa toimikuntamallia, jotta jäsenkunnan vahvaa osaamista eri alueilta voidaan hyödyntää ja vastuuta sekä työmäärää jakaa laajemmalle joukolle. Syyskokouksen Puheenjohtaja Håkan Sandbacka kiitti kokouksen osallistujia asiallisesta keskustelusta ja päätti kokouksen klo 19:05.

Puheenjohtaja: Håkan Sandbacka
Sihteerit: Petri Kata
Pöytäkirjantarkastajat: Timo Viita-Aho Petri Pessi



Teollisuusteknologian oppimisalueen johtaja Hannu Kivilinna ja älykkäiden koneiden yliopettaja Mika Ijas esittelivät ajoneuvo perinnettä lähellä olevia oppialueita Tampereen ammattikorkeakoulussa. TAMK:n toiminta on liikkuvan ajoneuvokulttuuriperinnön näkökulmasta perin mielenkiintoista. He porhalevat teknisen kehityksen aallonharjalla, josta voisi olla paljonkin hyötyä harrastuksellemme. Kiitos hienoista esityksistä, mukavista kokouksista ja hyvistä tarjoiluista.



Sali oli perinteisesti sopivasti täynnä. Sasin Juhlatalo on hieno paikka Puurojuhla. Kiitos Torsti Vienolalle, talon takavuosien puheenjohtajalle, järjestelyistä pitkälti yli vuosikymmenen ajalta.

Puurojuhla

Ranen kesäretken lisäksi yhdistyksemme käy Hämeenkyrössä Puurojuhlassa, nyt 3.12. Ensimmäisenä Adventtina. Meitä kertyi aivan karvan verran alle 70 henkilöä, mikä on tapahtumissamme suuri määrä. Samalla tietysti tapahtuma palvelee toiminta alueemme pohjoisen reunan väkeä.

Puurojuhla meni varsin perinteisen kaavan mukaan, niin kuin kai Joulujuhlien kuuluinkin mennä. Ainakin itse olen ajatellut, että Puurojuhla on hieno tapa aloittaa Joulun odotus, vaikkei sitä enää sen kummemmin sitten jaksaa enää juhlia. Sasin Juhlatalo on hienossa kunnossa, maisemat ovat upeat ja itse talo on komea.

Periaatteessa mikään ei voinut mennä, "niin kuin aina ennen", koska Sasin juhlatalon emäntä on uusi. Hyvät puurot ja väskynäsovat hän oli keittänyt ja joulutortut ja kahvit olivat myös maistuvaisia.

Puurosta löytyi kaksi mantelia, koska emäntä ilmoitti, ettei siellä niitä enempää ollut. Juhlakansa oli selvästi rehellistä porukkaa. Mantelin löytäjät

palkittiin.

Arpajaisissa oli paljon palkintoja ja kaikki arvat menivät kaupaksi. Tosin kaikki eivät voittaneet arpajaisissa. Kiitos arpajaispalkintojen lahjoittajille ja kiitos nuorelle Onnettarelle.

Viihdyttäjänä meillä oli uusi esiintyjä, Juhani Harju. Tässäkin on pakko jonkinlaista vaihtelua pitää. Hyvin Juhani oli joululaulut opetellut ja hienot oli tekniikan tuomat tehosteet. Ensi vuonna sitten taas uudestaan.

Kuvat Petri Kata



Meitä viihdytti Juhani Harju. Yhden miehenkin soittokoneisto on melkoinen logistinen ponnistus. Kiitos Juhanille, hienosti tulivat joululaulut ja muutkin kappaleet.



Puheenjohtajan vaikeimpia, mutta hausimpia tehtäviä on valita Vuoden Ahkeroina. Nyt valinta oli sikäli helppo, että Mikko Heimo on ollut muutaman vuoden ja erityisesti tänä vuonna aktiivisesti mukana tapahtumien järjestelyissä ja saanut asiakkaitamme ja yhteistyökumppaneitamme kiitos hienosta palveluasteesta ja palvelutaidoistaan. Vielä kun hänet valittiin "nuorisosiiven edustajana" yhdistyksen hallitukseen, niin olihan siinä perusteluja. Palkinto on Timo-bussin puinen malli, jonka on aikoinan tehnyt Puukarhu Matti Nieminen. Auto on kiertopalkinto, siihen kuuluva jäänestoaine kertakäyttötavaraa.

MOOTTORIN
PESU

DD Taxi XL Cleaner
BODYSHOP SAFE

TEHOKAS KIILTOPESUAINE

Car Wash & Detailing Products for Professionals and Enthusiasts

CAR BODY WHEEL/TYRE ENGINE



PESUN TARPEESSA
OLEVA V8 PFI



LOPPUTULOS ILMAN HARJAA ELI KATSO
MITEN MUSTAT OVAT MUOVI JA KUMIOSAT!

Taxi XL Cleaner on ollut ammattilasten keskuudessa kiintotähtenä yli 20-vuotta. Taxi XL Cleaner soveltuu vaahdotuslaitteisiin, kuten myös perinteisiin pesuainemuuttumiin. Laimenna 1:1 - 20, riippuen pintojen likaisuudesta. Varsinkin talviaikaan huomaat miten tehokas pesuaine Taxi XL Cleaner on, kun muiden pesuainoiden teho uupuu, niin Taxi XL Cleanerin liuotuskyky jatkuu ja jatkuu...



SUMUTA PESUAINEN
JA ANNA VAIKUTTAA



ALOITA PESU
ALAOISTA



EDETEN YLÄOSIIN
(ÄLÄ UNOHDA LOPPUHUUHTELUA)

TYÖOHJEET MOOTTORINPESUUN

1. Laimenna moottorinpesuaineliuos etiketin ohjeen mukaan.
2. Sumuta pesuaineliuos moottoriin, aloittaen alaosista.
3. Anna vaikuttaa 1-3 min. riippuen konehuoneen likaisuudesta.
4. Aloita pesu kevyellä paineella esim. 50 bar. konehuoneen alaosista.
5. Etene pikku hiljaa koneen yläosiin ja sieltä konepellin alaosien.
6. Huuhtelee lopuksi pesuaineliuos konehuoneesta, aloittaen yläosista.
7. Jos käytössä paineilmaa, niin puhalla moottori kuivaksi.



199701 4L - 199720 20L - 1997200 200L

Taxi XL Cleaner

PUHDISTAA TEHOKKAASTI PÄÄLIPPINAT JA MOOTTORIT,
SEKÄ VANTEET, RENKAAT JA KUMIMATOT

NEW!

VAIHTOEHTO:

Presco Oy:n valikoimiin tuli vuonna 2023 myös Maniac Wheel & Tyre Cleaner, mikä on loistava valinta, jos 4L kannu tuntuu liian suurelta? Pesuteho ja lopputulos hämmästyttävät eli nyt saat laaja-alaisen pesuaineen eli 1 Tuote ja saat 5 eri vaikean lian kohdetta puhdistettua!

Code MF76

1000 ml

LAIMENNUS JOPA 1:10

WHEEL & TYRE
CLEANER

PUHDISTAA TEHOKKAASTI VANTEET, RENKAAT,
VALKOSIVUT JA KUMIMATOT, SEKÄ MOOTTORIT





RANE MUISTELEE

osa 79

• AUTOHARRASTAJAN
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.



Tässä isälle Novosta haettu kolmiovinen 127.

**Klubitakki rasvattiin,
mutta kurssit tuli käytyä.
Tyttö tuli taloon.
Nimeä mietitään ja
Ritmoa kaupitaan**

Vuosi 1979 alkoi pikkupak- kasilla ja hyvillä hiihtokeleil- lä. Perheenisäystä odotellaan jännittyneinä, paitsi Seija rau- hallisena. "Neuvolassa" epäil- lään poikaa - minä toivon vain tervettä perheen lisää.

Loppiaisenä haimme Mattilan Timon kanssa ostamani Lancia Appian Lielahdesta hinaamalla. Auton katsastus oli "voimassa", mutta epäilin "Vignale Coupén" ajokelpoisuutta. Pakkanen oli taas noussut -20 asteeseen. Timo veti ja minä palelin narun päässä kä- det ja jalat jäässä. Hiukan läm- mitti ajatus, että olenkin tässä ensi kesänä ajamassa siistimälläni italialanolla. Ei se ajatus paljon lämpöä nyt tuonut. Hinaus meni hyvin ja Töllinmäellä vedettiin auto halliin.

En paljon ehtinyt itseäni sulatella, kun oli tultava ulos vesiputkea sulatteleen. Mietin miten putki jäätyy aina samasta paikasta? Tein päätelmän, että synnä oli liian pintaan kaivettu vesiputki ja puhtaaksi aurattu tie pihasta hallille. Tie pitää tal- veksi sulkea ja täyttää suojaaval- la lumikerroksella. Hallille ajon suoritamme nyt pihan toiselta puolen kiertäen. Tällä kertaa putki kuitenkin teetti kuuden tunnin työn lämpimän veden kanssa operoiden.

Seijan "kauppakassi" vaihtuu

Meidän piti nyt vuoden alussa rekisteröidä se kaunis kirk- kaanpunainen ja "varusteltu"

Fiat 133 vaimolle ajoon. Toisin kävi. Tuttu pariskunta ihastui autoon ja myimme sen heille. Nyt kuitenkin auton hankinta oli edessä. Asiaan tuli yllättäen hyvä ratkaisu. Isä päätti luopua kaksiovisesta Fiat 127:sta ja os- taa uuden, käytännöllisemmän kolmiovisen. Hän oli pitänyt autoa hyvin, eikä sillä ole ajettu kuin 47 000 kilometriä. Ostam- me sen "isän pyytämällä" 11 500 markan hinnalla.

Seijalle ratkaisu oli hyvä. Saimme hänelle oikean viiden henkilön, tilavamman ja etu- vetoisen auton. Isälle käytiin sitten hakemassa Autonovosta kolmiovinen, pronssinvärinen 127.

Seija ajelee nyt oikealla autol- la onnellisena asioilla. Olkoon

tämä nyt hyvitystä siitä, että taloa lämmitetään edelleen "Kultalieki"-kamiinalla.

Odotusta ja lisää autokauppoja

Seija ottaa odotuksen rauhal- lisesti - on muuttanut saliin öiksi nukkumaan. Vierellä on asiantuntevasti pakattu laukku. Päivät kuluvat normaalisti. Sei- ja käy autollaan kaupassa ja on sopinut hoitajan lapsille, kun lähtö tulee.

19.1.1979 Repa tuli kat- somaan hänelle tarjoamaani, kolarissa "kärsinyttä" Moto Guzzi 350 GTS - "fouriani". Teimmekin siitä vaihtokaupan hänellä oleviin autoihin. Minul- le tulee vanhempiemme mökille



Kerran jo minulla ollut Autobianchi on taas kokoelmissani.



Isän ja äidin "silmäterä" on nyt minulla.

Urjalaan varastoitu, isän uute- na ostama, Moskvitsh 402, vm. 1956 sekä Repan Autobianchi 500 - farmari. Minä luovutan hänelle "kokoelmastani" gra- fiitin harmaan 1964-Fiat 600 D:n, Guzzin lisäksi.

Lauantaina 20.1.1979 oli VMPK:n vuosikatsaus Tampe- reella. Harrastajia tuli eri puo- lilta Suomea. Ennen kokousta oli sovittu muutamien hesalaisen tulevan meille varaosien mer- keissä. Minulta löytyikin erälle heistä 1930-luvun Raleigh:iin jarruosia ja jotain muuta pientä.

Hesalainen Olavi Lindström oli porukassa ja pyysinkin häntä tilaamaan minulla olevaan Rud- ge Multiin renkaat Englannista. Epäili niiden maksavan noin 27 puntaa (kpl!?).

Vaikka vielä ei ole kevään merkkejä ilmassa, alkaa "tosi motoristia" jo joku vetää pyö- rän pariin (tallissa). Muistan, miten 1950-luvulla aloin jo kai- vata aurinkoa sulattamaan teitä näihin aikoihin. Aurinkoisina päivinä otettiin pyörä uloskin. Tätä ei voi kokea sellainen, jota moottoripyörä kiinnostus ei ole tavoittanut.



MB 190 oli 180-mallin "parannettu" painos.

Harrastajalle tällainen tilas- to on mielenkiintoinen. Saisipa vielä tilaston harrastajille "tal- tioiduista" ja rekisteristä pois-

tetuista autoista.

PS. Jätin tilastoista erillään olleet Espanjan ja Jugoslavian valmisteet. Niissä ainoastaan Zastava 750 osoitti vähenemi- sen oireita, muita tuli maahan noina vuosina vielä lisää.

Harrasteautokauppa Hankkijalla

Tamperealaisella liikemies-har- rastaja Rauno Uloselta oli vai- dossa tullut kaksi 1950-luvun hienokuntoista autoa. Toinen on Mercedes Benz 190 ja toi- nen Skoda. Vuosimallit 1958 ja 1951. Kauppa tehtiin tam- mikuun puolessa välissä 1979. Ne, jotka ovat kauppoja Raunon kanssa tehneet, tietävät, etteivät ne helpolla syntyneet. Niin kävi nytkin.

Meille tulleet autot eivät hal- valla tulleet, mutta luotimme, että ne löytävät ostajan, joka arvostaa kuntoa ja alkuperäi- syyttä. Mersulle tulikin pian Kangasalta ostaja, Pauli Vir- tanen. Hän tutki autoa tarkasti ja katsoi sen sellaiseksi, jota oli etsinyt. Kaupat tehtiin. Hinta 15 000 markkaa + talvirenkaat mukaan (+ 1 000 markkaa). Kova hinta yli 20 vuotta van- hasta autosta.

Eikä ostajaa kauppa myö- hemminkään harmittanut. Poikkesi myöhemmin auto-

myyntiin ja kertoi olevansa tosi tyytyväinen autoon. Tämä tun- tui myyjästä mukavalta kuulla. Vielä on se Skoda myytävä, en- nen kuin tiedämme vaihtokau- pan onnistuneen.

21.1.1979 oli pakkasta - 20 astetta. Elettiin sydäntalven aikoja. Kurikasta oli soittanut joku johtaja Sairakkala (tai Saarakkala). Oli kiinnostunut siitä Skodasta, mutta pääsi katsomaan vasta sunnuntaina. Kerroin, ettei se ole este. Olin sitten Hankkijalla johtajan tul- tua Pohjanmaalta katsomaan sitä Uloselta tullutta "kuvan- kaunista piikkinokka-Skodaa" vm. 1951.

Auton hinta oli 6 000 mark- kaa ja kerroin, ettei "tinginva- ra" ole. Ei johtaja tinkinytkään vaan vertasi hintaa katsomaan ja "lyötiin kättä" kaupan so- pimiseksi. Sairakkala lupasi tulla maanantaina hakemaan ja maksamaan Skodan. Ostaja tuli sovitusti työajan jälkeen. Maksoi ja vei auton. Arvaa mil- lä vei? Auto nostettiin Scanian tukkivaruusteisen kuorma-au- toon kuormaksi.

Myin Rex V2- pyöräni

Viikolla kävi moottoripyörä- harrastaja katsomassa pyöriäni. Innostui puutteellisesta Rexistä. Pyörän olin ostanut Lauttaky-

Fiat-henkilöautojen kanta Suomessa malleittain

Malli	1975	1976	1977	1978
600	20140	16077	12413	9515
1100	1206	881	680	526
1400	6	5	4	3
500	71	58	50	46
1300-1500	2395	1749	1346	1052
850	8181	7141	6378	5138
1800	268	201	162	133
850 Coupé	358	335	305	285
2100	21	11	7	6
2300	73	58	52	42
Autobianchi	16	10	8	8
600 Multipla	55	33	28	23
128	11404	13166	15820	17985
128 Farmari	581	660	688	682
130 (V6)	81	88	90	90
126	1051	1287	1370	1400
Neckar	3594	2334	1574	1109

Jätin tarkoituksella pois mallit, joita oli vielä myynnissä ja määrät näin lisääntyivät. (paitsi 128 ja 126). Olisi mielenkiintoista saada näitä rekisteritietoja jatkossakin.

Suomen Fiat-rekisteröintimäärät:

Vuosi	1975	1976	1977	1978
Autoja	108 603	108 561	111 214	113 216



Paperilakki muistona

läästä Tähtisen Reskalta. Totesin osiltaan sen verran puutteelliseksi, etten sen kunnostukseen, mutta neeton ja 400 markkaa rahaa. Olihan pyörä tosi harvinaisen, mutta ne puutteet. Ostaja oli Jussi Juurikkala.

Ostan Fiat 1400 A-auton

Olen kai kertonut, miten pelastin Holger Weckin auton kolarikorjaukseen antamalla korjauksen vaatimat oven ja lokasuojan. Näin sitten vakuutusyhtiö korjasi auton. Hyvitys olisi ollut 500 markkaa. Nyt innostuin soittamaan Weckille kysyäkseen autosta. Hän kertoi auton olevan puikkeille nostettuna hänen tallissaan. Oli halukas sen myymään minulle keväällä. Oli sitä mieltä, että voin viedä auton ajamalla silloin.

Tampereen Fiat-myyjät neuvottelivat

Viime torstaina oli palaveri Tampereella. Mukana Autonomovosta Matti Takamaa ja Erkki Karhu. Aiheena oli heidän avustuksella keskustella Hankkijan ja Fi-Autot Oy:n yhteisöllistä ja asiakkaille annettavista alennuksista. Varsinkin viime mainittu aihe oli meille tärkeä. Meillä kahden prosentin käteisalennus oli ehdoton. Tiesimme, että niin Fi-Autot kuin muutkin piirimyyjät antavat suurempia alennuksia, jos vaihtoautoa ei tarvitse ottaa. Turhaa höpinää taisi puhe olla, mutta kahvitte-lua yhdessä luvattiin jatkaa ehkä isommalla osallistujajoukolla.

Meillä ei kotona "neuvoteltu" vaan odoteltiin. Seijalle oli lääkäri pysynyt ennusteessa "pojan tulosta". Viikko 29.1. - 4.2.1979

meni kiristyneen jännityksen merkeissä. Nyt Seijakin alkaa jo vähän hermostua tai oikeastaan "tuskastua odotuksesta".

5.2. maanantai, klo 21.15. Pakkasmittarissa - 17 astetta. Työssä saimme kuulla viime vuoden automyyntimme toteutuneen tarkasti sanoen 101,5 prosenttisesti.

Pian mennään

6.2.1979 tiistai. Seija alkaa taas ottaa lähdön odotuksen rauhallisesti. Lähtöä ei tänään tullut, vaikka Seijalla oli se tunne, että pian mennään.

7.2. 1979 keskiviikko. Herätys 5.30. Lähtö kohti Tampereetta ja keskussairaalaan. Synnytyssairaalaan ollaan paperitossut jalassa ja - suikka päässä klo 7.30.

Siinä sitten odotettiin ajan kuluu. Odottelin ja välillä kuivasin Seijan otsaa. Seija odottaa rauhallisena. Sitten alkoi tapahtua. Hoitajia tuli lisää huoneeseen. Synnytys tapahtui. Näin ensi kertaa millaista se on ja millainen on juuri syntynyt -TYTTÖ. Seija katsoi minua ja odotti pettynyttä ilmettä. Ei nähnyt. Päin vastoin olin onnellinen, kun näin ja laskin sormet, varpaat ja kaikki näytti täydelliseltä. Olin onnellinen uudesta prinsessasta. Pian sain kuulla: Paino 3,870 kiloa, pituus 51 senttiä. Siniset silmät, tumma tukka. Napanuora oli solmussa ja vielä kaulassa. Kätilöt selvittivät tilanteen.

Kerrottakoon vielä, miten heti synnyttyään tyttö oli "9 pisteen lapsi", viiden minuutin kuluttua "täysi kymppi". Totesin minun osuuteni sairaalassa olevan ohi. Suukko vaimon otsalle kiitokseksi. Töihin ajellessa poikkiesin Teiskonttiellä. Vanhempani eivät olleet kotona. Laitoin pienen lapun postilukusta "Tyttö tuli klo 11.05."

Hankkijalle tulin sopivasti ruoka-aikaan ja menin suoraan ruokalaan syömään. Monet tiesivät, miksi "liintsasin aamupäivän". Kysymyksiä ja onnitteluja tuli. Kysyttiin myös kokemuksiani. Uutta perheensä jäsentä käytiin sitten seuraavina päivinä ahkeraan katsomassa. Siellä kaikki meni hyvin.

10.2.1979 Seija ja tyttö ovat edelleen sairaalassa. On lauantai ja 42-vuotispäiväni. Kahvia ja kakkua oli tarjolla. Jään talviolmalle, jonka Hankkija antaa nyt yli 10 vuotta palvelleille.

Isä ja Repa poikkiesivat ja isän "komennosta" kiipesimme hallin katon lumikuormaa vähentämään. Kakkukahvien jälkeen iltapäivällä lähdin sairaalaan lasten kanssa Seijaa ja nimetöntä tyttästä katsomaan. Pakkanen oli maltilliset -13 astetta. Lapset pääsivät Seijan äidin mukana katsomaan uutta siskoaan. Eilen ollut kiva nähdä heidän ensi-ilmeensä. Seijan äiti tuli mukana Töllinmälle. Iltapäivä vietimme "Charlien Enkeleitä" katsellen. Pakkanen kiristyi - 17 asteeseen.

Aamulla tulee eräs harrastaja

hakemaan minulta Fiat 1200:n puolimootoria, Köyliöstä tulee Lehtimäen poika iltapäivällä harrastusasioissa myös. Fiat-moottorin hakenut kaveri kertoi olevansa töissä TV2:ssa. Hänen autostaan oli moottori särkynyt. Veit nyt moottorin ja lupasi palata maksupuolta hoitamaan, kun on sovitellut sen autoonsa. Minä luotan Fiat-harrastajiin, ovat "puheensa mitaisia".

Sitten tuli Lehtimäki ja hänellä oli projektori mukana. Katseltiin hienoja kuvia hänen matkaltaan viime vuonna Italiassa. Oli päässyt vierailemaan hienoissa paikoissa, muun muassa Ferrarin tehtaalla. Kerroin aikovansa tulevana kesänä taas vierailulla Italiassa. Oli sopinut joitakin vierailuja. Syksyllä tulee taas minulle kertomaan ja näyttämään tuloksia. Lehtimäki oli osallistunut viime vuonna Tekniikan Maailman "autojen tunnistuskilpailuun" ja oli "kärkipään tietäjiä".

Tilastotiedettä

Seuraavassa amerikkalaisen "Newsweek"-lehden 5.2.1979 julkaisema mielenkiintoinen vertailu eri maissa (USA, Neuvostoliitto ja Kiina) vallitsevista tilanteista. Kiina oli mukana tämän päivän tiedoilla. Onhan monet tahot ennustaneet Kiinan tulevan tulevaisuudessa yhdeksi maailman suurista. Luettelo oli vielä laajempi, mutta seuravassa osa siitä:

	USA	N-liitto	KIINA
Pinta-ala (neliökilometriä)	9 324 milj. km	22 274 milj. km	9 583 milj. km
Väkiluku	220 milj.	262 milj.	1 mrd
Brutto kansantuote	2 100 mrd. USD	262 mrd. USD	444 mrd. USD
Terästuotanto	135 milj. tn	166 milj. tn	34 milj. tn
Autotuotanto (kpl)	9,2 milj.	1,3 milj.	15 000*
Tietokoneita käytössä	340 000 kpl	30 000 kpl	2 000 kpl*
Traktoreita	4,4 milj.	2,5 milj.	225 000*
Puhelimia	155 milj.	2,5 milj.	5 milj.*
Televisioita	133 milj.	60 milj.	700 000*
Päällystettyjä teitä	5 milj. km	322 000 km	260 000 km*
Ka. vuosipalkka	13 400 USD	3 000 USD	360 USD*
Odot. keski-ikä	73 v.	69 v.	65 v.
Ka. asuinpinta-ala/henk.	41,8 neliöm.	12,35 neliöm.	2,8 neliöm.*
Polkupyörän hankkimiseen työpäiviä	1,25 työp.	7 työp.	67 työp.
Alle 20 v koko väestöstä	35,00 %	37,00 %	40-45 %*
* arvio			

Näin verrattiin, ja Kiinassa arveltiin tuolloin valmistettavan noin 15 000 autoa.

Talviloma alkaa

Iltapäivällä lähdin Seijaa ja tyttöä katsomaan ja kysymään koska pääsevät kotiin. Mennessä otin äidin Teiskonttieltä mukaan. Vuorotellen olimme Seijan luona. Tyttö voi hyvin ja alkuvuodesta voi kuulemma hakea heidät kotiin. Maanantaina menin vielä työhön ja jätin talon auton sinne.

12.2.1979 alkoi talvilomani. Puolenpäivän jälkeen hain "tyttö" pois Keskussairaalaista. Ilma oli kaunis. Pakkasta - 15 astetta. Ennen kotiin ajelua kiertelimme kaupungilla asioilla. "Pliikka" oli kiltisti kantokassissa takapenkillä Seijan vierellä.

Lamminpästä haimme ruokaostokset. Kotiin ajelimme kirkonkylän kautta: Haimme Pirjolle syntymäpäiväkukat. Sitten suuntasimme vihreän Fiat 127:n nokaan kohti kotia. Ajaessamme kotiin Mattiloiden talon ohi, ihmettelimme pysäköityjen autojen määrää. Ensin ajattelin Pirjon syntymäpäivää, mutta sitten totesin autojonon jatkuvan talon ohi kohti metsänreunassa olevaa entistä "rukoushuonetta". Mitähän on sattunut?

Sitten muistin Pirjon syntäreilläni keuhkoneen olleensa "viime aikoina TV2:n palkkalistoilla" - lämmittämässä rukoushuoneen uuneja. Siellä tulitaisi kuvaamaan jotain vuoden 1945 tapahtumaa ja talon piti olla lämmin silloin. Nyt huomasin autojen joukossa myös TV2:n autoja. Arvasin, että nyt siellä kuvataan.

Illalla kävimme viemässä kukat ja kahvilla Mattiloilla. Asia selvisi silloin myös kuvausten suhteen. Seuraavina päivinä Toni ja Sanna olivat paljon "pikkuneitiä" tarkkailemassa. Pian meillä palattiin siihen, että talon täyttää aika ajoin "ruostuneen saranan narinaa" muistuttava itku. Seija muutti taas pikkuisen kanssa saliin. Minä lämmitin ahkerasti kaakeliuunia.

13.2. Seijan Pirjo-ystävä naapurista toi myös poikansa Janin "nimetöntä katsomaan". Kätilö, rouva Vilkki, oli myös meillä. Illalla tulivat Holmanperästä Mattilan Aune ja Aksu. Tulivat Aksun MB-kuorma-autolla. Pakkanen oli kiristynyt - 25 asteeseen ja Mersu kävi vierailun ajan pihassa. Öljykamina vaati

paljon polttoöljyä, mutta pihalla olevan farmarisäiliön pumppu sai "pakkashalvauksen". Hain - 27 asteen pakkasessa huoltoasemalta "PO:ta". Taas Kultaliekki antoi lämpöä taloon puu-uunien lisäksi.

Pakkanen pysytteli seuraavat päivät yli - 20 asteen lukemissa ja kun 15.2. katsoin auringon häikäisemänä kello 9 ikkunan takana olevaa mittaria, oli lukema - 30 asteen paikkeilla. Lapset, ne isommat, alkoivat hankkiutua kouluun. Onneksi se on tien toisella puolella, ettei tarvitse pelätä, että "jäätävät matkalla". Talviloman viikko meni hurauksessa lapsenhoitoa seurattessa ja ehkä minusta oli vähän apuakin.

20.2. olen toisen päivän työssä sen talviloman jälkeen. Eilen kävi pääkonttorin "auto-osastolta" Lagomin Heikki ja Marttilan Timo "Turuust". Meiltä koneosaston hoitaja Heikki Lehtimäki, tavara-automyyjämme Ville ja minä palaveerasimme. Suunnittelimme viikolle 12 mittavaa tavara-autonäyttelyä: Parkano, Valkeakoski, Vammala, Nokia ja Tampere. Kalustona Fiat-kuorma- ja pakettiautot sekä Magirus.

Tänään tuli hämeenkyröläinen Antti Toivo Hankkijalle ja osti uuden Fiat 127:n, keltaisen. Sehän sopi kiertävälle postille hyvin. Antti on kierroksillaan suosittu jutun kertoja. On mainosta, kun ajaa Fiat-autolla. Ei ollut näet ensimmäinen tämä!

3.3.1979 oli lauantai. Kevät on jo alkanut!

Pieni tyttömme on kasvanut, mutta edelleen ilman nimeä. Minä olen kulkenut Tampereelle työmatkoja omilla autoillani. Päivällä ne ovat käyneet katsastuksella Lakalaivassa asentajan kuljettamina. Fiat 1800A, Fiat 1500 Cabriolet, Alfa 1600 Spider ja Oldsmobile ovat sen jo läpäisseet. Oldsmobile jäi vielä Tampereelle räntäkeliön tultua. Olin sen juuri kiillottanut "torstaipojalla" (130 mk). Tämä kaveri tulee Turusta Tampereelle räntäkeliön tultua ja käy eri liikkeissä "vaihtoautoja fiksaamassa" - meillä torstaina.

Olen yrittänyt olla muuten vähän "hissukseen" ja poissa hallilta. Tänään katselin sitä Lancia Appiaa. Aika alkupe-teeseen ja Mersu kävi vierailun ajan pihassa. Öljykamina vaati



Ei ollut issästä rauhoittelijaksi!

punaiseksi. Tuskin sitä alan kunnostella. Olen sopinut meneväni Ikaalisten katsastusaseman Anttisaaren kanssa katsomaan Parkanoon "kiilanokka"-BMW:tä.

Käytiin 4.3.1979 Anttisaaren kanssa "maakuntakierroksella". Kauppoja ei tullut kuin moottoripyörän osista. Autoja oli kyllä vielä eri talleissa ostettavissa.

6.3. kävin päivällä katsastamassa Coupé-Mersuni. Samalla poikkiesin Wm Sandbergin automyynnissä. Siellä oli "poistomyynnissä" oleva Fiat 1800B (6-syl. moottorilla). Auto oli ulkona "lumen alla". Maksoin 300 markkaa. Ostin varaosiksi. Luhtasen Kari Lahdesta kävi ja osti sen Lancia Coupén. Maksoi heti 3 000 markkaa ja noutaessaan 1 000 markkaa lisää.

Kolmas piirimyyjä

8.3.1979 Autonovon johtaja Esko Metsäkonkola oli tänään Tampereella ja neuvottelee nyt Tampereen kolmannesta piirimyyjästä! Eilen olivat Fi-Auton Laitiset käymässä meillä Hankkijalla ja olivat sitä mieltä, että Autonovo tuskin näin äkkiä tekee sopimusta kolmannesta Fiat-myyjästä "Manseen". Niin siinä kuitenkin kävi, että ne

"johtivat tulokseen". Tampereella aloittaa Fiat-henkilöautojen myynnin myös "Tammelan Automyynti". Sen omistavat Jorma Nuutio, Markku Hannu ja "joku muu". Tuttuja kavereita nämä kaksi. Yhdessä on Fiateja myyty ja arvostan heidän tapaansa myyjänä. Varmaan joitakin Fiateja saavat myytyä lisää. Tuttuja Fiat-asiakkaita on valmiina.

10.3. lauantaina hinattiin kotiin se valkoinen 300 markan Fiat 1800B. Isä ja Repa olivat apuna. Olin ostanut siihen uuden tuulilasien työmatkalla viime viikolla Ylöjärven Laminosta. Aarno myi sen sopivasti 50 markalla ja työssä Ilkka Kivelä "heitti" sen paikalleen. Lasi oli kaiken lisäksi "värillinen" yläosasta. Hallissa se saa nyt vähän kuivua. Otin mären lattiamatot ja huovat saunaan kuivumaan. Asensin tuulilasin ympäriille takaisin kromilistat. Koetin käymään - "naksui" vaan (oliko akku huono vai kone jumissa?).

Aamulehdessä oli torstaina 15.3.1979 uutinen viime vuoden autokannasta. Se oli kasvanut 39 545:llä autolla. Kysymys oli tietenkin henkilöautoista. Eniten Suomessa on Fordeja 13 prosenttia, toisen Fiat 10,8

Pian saadaan Ritmot asiakkaiden tutkittaviksi.



prosenttia. GM (Opel, Vauxhall, Chevrolet) ja VW jakavat seuraavan sijan. Kummankin osuus on henkilöautoista 9,6 prosenttia.

Autonovo ei varmaan ole täysin tyytyväinen myyntiin. Uskoo varmaan hyvän mallivalikoiman mahdollisuuksiin. Palataksemme siihen kolmannen piirimyyjän ottamiseen Tampereelle. Se johtui kuulemma siitä, että halutaan "Fiat-myynti maan keskiarvoon prosentuaalisesti myös Tampereella". Fi-Autot Oy:n myynti oli pettymys Autonovolle - vuonna 1978 vain 100 autoa. Autonovosta kuulin, että nyt Laitiset ovat luvanneet ottaa Fiat-myyntin tosissaan. "Huhu kertoo", ettei lupauksiin Novolla enää luoteta.

Koti-iloja

Lainasin Hankkijalta projektorin ja katseltiin tuomani filmit: "Hankkija on monessa mukana" ja "Jyväskylän Suurajot 1978". Viimeksi mainittu jäi torsoksi, kun en saanut siihen ääntä.

Mattilat olivat meillä katsomassa pikkuista. Seija lähti Pirjon kanssa iltalenkille.

"Nimetön" huusi toista tuntia ja "akat senkun viipyivät". Meinas siinä "pinna palaa"! Lapsi rauhoittui heti, kun Seija tuli ja laittoi kuivaa ylle ja alle ja sapuskaa vatsaan. Kai meikäläisenkin tähän taas tottuu.

Suomeen on tulossa uusi

Fiat-malli "Ritmo". Viikolla lähdin Hesaan Hotelli Haagan kurssille Ritmon tiimoilta. 18.3. pakkaset taas palasivat. Lämpimien päivien takia lumihanget "kovenivat" ja postia hakiessa meidänkin pihassa voi kävellä suoraan puutarhan poikki postilaatikoille.

Toni oli laittanut SWM 50- crossipyöränsä käymään. Mentiin Mattilan pellolle sillä ajeleen muiden mukaan. Hanki kesti hyvin ajajan ja pyörän painon. Toni teki pitkiä lenkkejä "kerihangella", kuten tällä hankikantoa nimitetään.

Tonia yllytin näyttämään miten SWM kulkee. Sanoin: "Annas minä näytän". Vanhan pärinäpojan ottein aloin kiertää peltoa melkoista vauhtia - kunnes hanki petti ja etupyörä puski lumeen sisään. Minä lensin ohjaustangon yli hangelle ja olin aika nolona. Muilla oli hauskaa.

Ritmo

Tulevalla viikolla saamme Ritmon-esittelyautot.

On oltu vuoropäivinä Hesas- sa Hotelli Haagassa kurssilla. Minä olin Kauppilan Jorman ja Mäkiähon Eeron kanssa. Voitin siellä järjestetyn "Fiat-kisan" ja sain palkinnoksi Ritmo-paidan. Siellä hotellissa oli tarjoilijakoulu ja opiskelijat hoitivat tarjoilun. Eräs tarjoili minulle kastiketta, mutta kuuma kastike kaatuikin minun klubitakilleni.

Näin minulle jäi lämmin muisto näistä kurseista.

Kurssien jälkeen sitten aloimme selitellä asiakkaille uuden 128-mallin korvaajan hyviä puolia. Ritmon tulosta oli lehdistö kuvin kertonut jo kesälä 1978. Silloin malli esiteltiin Torinon Autonäyttelyssä. Auton tiedettiin poikkeavan paljon edeltäjästään. Nyt saamme siis valmiiksi koulutettuina selitellä, miksi metalli on monissa osissa korvattu muovilla. No, muovi on kevyempää eikä ruostu. "Kestäkö se osa", kysyy asiakas. Totta kai tehdas on suorittanut monet testit, vastaamme. Korin ruostumista testattiin viemällä kori karikolle keskelle suolaisen veden merta. Sitä siis testattiin myös näin, vastasimme. Alipaineisen jarrutehostimen muuttuminen "mekaaniseksi" olikin vaikeampi puolustella, mutta sekin meille kurseilla selitettiin.

Ritmo on ensimmäinen Fiat-malli uuteen valmistuvaan sukupolveen. Se tulee kokoluokkaan, jossa kilpailu on kireää: 13 valmistaja tarjoaa 19 eri mallia tähän kokoluokkaan. Mallin myynti mainoskampanjoineen alkaa nyt heti. Fiat 128-mallia haluaville sellaisiakin voidaan vielä toimittaa.

Toivomme tietysti, että monet Fiat-asiakkaamme näkisivät uuden Ritmo-malliston nyky-aikaisuuden. Onhan tehdas tätä mallia kehittänyt jo monia

vuosia. Myös valmistusmenetelmät ovat huippunykyaikaisia. Kori on esimerkiksi suunniteltu kestäväksi, tilavaksi, mutta kevyeksi muoviosia käyttäen. Turvallisuuteen on entistä enemmän kiinnitetty huomiota. Ritmon valmistusta varten Fiat on kehittänyt kokonaan uuden valmistusmenetelmän, nimeltään Robogate. Se on tietokoneohjattu ja lähes täysin automaattinen.

Arvaan kyllä, ettei kaikkia miellytä suuri muoviosien käyttö. Siksi meidän myyjien on pehdytettävä asiakkaat "uuteen tulokkaaseen" ja sen eri malleihin. Myös muoviosien käytön voi hyvin perustella kevyydellä ja ruostumattomuudella.

Aletaan sitten valmistautua kuorma-autoilla ajeluun. Seuraava kertomus on alkava sillä maaseutukiertueella. Mietimme odotellessa nimeä uudelle tyttöllemme.

Rane

TEKSTIILIEN PESU

Pro Extractor Shampoo
BODYSHOP SAFE

Tekstiilienpesuaine

Car Wash & Detailing Products for Professionals and Enthusiasts

KÄSIN KONEHARJALLA PAINEHUUHELULLA

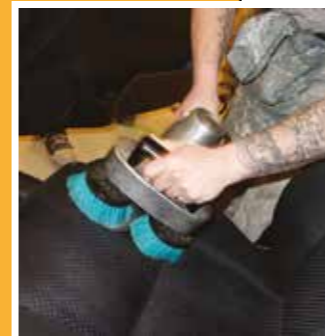


DD Pro TEKSTIILIEN PESUAINEN JA HAJUJEN POISTAJA. Matalavaahtoinen ja antaa raikkaan tuoksun. Täyttää VOC-vaatimukset. Poistaa piintyneen lian, rasvajäämät, ruokajäämät, kahvin, soodan ja lemmikkieläinten jättämät liat. Optiset kirkasteet raikastavat tekstiilien värit. Tuote on biohajoava.

HELPOIN TAPA SAADA TEKSTIILIT "SYVÄPUHTAAKSI" ON KÄYTTÄÄ PAINEHUUHELULAITETTA JA MIELUUMMIN SELLAISTA, JOKA LÄMMITTÄÄ VEDEN YLI 90 asteiseksi. NÄIN SAADAAN TEKSTIILIT TODELLA RAIKKAAN PUHTAAKSI



KÄSINPESU



KONEHARJA



PAINEHUUHELULAITE & 4in1-MONITOIMIIHÖRYPUHDISTIN

KÄYTTÖMAHDOLLISUUDET:
Kuumalla vedellä toimiva painehuuhtelulaite
Tarvittaessa vaahdottaa pesuaineen
Tuottaa kuivaa höyryä
Tuottaa märkää höyryä
Toimii iurina



ODOR ELIMINATOR
POISTAA HAJUJA

TEKSTIILIEN PESU

- KONEPESUSSA:** Laimenna painehuuhtelulaitteeseen 150-200 ml pesuainetta ja 19 Litraan vettä.
- Voit sumuttaa ensin piintyneisiin tahrakohtiin voimakkaamman liuoksen 1:2-5.
- Työskentele painehuuhtelulaitteella ristikkäisin liikkein, jotta "vapaapäiviä" ei tulisi.

- KÄSINPESUSSA:** Laimenna veteen 1:5-10
- Sumuta suoraan tekstiilipinnoille alhaalta ylöspäin
- Anna vaikuttaa 1-2 min. Pinnan likaisuudesta riippuen.
- Harjaa tekstiiliharjalla ristikkäisin liikkein.
- Pyyhi sen jälkeen pinnat puhtaiksi puhtaalla kostealla mikrolinalla, jota voi huuhdella usein puhtaassa vedessä.



PAKKAUSKOOT:
DDES1 3,78L (1gal) tai DDPE5 18,9L (5gal)

House of Ghost Killer Oy
ghostwash.com
info@ghostwash
03-53 400 53





TULOSSA
27.-30.7.2026

Kesämuistoja 2



Tämän hienompaa lähtöpaikkaa kanttialtoille ei varmasti löydy Euroopasta. Vielä kun Tampere kustansi Aamukonsertin paikalle. Enää ei oikeastaan puuttunut kuin terassi ja virvoitusjuomat. Hämeenpuistoon mahtuisi enemmänkin osanottajia. Kuva mpz



Oldsmobile vm. 1921 on yli sata vuotta vanha ja Olavi Sallinen-palkinnon voittaja muutaman vuoden takaa. Auto onkin huikean hienossa kunnossa ja matkustajat asianmukaisesti pukeutuneet auton aikaiseen tyyliin. Se veti kuvaajia on kärpäsperi kärpäsiä. Katsoin kamerasta, että kun otin näiltä jalansijoilta viisi kuvaa ihan peräjälkeen ja oli joka kuvassa eri henkilö kuvaamassa autoa. Pakko uskoa, että nämä historialliset ajoneuvot tuottavat iloa ja myös tietoa ihmisille ajoneuvoliikenteen perinteestä, kun ne paistattelevat historiallisessa ympäristössä. Kuva mpz

Päättäneen ajokauden viimeiset Kanttikruising 12. elokuuta

Hämeenpuisto olisi jokaisessa Euroopan kaupungissa hieno ympäristö kokoontua vanhoilla autoilla. Onneksi se nyt kuitenkin on Tampereella. Tampereen kaupunki oli kustantanut meille oman konsertin, jossa soitti Roamin' Street Band. Bändillä oli huikea veto päällä, sää oli loistava ja aika suuren yleisöjoukon he keräsivät.

Autoja oli 14, kuten edellisellä vuonna. Kaikki olivat amerikkalaisia, mikä ei ajankuvana ollut kovin virheellinen. Vanhin oli Oldsmobile vm. 1921. Nuorimmat autoista olivat kaksi Ford A vm. 1931. Joukossa oli kaksi Chevrolet-kuorma-autoa vm. 1928 ja kerhon bussi vm. 1929.

Hieno kattaus autoja! Ajelimme kolonnana Saarenmaantietä, jossa Tampereen liikennekatkosten jälkeen saimme ajella rauhassa kohti Kangasalaa, Mobilian ja Vehoniemeä.

Lounaalla selvisi, että kaukaisin tulija oli Salosta. Hänelle ojennettiin pytty palkinnoksi

ja muistoksi pisimmästä ajomatkasta. Aikamoisia sisseejä nekin autokunnat olivat, kun ajoivat A-Fordeilla Helsingistä Tampereelle ja takaisin.

Tapahtumassa oli silmin nähden hyvä fiilis koko ajan. Tunnetusti se eniten johtuu auringon paisteesta, mutta järjestelyt onnistuivat hyvin. Mo-

bilian lounas oli erittäin hyvä ja kaikki huokasivat helpotuksesta, kun pääsivät Vehoniemelle. Yhteinen mielipide oli, että ensi vuonna uudestaan.



Mobilian rannassa oli perinteisesti "näyttely", kun osanottajat olivat palkintolounaalla. Katsojia riitti tännekin runsaasti parin tunnin tauon ajaksi. Innokkaimmat lähtivät vielä seuraamaan autokaravaania Vehoniemeen.

Falun

Kolme kertaa kesän aikana jänitettiin sataako Restaurannoissa ja lisäksi muutamissa tapahtumissa. No, ei satanut. Falunissa säätilaus meni Esterin sadetus-osastolle.

Meitä oli 28 matkalaista bussissa, joka oli Mäntylän Matin ajama tuttu Kanikka. Se on aika tavallinen matkustajamäärää meille. Perusjoukon lisäksi oli uusiakin matkalaisia.

Lähtiessä torstaina 31.8. satoi aivan kaatamalla, mutta merellä oli tyyntä ja kaunista. Sääennuste Faluniin oli huono, joten sade alkoi jo Tukholman satamassa. Vettä riitti lauantain puolipäivään saakka. Paluumatkalla saatoimme kiitellä sitä, ettei sade

ollut kovaa, kun paluumatkalla vesi virtasi tien yli ja uutiset tiesivät kertoa, että läheisellä rautatiellä piti liikenne katkaista.

Markkinat tutkittiin sateessa jo perjantai-iltapäivän ja illan aikana. Ilta meni rattoisasti tutussa hotellissa istuskellen. Aamulla meitä oli aika monta, jotka porhalsivat markkinakentälle. Kenttäkuulutus puhutteli meitä urheiksi. En nyt tiedä, kuinka urheita olimme. Onhan kentällä auki Ampumapaviljonki ja uimahallin kahvila. Eikä sade ollut kovin häiritsevää. Ja ihan hauska oli nähdä osasto, jossa vaan ostettiin. "Olen keräilijä, haluan aina vaan lisää!"

Koskaan aikaisemmin, siis



Kaikkea se Svenpelle keksii. Nurmipohjalle on vetäisty asfaltti, niin ei tarvitse rämpiä mudassa. Ihan kätevää. Koko entinen valta nurmialue oli katettu asfalttitiellä!



Taalainmaan ja maailmalla Ruotsinkin tunnus on puuhevonen. Avestassa se on melko suurikokoinen.



Entinen ruotsalainen mestarikilpakuski, Erik "Ockelbo-Lundgren", kopioi Ferrari Mondial 500 (Scaglietti) vuosimallin 1954 korin ja teki siitä muotin. Hän rakensi siihen tekniikan Alfa-Romeosta. Autosta tuli niin hieno, että se näytti aidolta Ferrari Mondialilta. Sitä esiteltiin muistaakseni myös Tekniikan Maailmassa, ainakin Teknikens Världissä. Koreja valmistui Folkkarin tekniikalla suhteellisen paljon ja malli jatkoi elämäänsä Pagano-merkillä. "Ockelbo-Lundgren" tuli myöhemmin tunnetuksi Ockelbo-moottorikelkoista ja -veneistä. kuva mpz



noin 20 vuoden kokemuksella, ei ole ollut näin vähän ihmisiä, eikä harrasteautoja. Tosin ei tämmöistä sadettakaan ole ollut. Ehkä huippuaikojen 20 000 kävijää, 1 000 myyjää ja seutu täynnä harrasteautoja on enää

vain muisto. Lagnetin alueen urheilurakentaminen syö koko ajan edellytyksiä tapahtumalta. Kaikki löysivät jotain niin tärkeää, että piti ostaa. Sitten taas bussiin ja kohti Tukholmaa. Matkalla ihmeteltiin tien yli virtaavaa vettä.

Turkkuudessa käytiin perinteisesti sunnuntaiaamuna Syys-Heikissä. Turun Mobilistit ovat vuosien saatossa kasvattaneet siitä ihan kelvollisen rompetorin, nykyajan Restaurantojen luokkaa. Mikäs siellä oli auringon paisteesta ja lämpenevässä päivässä viettää pari tuntia kahvia juoden ja makkaroitu syöden?

Turkkuudessa sunnuntaiaamuna paistoi aurinko. Syys-Heikistä Turun Mobilistit ovat vuosien saatossa tehneet ihan kelvollisen rompetorin. Mikäs siellä oli auringon paisteesta ja lämpenevässä päivässä viettää pari tuntia kahvia juoden ja makkaroitu syöden.

Pikkolan muistelua

Kerholaisilla on paljon hyviä muistoja Pikkolan koulunpihasta. Uusien oppilaitosten rakentaminen leikkasi alueen pihapuiston ja vei parkkipaikat. Päätimme kuitenkin kokeilla tapahtumaa, joka ei tarvitse erillistä parkki-aluetta. Viime vuonna meni vähän lööperiksi, kun satoi. Tänä vuonna autojen määrän kasvu oli melkoinen: 50 prosenttia!

Piknik Pikkolan omenatar-

hassa kuulostaa ja onkin hieno ajatus. Yhdessäoloa omien eväiden kanssa tai paikalta ostaen. Ydin on luonnollinen mukava yhdessäolo kolmen autoharrastajakkerhon kanssa. Se on meille suomalaisille aika vierasta, mutta palaute oli osanottajilta erinomaisen hyvä. Pikkola Piknik on myös nostalginen jäänne Restaurantapäivien pitkässä jatkumossa, mikä on koko suomalaisen mobilismin



Piknikkiä voi harrastaa monella tavalla. Tässä klassinen pöytäliina nurmikolla, taustalla vähän toista tyyliä.

Huikkea osaamista

Kerhon kuukausikokouksena oli Asomassa 24.10. Meitä oli paikalla noin 40 jäsentä, jouskossa monta, joita ei muissa tapahtumissa ole näkynyt. Hieno homma, vain Ranelle ja Avantiin ollaan saatu selvästi enemmän väkeä mukaan.

Asoma oli ent. muovialan ruiskupuristajarytittäjä Jorma Palosen junailema. Kiitos siitä. Isäntämme oli juuri eläköitynyt Asoman myyntipäällikkö, jäsenemme ja P 1800-mies Henry Luuppala.

Asoma on tuttu nimi monille, mutta aika tuntematon kuitenkin. Joskus oli Helsingissä Asoman myymälä. 1980-luvulla jokainen "salkkumies" porhalsi Asoman muovisalkku kädessä ja matkustikin tavarat Asoman kovamuovisessa matkalaukussa.

Tutustumiskohde kuitenkin valikoitui sillä perusteella, että Avant-koneiden muoto-osat tehdään Asomalla. Avant-koneiden yksi menestystekijä on niiden ulkonäkö. Keväällä Avant Tecnonssa hämmästel-



Tässä ihmetellään tyhjiömuovauustuotantolinjaa, joka ei tuota jätettä lainkaan. Kaikki on järjestyksessä, tilat on siistejä ja puhtaita ja priimaa pukkaa!

tiin, että voiko Suomessa ja Pirkanmaalla olla näin hieno tuotantolaitosta, joka tavaran lisäksi tuottaa voittoa, jolla pystytään koko ajan kehittämään uusia tuotteita.

Ihan saman menestyksen kokemuksen tuotti Asoma. Henkka esitteli taloa kuin omaansa. Vaikka olen seurannut muovialaa vuosikymmeniä



Automatkailun ja piknikin klassikkoja: Rättäri ja hieno retkiryhmä ja hyvät eväät. Rättäristähän pystyi irrottamaan penkit ja ottaa ne pihalle piknikkäyttöön. Kuva mpz

merkittävää historiaa.

Oli hienoa katsoa, että piknik-varusteita on moneen lähtöön. Pöytäliina nurmikolle, retkeilypöytäryhmä, retkeilyauto. Joukosta erottuivat selvästi ne, joiden matkailuun kuuluu piknik. Vehkeet olivat tuttuja ja niiden käsittely meni luontevasti. Yhden lajin liikkuvan kulttuuriperinnön vaalimista tämäkin on. Kun kurvailimme vanhempini kanssa Suomessa ja Euroopassa 1950-luvulla, äitiäni ei olisi saanut teltaan aseella uhkaamallakaan. Mutta

Folkkarin nokalla kulki retkipöytäryhmä, joka oli käytössä muutaman kerran kuukauden reissulla. Aika nostalgista istua Antin ihan samanlaisen pöydän ääressä!

Tapahtuma on siksi tärkeä, että tuotamme sen yhteistyössä FHRA:n ja Volkkari-Kerhon kanssa. Kolme erilaista harrastuskulttuuria yhdessä on varmasti opettavainen kokemus. Myös tapahtuman järjestäminen sujui kevyesti yhteistyöllä. Myös Pikkolan koulusta olemme saaneet paljon kannustusta.

KANNATUSJÄSENYYS

Tule Tampereen Seudun Mobilistien kannatusjäseneksi

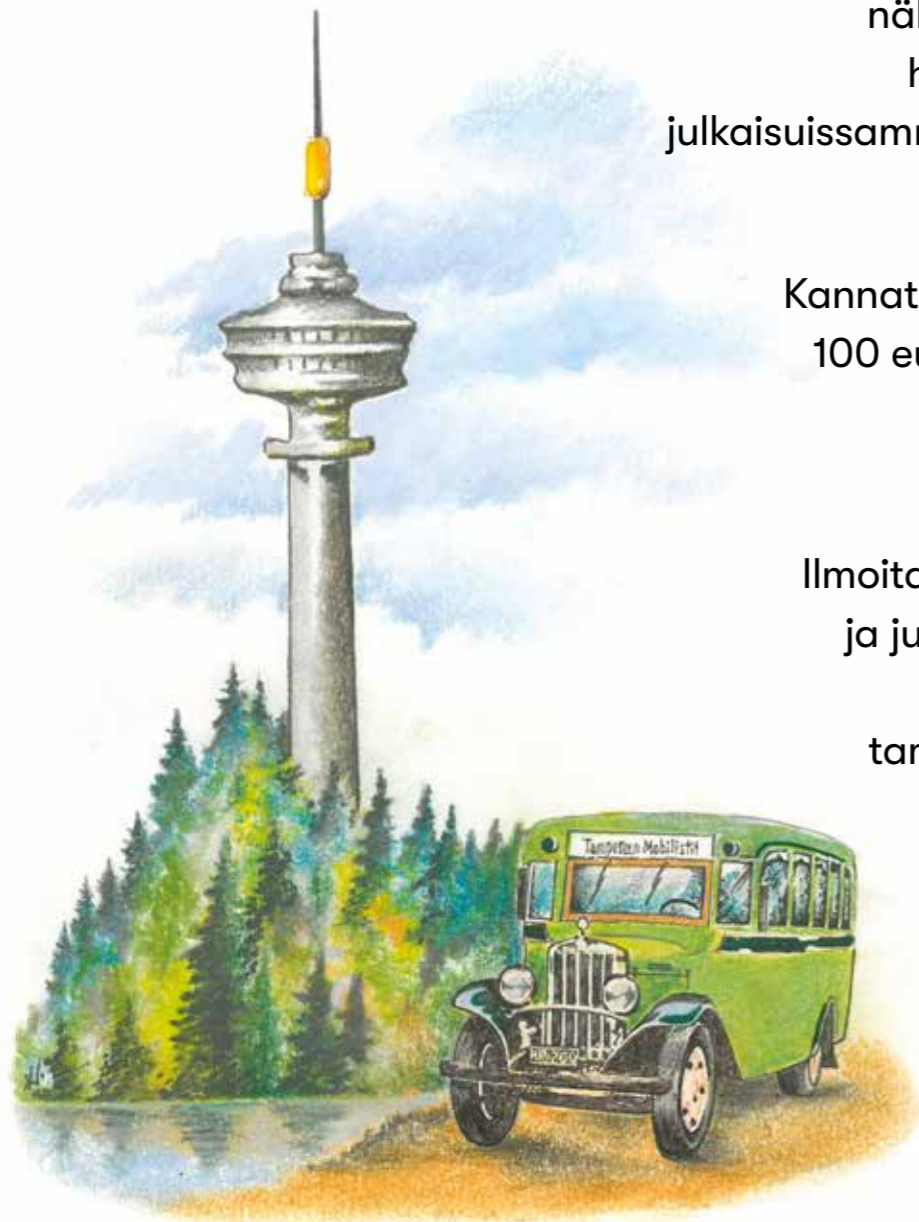
Kannattajajäsenyyteen sisältyy yhdistyksen oma lehti Hyrysusy haluamaanne osoitteeseen postitettuna (yksi lehti per ilmestynyt numero)

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.

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

Tampereen Seudun Mobilistit ry Hallitus



Suunnittelutehtävä Joulun ajaksi

Museoviraston haku liikenteen kulttuuriperinnön vaalimiseen avautuu 2.1.2024 ja päättyy 15.2.2024. Hyrysusyssä on ollut jutut 2/2023 ja 3/2023 maantieliikenteen kulttuuriperinnön avustuksista. Niissä kokemukseräisesti selvitetään ja esimerkein yritetään selvittää, miten avustusta voi hakea, saada ja miten asiantuntijalautakunta hakemuksia käsittelee. Kannattaa lukea jutut, viralliset tiedot löytyvät Museoviraston sivuilta: <https://www.museovirasto.fi/fi/avustukset/kulkuvalineet>.

Avustus on avustus eli sillä voi rahoittaa osan ajoneuvon konservointi-, restaurointi- tai



"Köyhän miehen Rolls Royce" Rover 75 4d Sedan vm. 1948 edustaa vuosina 1946-1949 Suomeen tuotuja noin 3 000 uutta autoa, jotka tekivät pitkän päivätyön. Kun autoja tarvittiin, mutta ei ollut varaa tuoda maahan. On saanut avustusta. Kuva mpz



Tämä hieno Chrysler edustaa toisaalta 1920-luvun paremman luokan amerikkalaisia autoja ja toisaalta varhaismobilismin alkua Suomessa. Avustuksen tavoitteissa on myös, että ajoneuvo näkyy tapahtumissa, joissa sitä voidaan esitellä yleisölle, tässä Kurvaa Kangasalle-tapahtumassa 2023. Kuva mpz

rekonstruointikuluista. Avustusta myönnetään myös osin tai osakokonaisuuksiin. Myönnettävä avustus voi olla korkeintaan 50 % hankkeen hyväksytyistä kustannuksista. Kustannukset tarkoittavat ostettuja palveluja, osia tai tarvikkeita.

Avustustyöpaja

Haku avautuu maanantaina 2. tammikuuta. Mobiliasa perinteisesti järjestetään Avustustyöpaja sunnuntaina 14. tammikuuta klo 10. Työpajassa käydään läpi hakumenettely melkein kädestä pitäen. Tapahtuma kestää niin kauan kuin tarvis on.

Paikalla ovat ainakin Mobilian ja Museoviraston avustus asioiden avainhenkilöt. Meistä Tammobin jäsenistä, jotka olemme avustuskokouksissa, on paikalla ainakin allekirjoittanut, Martti Piltz 045 666 3111 ja Leila Suutarinen. Meillä on mahdollista auttaa hakemusten tekemisessä, koska se helpottaa koko avustuskokouksen työtä.

Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Martti Piltz
Puheenjohtaja
martti.piltz@gmail.com
045 666 3111



Pasi Myllymäki
Varapuheenjohtaja
peemyllymaki@gmail.com
040 548 7914



Petri Kata
Sihteeri
petrikata65@gmail.com
050 063 3632



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



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



Leila Suutarinen
Edunvalvonta
leila@automuseo.com
050 365 7023



Kalevi Nokkonen
Pihapehtoori
kalevijakari@gmail.com
050 596 1219

JÄSENETUSI



Mökki rannalla

Tarvitsetko kokous-, juhla- tai saunatilaa?

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

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

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

Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

Pehtoori Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi

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

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.



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

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

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

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



TAMMOBIN 2024 TAPAHTUMAT

TAMMIKUU

la 12.1. klo 10 Museoviraston avustustyöpaja Porin seudulla

su 13.1. klo 10 Museoviraston avustustyöpaja Mobiliassa. Kustaa Kolmannen tie 75, 36270 Kangasala. Avustustyöpajat ovat koko päivän tilaisuuksia, tilaisuudet alkavat kahvilla. Lisätietoja: Martti Piltz 045 666 3111 tai martti.piltz@gmail.com

HELMIKUU

Lauantaina 3.2.2024 kurvaillaan taas perinteikkäät **Talwijaot!** Ajot ovat 50. Juhla-ajot. Lähtö: Riipisen tila, Suolahdentie 255, Laukaa. Reittejä ei merkata, vaan nuotitetaan. Molempien lenkkien maali on Keuruulla. Maaali, illanvietto ja palkintojen jako hotelli Keurusselällä. JOS haluaa nähdä rennosti, hyvin järjestetyn mobilistiajon, niin oikea osoite Laukaa. Lisätiedot, ilmoittautumiset yms:ksmobilistit.fi

HUHTIKUU

Kevätkokous (aika ja paikka avoinna)

La-su 26.-27.4.2024 Hot Rod & Rock Show

TOUKOKUU

Ke 1.5.2024 Vappuajo

La-su 4.-5.2024 Lahden Classic Motor Show

KESÄKUU 2024

pe-la 7.-8.6. 2024 Suomen ajoneuvohistoriallisen keskusliitto SAHK ry **64. Retkeilyajo.** Majoitus, tutustumisparty, lähtö, maali ja iltajuhla Scandic Hotelli Rosendahl, Pyyrikintie 13, 33230 Tampere. Ohjelma julkistetaan Hysysysy 4/2023 ja Automobiili 1/2024

SYKSYKSi tutkitaan Kaakkois-Eesti bussiretkä

PILAKUVIA

Tammobin hallituksen jäsen Kalevi Nokkonen on tunnettu pilapiirtäjä, Hänen piirroksiaan on julkaistu useissa sanomalehdissä ja on niitä ollut Hysysysissäkin. Kirjan nimi on Kalevi Jakari - Pilakuvia niin arjesta kuin töistäkin.

Kalevin piirrokset lähtevät arkipäivän havainnoista - töistä ja kotoa. Jo Kalevin rekisteröity tavaramerkki Kalevi Jakari sisältää pienen avaimen kirjan sisältöön "kalevi ja kari" eli kirjan tekijä ja hänen työkaverinsa filosofoivat elämää ympärillään.

Ensimmäinen painos myytiin heti loppuun.

Kirjan hinta on 14 euroa.

Sitä on myynnissä:

Kalevilta suoraan +358 505969121 ja

Nokkosen puutarha, Uusi-Epaalantie 6, 36600 Pälkäne

Ja kun Vehoniemen Automuseo avautuu keväällä niin myös sieltä.



HUIPPUTUOTTEITA FENNOLTA

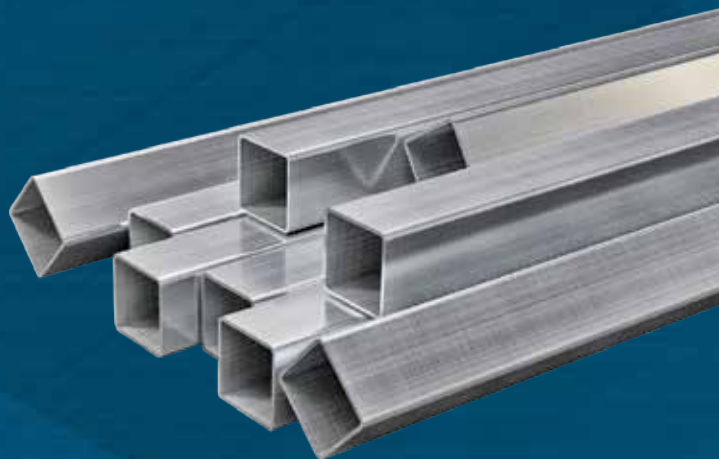
HENKILÖ- JA
PAKETTIAUTOT



RASKAS MAANTIEKALUSTO
JA TYÖKONEET



OHUTSEINÄPUTKET JA
JATKOJALOSTUS



**KIITOS,
KUN VALITSET
KOTIMAISEN
TUOTTEEN!**



FennoSteel Oy
Fennokatu 1
39700 Parkano
+358 3 441 00
fенno@fennosteel.com

www.fennosteel.com - www.fennoheavyduty.com