

# HYRYSYSSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 4 / 2022





## SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta .....	3
Museoajoneuvot.....	4
Merkkinurkka .....	10
Antin autot.....	12
Saksan ja Sveitsin ajoneuvomuseoita osa 2.....	16
Taunus 17M -66 – puolivuosisataa Pirkanmaalla .....	24
Studebaker President ES 1927 – Loistelias pirssi Hangosta .....	30
Syyskokous .....	34
Syyskokouksen pöytäkirja .....	36
Keskusliiton kuulumisia .....	37
Rane muistelee, osa 75 .....	38
Hyrysysyn kauppapaikka .....	44
Kesätapahtumat .....	45

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 (verkkojulkaisu)



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

### Vuoden 2023 HYRYSYSY ilmestyvät:

1/2023	maaliskuussa	aineistopäivä 22.02.2023
2/2023	juhannukseksi	aineistopäivä 15.05.2023
3/2023	syyskuussa	aineistopäivä 30.08.2023
4/2023	jouluksi	aineistopäivä 24.11.2023

### ILMOITUKSET

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

### ARTIKKELIT

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

### HYRYSYSY 4/2022 TOIMITUS:

Martti, Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Antti Prusi, Hannu Aalto, Asko Nieminen, Mikko Pentti, Pasi Myllymäki, Tuukka Perkola, Timo Lintinen

### Kannen kuva:

Pasi Myllymäen Ford M17 vm. 1966. Kuva Pasi Myllymäki



## Puheenjohtajalta

# Taas lähdetään Uuteen Vuoteen

### Vastuullisuudesta

Vastuullisuus on nykyhetken muotisanoja. Yritysmailmassa kaikki näyttävän olevan vastuullisia, kunnes toisin todetaan. Vastuu tulevaisuudesta kuulostaa komealta. Kun aika harva tietää, mitä tulevaisuudessa tapahtuu, vastuu jää aika usvaiseksi. Vastuullisuus tarkoittaa lähinnä osallistumista toimenpiteisiin ilmaston lämpenemisen hidastamiseksi ja luontokadon välttämiseksi.

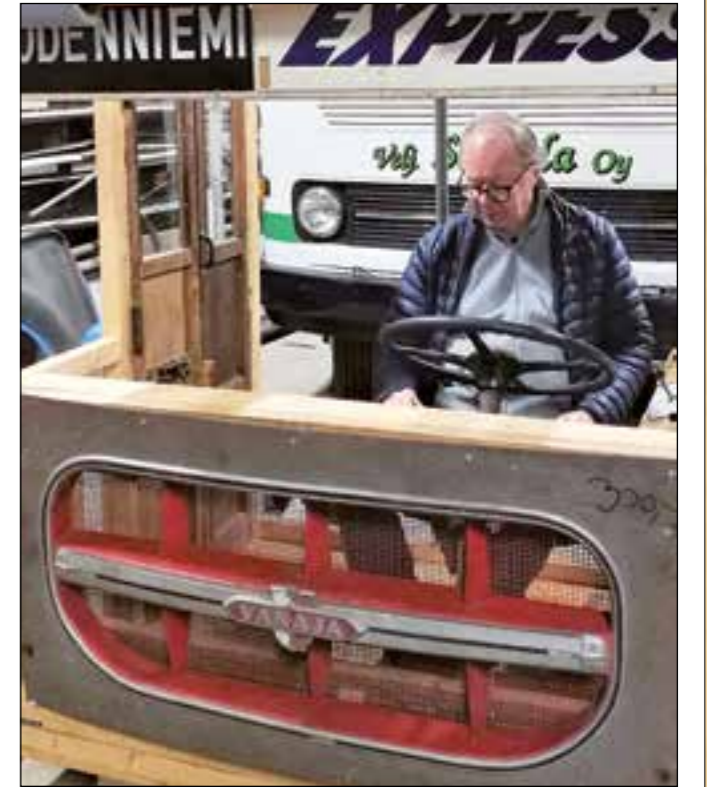
Vastuu tulevaisuudesta on tärkeää, mutta yhdistystoiminnassa vastuu on myös menneisyydestä. Erityistä vastuullisuutta ovat osoittaneet yhdistyksemme perustajat, kun he ovat perustaneet yhteisön, jonka tavoitteena on säilyttää suomalaisen liikenteen kulkuneuvoja liikkuvina. Niillä voidaan näyttää tulevaisuuden ihmisille, miten tieliikenteen kulttuuriperinne on kehittynyt. Ei voi kuin nostaa hattua vanhan liiton väelle!

Tässä lehdessä, pitkästä aikaa, on kaksi artikkelia auton rakentamisesta ja miten ne tallentavat suomalaisen liikenteen kulttuuriperintöä. Tällä hetkellä vastuullisuudesta kannattaa puhua siksi, että voidaan säilyttää lainsäädännössä mahdollisuus käyttää ottomootoriajoneuvoja normaalissa liikenteessä. Museot hoitavat ja säilyttävät autoja museoesineinä, mutta harrastajien tehtävä on näyttää niitä osana liikennettä.

### Rane-ryhmä

Rainer Mäkipäällä on Suomessa, ehkä Euroopassakin ainutlaatuinen Fiat-kokoelma, johon liittyy käsittämättömän suuri arkisto, kirjasto ja kokemuserintö. Hyrissyssä Ranen tarinasta julkaistaan osa 75. Kerhomme ystävä, Kari Pitkänen, on ottanut vastuun tallentaa Ranen kokoelman tietoarvo tuleville sukupolville. Hän haastattelee Ranea parhaillaan. Kun kevät tulee, he siirtyvät kuvaamaan autoja.

Syyskokouksessa perustimme avoimen Rane-ryhmän,



jonka perusjoukko tuli läsnäolijoista. mutta tähän kulttuurihistorian tallentamistyöhön kutsutaan kaikkia. Jäseniä tullaan kutsumaan töihin, kun autoja kuvataan ja valmistellaan kuvauksiin. Kaikki aineisto tulee vapaasti käytettäväksi netin kautta, "virtuaalisena museona". Toki siitä meille (menneisyyden) väelle tulee paperikirjakin!

**Hyvää Joulua ja  
Menestyksellistä Uutta Vuotta!**

### Kannattajajäsenemme:



# Museoajoneuvot

Teksti Mikko Pentti

## Jussi Juurikkala

Museoajoneuvo-määritelmän syntyminen henkilöityy hyvin pitkälti diplomi-insinööri Jussi Juurikkalaan (23.3.1926 – 8.1.2016). Juurikkala opiskeli lentokoneiden rakennusta ja valmistui alan diplomi-insinööriksi Teknillisestä korkeakoulusta 1954. Suomessa oli hyvin vähän työmahdollisuuksia lentokoneiden parissa ja Juurikkalan työura alkoi 1951 autojen parissa Lohjan seudun katsastusmiehenä. 1955 Jussi Juurikkala aloitti Korpivaara Oy:n huoltopäällikkönä juuri kun ensimmäiset Citroen DS:t alkoivat saapua Suomeen. Hänen ensimmäisiin työtehtäviinsä kuului valankumouksellisen automallin toiminnan opiskelu ja huolto- ja korjaamo-oppaiden laatiminen, koska valmistaja ei niitä Suomeen toimitanut.

Korpivaaralla ollessaan Juurikkala kirjoitti yhtiön Automies-lehteen pakinoita. Niiden perusteella hänet hyväksyttiin varsin pian Tekniikan Maaailma-lehden autotekniseksi avustajaksi. 1950-luvun loppupuolella hän oli jo lehden vakituinen koeajotoimittaja. Korpivaaran



Ensimmäisissä museoajoneuvotarkastuksissa Ford T oli yleisin ajoneuvo. Jussi Juurikkala tarkasti 26.2.1971 kolme autoa, joista kaksi oli Ford T-malleja. Kuvan T-malli on museotarkastettu paljon myöhemmin. Kuva Antti Prusi.

huoltopäällikön tehtävässä Juurikkala toimi vuoteen 1959 asti. Juurikkalan koeajottuja koottiin kirjoiksi jo 1950-luvun puolella ja 1960-luvulta alkaen hän julkaisi useita ajoneuvoihin liittyviä kirjoja. 1962 Juurikkala siirtyi Ilmavoimien esikuntaan lentokoneiden huollon tehtäviin ja yleni lopulta lentokoneosaston

päälliköksi 1970-luvulla. Ilmavoimien esikunnan siirryttyä Tikkakoskelle Juurikkala jäi Helsinkiin Liikenneministeriön yli-insinööriksi. Tässä tehtävässä saattoi vaikuttaa ajoneuvohistoriallisen harrastuksen edellytyksiin. Jussi Juurikkala oli jatkuvasti ollut kiinnostunut vanhoista ajoneu-

voista, ja hän oli ollut Suomen Autobiili-Historialliseen Klubin jäsen jo 1960-luvun alkupuolella, vaikka välillä erosi, koska ei ollut saanut ostaa Askolinin suvun Rolls-Roycea 1961. Juurikkala myös kirjoitti aktiivisesti lehtiin nostaakseen vanhojen ajoneuvojen arvostusta Suomessa.

## Museoajoneuvorekisterin synty-ympäristö

Suomen ajoneuvohistoria-harrastuksen suurin toimija museoajoneuvorekisterin syntyaikaan 1970-luvulla oli Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi (SA-HK), Helsingissä 1958 perustettu yhdistys, joka alkuvuosinaan keskittyi pelastamaan vanhoja ajoneuvoja pääkaupunkiseudulla, mutta joka oli 1970-luvulle tultaessa muuttanut useiden paikalliskerhojen muodostamaksi katojärjestöksi. Paikallisia kerhoja perustettiin Tampereelle 1964, Kotkaan 1967 (Kymen kerho), Turkuun 1968 ja Siilinjärvelle 1970 (Savon kerho 1971). Helsingin harrastajat, jotka olivat tottuneet olemaan koko SA-HK ja pitäneet muita kerhoja ala-



1930-luvun edustajana saa olla tässä Chrysler vm. 1938. Auto on ollut pitkään taksina Helsingissä. Kuva Antti Prusi.

osastoinaan, joutuivat tosiasioiden eteen ja perustivat oman paikalliskerhonsa 1970. 1971 perustettiin vielä Keski-Suomen, Lahden sekä Etelä-Pohjanmaan kerhot ja 1970-luvun mittaan laajeneminen jatkui.

SA-HK:n toiminta keskittyi alkuaikoina vanhojen ajoneuvojen harrastuksen esiintuontiin esimerkiksi erilaisten ajotapahtumien avulla. Entisöidyt, vanhanaikaiset autot myös kiinnostivat yleisöä, mikä näkyi hyvin ajotapahtumissa. SA-HK lähti vuonna 1965 mukaan Suomen Automuseosäätiöön, jonka tavoitteena oli avata automuseo, mikä toteutuikin Hämeenlinnaan vuonna 1972. Käytännön toiminta, kuten retkeilyajojen, ajoneuvonäyttelyiden ja muiden tapahtumien järjestäminen siirtyi 1970-luvulla hyvin pitkälti paikallisyhdistyksille. 1970-luvun mittaan SA-HK:n, eli käytännössä sen jäsenyhdistysten yhteenlaskettu jäsenmäärä kasvoi noin kahdestasadasta noin seitsemäänsataan.

SA-HK ei ollut ainoa ajoneuvohistorian harrastajien yhdistys. Autohistoriallinen seura (AHS) perustettiin Helsingissä lokakuussa 1964. Perustajat olivat valtaosin SA-HK:n entisiä jäseniä, jotka olivat tyytymättömiä SA-HK:n keskittymiseen Automuseosäätiöön ja suuremmaksi yhdistykseksi kasvamiin, jolloin jäsenet eivät enää tunteneet toisiaan. AHS pysyi 1970-luvulla pienenä parinkymmenen jäsenen yhdistyksenä, joka keskittyi pääkaupunkiseudulle. Yhdistyksen toiminnassa pysyi mukana myös ajatus kaksikielisyydestä. Alkuaikojen SA-HK:n tapaan noin puolet

AHS:n jäsenistä oli ruotsinkielisiä. 1970-luvulla syntyivät amerikkalaisten autojen harrastamiseen ja kiihdytysautoiluun keskittynyt Finnish Hot Rod Association (FHRA 1972) ja vanhojen moottoripyörien harrastajia yhteen koonnut Veteraanimoottoripyöräklubi (VMPK 1975). Vielä 1970-luvun puolella mikään näistä järjestöistä ei tehnyt museoajoneuvotarkastuksia, vaikka jäsenten joukossa olikin varhaisia museoajoneuvotarkastajia. AHS sai tarkastusoikeuden 1979, mutta teki ensimmäisen tarkastuksen vasta 1980, VMPK sai oikeuden 1983 ja FHRA 2004.

## Museoajoneuvopäätöksen valmistelu

Tekniikan Maaailma -lehti lähetti lokakuussa 1973 Liikenneministeriölle kirjeen, jossa toivottiin mahdollisuutta poiketa katsastuksessa joistakin liikenneturvallisuutta koskevista määräyksistä vanhojen ajoneuvojen osalta. Kirje julkaistiin lehden numerossa 17/1973, ja se liittyi ministeriössä parhaillaan työn alla olleeseen moottoriajoneuvojen rakennetta ja käyttöä koskevien määräysten uudistamiseen. Kirjeessä oli neljä ehdotusta erikoismääräyksiksi:

1. Museoajoneuvoksi voidaan luokitella asianmukaisesti entisöity, vähintään 25 vuotta vanha ajoneuvo, josta katsastuksen yhteydessä esitetään alan yhdistyksen tai tunnetun asiantuntijan antama todistus, jonka mukaan ajoneuvo vastaa sitä asua ja varustetasoa, jota noudatettiin sen valmistusvuonna.



Vuoden 2021 lopussa museoajoneuvo rekisterissä oli 1711 kuorma-autoa. Kerhomme et 1940-luvun Chevrolet-kuorkki osallistuu juuri kunnostettuna ja museotarkastettuna Näsijärviajoihin 2002 Kaken ajokkina. Kuva Kake Välimäen kotialbumi.

2. Museoajoneuvo hyväksytään rekisteröitäväksi ensikatastuksen perusteella tyyppikatastusta vaatimatta edellyttäen, että sen rakenne ja varusteet ovat niiden vaatimusten mukaiset, jotka olivat voimassa Suomessa sen valmistusvuonna.

3. Museoajoneuvo on usein takatsastettava, kun enintään viisi vuotta on kulunut sen edellisestä katsastuksesta.

4. Museoajoneuvon varusteisiin voidaan määrätä kuuluvaksi vilkkuvaa (keltaista) valoa antava käsivalaisin, joka on kiinnitettävä ajoneuvon vasemmalle puolelle siten, että se näkyy sekä eteen- että taaksepäin, milloin ajoneuvoa käytetään olosuhteissa, joissa vaaditaan ajovalojen käyttöä, jos sen omat valaistuslaitteet katsotaan tarkoitukseen riittämättömiksi katsastuksen yhteydessä.

Allekirjoittajina olivat lehden päätoimittaja Rauno Toivonen ja liikenneteknisen alan avustaja Jussi Juurikkala, joka oli epäilemättä laatinut kirjeen. Ajatuksena oli saada muutoksia muun muassa jarruihin, suuntavilkkuihin, roiskeläppiin, tuulilasinpesimiin, turvavöihin, valolaitteisiin, heijastimiin ja äänenvaimentimiin liittyviin määräyksiin, jotka pakottivat olennaisten muutosten tekemiseen vanhojen ajoneuvojen tekniikkaan ja ulkonäköön. Perustelu kuulostaa vaarantamatta olisi mahdollista sallia asianmukaisesti kunnostetulle ajoneuvolle se varustetaso, jota noudatettiin ajoneuvon valmistusajanaan. Entisöityjä ajoneuvoja käytetään normaaliin

liikenteeseen vain hyvin vähäisessä määrin, niillä ajetaan vain hyvissä olosuhteissa ja silloinkin – kalliin sekä suurien ponnistelujen vaatimien entisöintityön vuoksi – poikkeuksellisen varovasti. Lisäksi niiden suorituskyky ei ollut niiden valmistusajoina läheskään verrattavissa nykyisten vastaavien ajoneuvojen suorituskykyyn.”

Kirjeen tavoitteena oli ainoastaan sallia joitakin poikkeuksia tieliikenteen turvallisuusmääräyksiin vanhoille ajoneuvoille, jotka on asianmukaisesti kunnostettu tai entisöity ja joita käytetään harrastetarkoituksessa. Kirjeessä ei mainita mitään museoajoneuvorekisteristä. Ajatus pitää tarkempaa kirjaa näistä ajoneuvoista syntyi siis myöhemmin. Sen sijaan tämä kirje vaikuttaisi olevan ensimmäinen maininta museoajoneuvo-termistä Suomessa. Kun Jussi Juurikkala myöhemmin siirtyi Liikenneministeriöön, kaivettiin vanha ehdotus uudelleen esille ja valmisteltiin sen pohjalta uusi päätös museoajoneuvoista. Päätöksessä pyrittiin yhdistämään rekisteröinti ja liikenneturvallisuuden vaatimukset alkuperäisyyteen.

Museoajoneuvoasiasia valmistettiin kesällä ja syksyllä 1978. Perusteluina museoajoneuvo-määritelmän tarpeellisuudelle Juurikkala mainitsi, että liikenteellisesti museoajoneuvoilla ei ole merkitystä sen paremmin positiivisesti kuin negatiivisesti. Rekisterissä oli hänen mukaansa runsaat 100 museoautoa ja 50–60 museo-

moottoripyörää, eli käytännössä



Suomen Autoklubin (S.A.K.) jäsenmatrikelissa 1920-luvulla Rolls Royce oli yleisempi automerkki kuin Ford. Kanttikruisingissa kesällä 2022 esiintyi tämä vuosimallin 1921 Rolls Royce Silver Ghost MR-rekisteröitynä. Nämä aidot Suomi-Rolls Roycet yleensä tunnetaan niiden alkuperäisten omistaja perheiden nimellä, kuten tämä "Askolinin Rolssi". Nimissä on saattanut historian saatossa syntyä pientä variointia. Kuva Martti Piltz





## Steinwinter



Stuttgartilainen Steinwinter GmbH aloitti autovalmistuksen 1969. Ensimmäinen auto oli hiekkakirpputyylinen Amigo, joka oli itseasiassa italialaisen Auto Miragen valmistama. Steinwinter vaihtoi vain merkit. Sen lasikuitukori oli rakennettu Fiat 126 -mallin pohjalle; kaksisylinterinen 600 cc moottori jätettiin täysin vakiokuntoiseksi. Mallia valmistettiin pienessä mittakaavassa 1980-luvun alkupuolelle asti.

Saksassa on erityinen, vuonna 1954 voimaan tullut ajoneuvoluokka 4. Se rajoittaa auton moottorikoon enintään 250 cc. Ajoneuvoluokan 4 ajo-

lupa oli yleinen 1950-luvulla, kääpiöautojen kuten Isetta ja Goggomobil kulta-aikana. Vuonna 1969 ainoa saatavana oleva ajoneuvoluokan auto oli Goggomobil. Sen valmistus kuitenkin loppui juuri kyseisenä aikana tarjoten markkinaraon vastaavalle tuotteelle.

Steinwinter huomasi Fiat 500 -mallin mahdollisena kandidaattina. Fiatin moottori oli kuitenkin liian suuri eli 499 cc täyttääkseen ajoneuvoluokan

vaatimuksen. 250 cc Goggomobil -moottoreita valmistettiin kuitenkin edelleen (ei enää Glasin toimesta) ja se antoi mahdollisuuden luoda uuden ajoneuvoluokan 4 auton. Gogon moottori oli ilmajäähdytteinen kaksitahtimoottori, joten sen asentaminen alkuperäisen tilalle ei tuottanut mainittavia ongelmia. Moottorin teho (15 hv) oli lähellä alkuperäistä (17 hv) ja näillä eväillä saavutettiin lähes 90 km/h huippunopeus.

Fiat 126 -mallin tultua markkinoille jatkoi Steinwinter nyt projektiaan sillä. Mallimerkintä oli nyt 250L, mutta tekniikka säilyi samanlaisena. Autoa valmistettiin aina vuoteen 1987 pienessä mittakaavassa.

Steinwinterin merkissä esiintyvä korskea ori ei ole Ferrarin imitointia vaan tulee Stuttgartin vaakunasta.



Steinwinter esite 1970-luvun alusta.

## Figo



Mengenissä muuan herra Tragl päätti myös lähteä mukaan ajoneuvovalmistukseen mielessään luokka 4. Konsepti oli täysin samanlainen kuin Steinwinterillä; Fiat 126 varustettuna Goggomobil 250 cc moottorilla. Figo (Fiat-Goggo) oli syntynyt. Ensimmäiset autot valmistuivat

vuonna 1973 ja valmistus jatkui vuoteen 1984.

Usein myös Steinwinterin muunnoksia kutsutaan nimellä Figo, mutta Steinwinter ei koskaan käyttänyt tätä nimeä luomuksissaan.



Figon Goggomobil moottori.



Figo esite.

Antti Prusi  
Kuvat Antti Prusin kotiarkisto

Antin autot-tarinan edelliset vaiheet on julkaistu Hyrysissä 4/2020, 1/2021, 3/2021, 4/2021, 1, 2 ja 3/2022.

## Unelmien auto

Amerikasta ostamani DeSoto Fireflite -55 sai Teuvalla uudet verhoilut, Kangasalla uuden maalin päälleen ja tekniikan kunnostuksen sekä moottorin ja tavaratilan ehostukset.

Valkosivurenkaat ostin Vammalasta. Silloin niitä ei paljon muualla myyty. Hinnat oli myös aikamoiset, mutta mielestäni ne kuuluvat tähän autoon. Kun sain auton rekisteriin, vein sen Classic Motor-näyttelyyn Lahteen. Siellä se herätti mukavasti huomiota. Sain myös pari kiinnostunutta ostajaehdokasta DeSotolle.

## Tuttu vika

Auto toimi matkat hienosti ja antoi mielestäni aika hienoaa kyytiä. Seuraavalla viikolla olin lupautunut osallistua sillä Tampereen museoiden järjestämään museoiltaan. Kun lähdin Kangasalta Tamperetta kohden, alkoi moottorista kuulua naputusta. Ei muuta kuin takaisin kotitalliin ja lähtö käyttöautolla museoyöhön. Seuraavana päivänä irrotin ja purin moottorin. Sieltä löytyi sama vika, mikä oli ollut Studebaker-kuorkkurisakin: Yksi mäntä oli mennyt poikki alemman männänrenkaan kohdalta. Tavallaan hyvä vika, kun ajoin hiljaista nopeutta, ettei kiertokanki iskeytynyt lohkon läpi. Ainoastaan männän yläpää jäi kiinni sylinterin yläpäähän ja alaosa männästä liikkui kiertokangen mukana ja aina ylhäällä käydessä naputti sitä irronnutta männän osaa.

Vein osat sitten koneistamoon mitattavaksi, jotta voin tilata sopivan kokoisia osia. Silloin toimi vielä Ylöjärven moottorikoneistamo, jossa suhtauduttiin meihin harrastajiin asiallisesti. Tein tilauksen osista Amerikkaan ja osan osista löysin myös Ruotsista. Silloin kotimaiset USA-va-



DeSoto poseeraa Längelmäveden rannassa. Nämä 1950-luvun jenkit ovat sopusuhteisia, hienoja ja hienonnäköisiä ajoneuvoja.



DeSoton koneestakin tuli hieno, kun se piti purkaa ja koota uudelleen. Se on alkuperäistä parempi, kun sähköjärjestelmä piti muuttaa 12 voltiseksi, jotta startti jaksaa pyörittää moottorin käyntiin.

raosakauppiat olivat vähän väsyneitä vanhojen laitteiden varaosahuoltoon. Nykyään näillä liikkeillä on erilainen meininki. Aikanaan osat tuli. Kiikutin ne sitten Ylöjärvelle, jotta he voivat koneistaa sylinterit ja akselit osien mukaisesti. Kauaa siinä ei sitten mennyt, kun sain hakea osat sieltä pois ja alkaa moottorin kokoaamisen. Nyt kun moottori oli

pesty puhtaaksi, maalasin sen tietysti alkuperäisen väriseksi. Mukava oli puhdas, siisti moottori asentaa tilaansa. Samalla tietysti uusin moottorin kumityyny, pakoputket ym. muut putket ja johdot sekä letkut. Jäähdyttimen olin käyttänyt korjaamalla puhdistuksessa ja korjauksessa. Oli hieno tunne nostaa puhtaat, korjatut ja maalatut osat paikalleen.

Vaikka sähkölaitteetkin käytiin huollettavana, niin kuusivolttinen vanha startti ei meinannut jaksaa pyörittää nyt hieman kiristynyttä kampiakselia ympäri. Kaksitoista voltteina oli myytävänä tehostartteja, mutta ei kuusivolttisena muuta kuin käytettyjä. No, tilasin sitten uuden tehostetun 12 voltin startin. Vaihdoin tietysti myös akun, puolan, polttimot ja sähkömoottorit. Näitä oli aika hyvin tarjolla, kun saman korimallin vuotta nuoremmissa on jo kahdentoista voltin sähkököt. Ainoa mikä tuotti hieman vaivaa, oli laturi. Näissä on ohjaustehostajan pumppu kytketty laturin akseliin, jonka kiinnitys on tietysti laturin takana. Onneksi Kangasalla toimii hyvä sähköasentaja, joka tiesi, että Nissan käyttää laturin perässä alipainepumppua. Pumppu ja Nissanin laturi mukana marssin ystäväni Kaken luokse. Siellä laitettiin sorvi pyörimään ja hetken päästä minulla oli 12 voltin vaihtovirtalaturi, johon oli kiinnitetty DeSoton ohjaustehostajan pumppu. Bensa ja lämpömittareille myytiin

vastuksia, jotta ne voitiin kytkeä 6-voltteina 12 voltin järjestelmiin. Kello oli -56: sessa muuten samanlainen, paitsi käyttöjännite, mutta niitäkin oli aika hyvin tarjolla. Onneksi ei tässä ollut sähköisiä ikkunoita ym. hienouksia, joita olisi pitänyt lähteä etsimään ja vaihtamaan. Nyt oli unelmieni DeSoto valmiina siirtämään meitä harrastetapahtumiin.

## Muotoilu jysäytti

Muutamassa tapahtumassa silmä kävimmekin. Mutta olimme tarkastamassa Lempäälässä -70 mallin Thunderbirdiä, jotenkin auton muotoilu jysähti korvien väliin. Illalla sitten aukaisin Ebayn ja siellä oli myytävänä tällainen valkoinen T-bird punaisella sisustalla. Seurasin huutojen kulkua, loppusekunneilla tein ratkaisevan huudon ja T-bird oli minun.

Kaikki vähäiset rahamme kerättiin kasaan ja saimme maksun lähtemään Amerikkaan. Tiesin, että tulossa on huolintafirmalta rahti- ja kuljetuslaskut ja valtiomme haluaa myös 25% ALV:ta + autoveroa jonkin verran.

No, minulla oli onneksi ne innostuneet DeSoton ostajat. Soitto heille, ja he lupasivat harkita asiaa? Toiset ostajaehdokkaista oli veljekset Etelä-Suomesta. Heillä oli eurooppalaisia MR- autoja, mutta olivat ajatelleet hankkia myös amerikkalaisen. He tarjosivat minulle MR-rekisteröityä Toyota Corolla Farmaria vaihdossa. Kun hinnat olivat molempien mielestä kohdallaan, teimme sitten vaihtokaupat. DeSoto lähti Etelä-Suomeen. Corolla jäi Kangasalle hetkeksi, mutta Pirkkalan mies halusi tuommoista MR-autoa ja niin hän sai hyvän, vähän ajatun Corollan.

Jonkun ajan päästä Thunderbird oli noudettavissa Hämeenlinnan Kauko-Kiidon pihasta. Kun menimme sitä noutamaan, huomasin, että valot oli konntiin laitettaessa vedetty päälle. Akku oli tyhjentynyt ja vanha akku ei siitä enää toipunut. No, onneksi läheltä löytyi autosähköliike, joka myi halusta uusia akkuja. Uusi akku vanhan tilalle, bensa kanisterista tankkiin ja niin Thunderbird heräsi henkiin ja yhteinen matkamme saattoi



Tuntsan vuosimalli -70 on minusta poikkeuksellisen onnistunut tässä mallisukupolvessa. Seuraavan vuoden mallissa moni asia oli käännetty tylsempään suuntaan.



1970 Thunderbirdin ohjaamossakin on näköä ja kokoa. Ja on siinä vähän ylellisyydenkin tuntua. Seuraavana vuonna viisi mittaria oli kutistettu kahdeksi!



Tuntsa on hieno edestä ja takaa. Ei ole suunnittelijalta loppunut into eikä muste kynästä kesken vaan perässäkin on kaikki hienosti paikallaan.



Pontiac Fireflite -54 on tyylikäs auto, jos se on kunnossa. Tunnusmerkki on leveä kromikoriste nokan päällä. Valitettavasti osoittautui kotimaassa, että ostokseni ei ollut kunnossa!



Stude muistoissani!

suhteellisen hyvin. Vielä kun onnistuin saamaan aika mukavan tasalukeman, olin autoon tyytyväinen.

#### Studen jatkojalostusta

Studebaker Transtar Pick-upiin hommailin ehosteisia, tuulilasien ja sivulasien ja etuvalojen yläreunaan aurinkolippoja, koko peittäviä pölykapseleita ym. herkkuja. Tällä osallistuin muuttaman kerran myös talviajoihin, pari hiekkalaatikkoa lavalle ja auto kulki Keski-Suomen mutkaisia ja mäkiisiä polkuja suhteellisen mukavasti.

Minulla vaan on kumma sairaus. Aina kun saan rakennettua auton mukavaan kuntoon, niin se pitää laittaa tarjolle! Nytkin laitoin T-birdin tarjolle ja se pääsi todella hyvälle harastajalle, on ilo katsella, miten sitä joka talvi ehostetaan vielä hienommaksi ja paremmaksi. Samoin Corolla sai yllleen uuden kirkkaan värin ja alle uutta kummi ym. ym. Stude Pick-up lähti Keski-Suomeen, sitä en ole sen jälkeen nähnyt, kun se meidän pihasta lähti. Nämä autot palavat aina välillä mieleen ja joskus tuntuu siltä, että ne olisi pitänyt pitää!



Sisusta oli melkein vielä kurjempi kuin ulkokuori.

#### Aina ei voi voittaa!

Joskus näissä kaupoissa myös tulee pettymyksiä. Tampereen Mobilisteja oli matkalla Floridassa ja katsellessani heidän matkakuvia ihastuin eräissä kuvassa näkyvään -54 malliseen Pontiaciin.

Auton omisti suomalainen kaveri, joka puuhasteli auto-kauppaa siellä. Kavereilla oli myös yhteystiedot hänelle. Erehdyin soittamaan hänelle kysyäkseni autosta lisää. Sain kuulla, että se on muuten hyvässä kunnossa, mutta pitkään seisossa on tullut hieman huol-

lettavaa. Minä pönttö menin ostamaan tämän. Kaveri hoiti auton laivaan ja Suomeen. Oli aika järkytys, kun Helsingin satamasta autoa noudin. Onneksi olimme autonkuljetus kuorkkurilla liikkeellä, niin saimme (aarten) tuotua kotiin. Tarkempi tarkastelu osoitti moottorin olevan jumissa, osa pelleistä ja verhoiluista mädäntyneet pois, oli se surkea ostos!

No onneksi sen halusi ostaa eräs Hot Rod-mies Porvoosta, joten sain hieman uhrattuja markkoja takaisin. En ole sen jälkeen autosta kuullut mitään.

Hyvät Joulut Lukijani!

Merkillisen reilu.



KANGASALA



Löydät meidät myös Facebookista ja Instagramista!

Merkillisen hyvää palvelua

## AUTOTARVIKE

P. 03 377 1140

Palvelemme arkisin klo 8-17, lauantaisin klo 9-14

Merkillisen hyvää rengaspalvelua

## RENGASMYYNТИ

P. 03 377 3177

Palvelemme arkisin klo 8-17, lauantaisin klo 9-14

Merkillisen hyvää huolto- ja korjaamopalvelua

## AUTOHUOLTO

P. 03 379 0333

Palvelemme arkisin klo 8-16, lauantaisin suljettu

#### Huom! Autokorjaamo Sevi

(Karkaisijankuja 7, Suorama, p. 03 379 0319)

on nyt osa toimintaamme.

Sevi palvelee ma-to 8-17, pe 8-16, la suljettu.

Kangasalantie 921, Kangasala | [fixuskangasala.fi](http://fixuskangasala.fi)



# Saksan ja Sveitsin ajoneuvomuseoita osa 2

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Hyrysyys numerossa 3/2022 oli ensimmäinen osa kesäkiertueeni ajoneuvomuseoista. Tässä numerossa matka ja helteet jatkuu ja nyt on esitellyssä neljä museoita seuraavilla sivuilla.

Rouva oli toipumassa 6-viikkoa aiemmin tehdystä lonkan tekoniiveliikkauksesta ja emme käyneet tällä kertaa isoissa kaupungeissa. Ne on nähty aiemmillä reissuilla. Etenimme noin 200–300 kilometrin päivämatoilla ja yksi museo päivässä oli riittävä. Helle jatkui ja päivälämpö oli joka päivä +34.

## Saksan ympäristötarra

Vanhoihin pikkukaupunkeihin menoa varten on ostettava tuulilasiliimattava ympäristövyöhyketarra. Helpoin, varmin ja halvin tapa on hankkia tarra heti Saksaan saavuttua menemällä mieluiten oman auton merkkimyymälään ostamaan tarra. Se maksoi 5 € vuonna 2022 ja sen sai liimata samantien ikkunaan. Tarra liimataan tuulilasin repisikän puolen reunaan. Kaikki tarrat on liimattava sisäpuolelle juuri siihen kohtaan ikkunaa, mihin tarran taustakuvassa on osoitettu, koska näitä kuvataan valvontakameroilla.

Ajelimme pikkuteitä Romantische strasse Augsburgiin yöksi. Tämä karttoihin merkitty tie on

monissa kartoissa ja suosittelen ajamaan, edes pätkän. Sen varrella on pikkukyliä ja kaupunkeja sekä hienoja maisemia. Tie lähtee Würzburgista ja päättyy etelä saksassa Füsseniin. Matkalla on mm. Rothenburg ob der Tauber, joka on hyvin säilynyt keskiaikainen kaupunki. Netissä on hyviä ohjeita. [https://fi.wikipedia.org/wiki/Romantinen\\_tie](https://fi.wikipedia.org/wiki/Romantinen_tie)

Pidimme matkustamisesta vapaapäivän Ulmissa ja täällä tutustuimme muihin nähtävyyksiin mm. Viblingen luostariin. Kävimme kirkonmenojen ulkopuolella tutustumassa kirkkoon, koska sitä mainostettiin Visit Ulm esitteessä. Oli hyvä käynti, koska taas näki, kuinka ennen oli käsi- ja rakennustyön taitajia. Osoite: Schlosstrasse 38, 89079 Ulm-Wiblingen Hymer-museokäynnin jälkeen voi jatkaa matkaa Sveitsiin Bodensee-järven itäpäästä. Tie menee myös Itävallan alueella n. 20 km.

## Huom! Tiemaksutarrat Itävaltaan ja Sveitsiin

Alle 3,5 tonnin painoisille ajoneuvoille ja niihin kytketyille perävaunuille on ostettava tiemaksutarra. Perävaunulle on ostettava oma tarra. Moottoripyörään tarra pitää liimata sellaiseen paikkaan/osaan, jota ei pysty irrottamaan tai vaihtamaan. Tarra pitää ostaa Saksan puolelta ennen Itävaltaan



Romantinen tie

ajoa. Se maksoi vuonna 2022 9 €/10pv. Sveitsin tarra maksoi 39 €/14 kk. Ilman tarraa ajavalle

voidaan antaa tuntuva sakko ja lisäksi häneltä veloitetaan tarran hinta.



Tiemaksutarra Itävaltaan ja Sveitsiin



Saksan ympäristötarra

# Teollisen kulttuurin museo Nürnberg Saksa

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Täällä kävimme vain moottoripyörä osastolla. Täälläkin sai aikaa kulumaan kaksi tuntia. Museo on vielä rakenteilla ja muilta osastoiltaan keskeneräinen. En kuvannut esitauluja, koska tämä museo oli vain läpi juoksu.

Moottoripyöräiden tuotanto Nürnbergissä alkoi vuonna 1901, kun jotkut Nürnbergin polkupyörävalmistajat alkoivat kokeilla tuotteidensa moottorointia. Hieman myöhemmin yritykset Victoria ja Hercules toivat ensimmäiset koneensa markkinoille. Kuitenkin vasta 1920-luvulla moottoripyöräiden valmistuksen todellinen buumi alkoi. Nürnbergissä toimivat Zündapp-tehtaat tunnistivat kasvavan suuntauksen varhaisessa vaiheessa ja loivat myöhemmän markkinajohtajuutensa vuonna 1922 "moottoripyörä kaikille". Muut valmistajat seurasivat perässä. Vain



1900-luvun autoja

seitsemän Nürnbergin moottoripyörävalmistajaa selviytyi maailmanlaajuisesta talouskriisistä ja Weimar-kauden lopusta. 1950-luvun taloudellisen ihmeen myötä auto kilpaili yhä enemmän moottoripyörän kanssa. Nürnbergin kaksipyöräisten tuotannon suurta kuolemaa ei voitu enää pysäyttää. Täällä voi



Nürnbergissä on ollut autotuotantoakin 1927



Rivistössä oli muuta Triumph



Zündapp DB/DS/L 123 ccmo

ihailta maailmanennätyskoneita, prototyyppisiä, yksittäisiä ja koemalleja. Pysyvää esittelyä täydentävät säännölliset erikoistapahtumat, bränditapaamiset ja muut kaksipyöräiset tapahtumat. Itsestä alkoi tuntumaan, että kaikki Saksan museoiden

moottoripyörät ovat tehtailta myymättä jääneitä pyöriä, jotka siirrettiin varastoon, kun tehtaot lopetettiin? Moottoripyörä on paljon Saksan museoissa ja kaikki kuin ajamattomia. <https://museen.nuernberg.de/museum-industriekultur/>



Kilpapyörä-osasto

# Audi museo Ingolstadt Saksa

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Auto Union oli neljän saksalaisen automerkin eli Horchin, Audin, Wandererin ja DKW:n fuusion myötä syntynyt yhtiö, joka valmisti tavallisten autojen ohella myös kilpa-autoja. Se perustettiin 1932 Zwickaussa, Saksissa. Sittemmin Auto Unionista muodostui Audi-yhtiö. Baijerin Ingolstadtin tehdas on nyt Audin tuotantokaupunki. Daimler-Benz osti Auto Unionin 1958/1959, mutta myi sen Volkswagenwerkille 1964. Audi merkkisten nelitahtimoottoristen autojen valmistus alkoi vuonna 1965. Volkswagenwer-

kin ostettua NSU:n 1969 se yhdistettiin Auto Union kanssa. Museossa on kaikki nämä merkit edustettuna ja olen koonnut merkeistä kuvakokoelman. Audi laajenee fuusioiden myötä edelleen, mutta niiden tuotantoja ei ole vielä museossa.

Museo on samantapainen pyöreä monikerroksinen halli, kuin muutkin Saksan autotehtaiden museot. Museo sijaitsee Audin tehtaan yhteydessä osoitteessa, Auto-Union-Straße 1, 85045 Ingolstadt, Saksa.

<https://www.audi.de/de/foren/en/audi-forum-ingolstadt/audi-museum-mobile.html>



Wanderer W 21 vm 1933



NSU/Wankel Spider 1967



Audi 100 Avant GLS 1978



DKW Junior vm 1960



Horch 8 Typ 305 Landulet vm 1927 – 1928



Sisäntuloaulassa on useita urheiluautoja Paternoster hississä pyörimässä.



Volkswagen K70 1972



Audi Front Roaster vm 1935



Auto Union valmisti yli puoli miljoonaa DKW- ja Auto Union 1000 merkistä kaksitahtimoottorista autoa. Länsi-Saksan DKW:t markkinoitiin Suomessa nimellä Donau (Tonava) vuoteen 1960, vaikka oikeat automiehet kutsuivat niitä edelleen DeKaReiksi.



DKW 3-6 Monza 900 ja 1000 vm 1956-1959



Kilpa-auto rivistössä edessä Auto Union Typ C/D vm 1939 ja takana Auto Union Typ C vm 1937



Museorakennus näkyy peltoalueella olevalla mäellä tie B 30:lle. Siellä on iso pysäköintialue ja matkailuautoille- ja vaunuille omat paikat

# Erwin Hymer matkailuvaunu- ja automuseo Bad Waldsee Saksa

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Tämä museo on Hymer tuotantolaitosten yhteydessä uudehkoissa tosi isossa kolmekerroksisessa rakennuksessa. Kierros aloitetaan kolmannesta kerroksesta ja kuljetaan seinällä olevia rampeja pitkin alempaan kerrokseen. Automatkaileun historiaa esitellään aikakausittain 1900-luvun alusta viimeisiin vuosiin ja malleihin, mutta ei aikajärjestyksessä. Arkkitehtuuri on automatkailu teemainen ja hienosti toteutettu. Arkkitehtonisesti kahdesta osasta koostuva museokokonaisuus perustuu seisovaan ja makaavaan asuntovaunuikkunaan. Valtavat lasipinnat antavat vierailijalle mahdollisuuden tutustua näyttelyyn kaukaa. Näyttelyt loistavat erityisen kirkkaasti iltaisin.



Käytävät on tehty maantien muotoisiksi ja leveiksi. Autot ja muut esineet ovat väljästi ja niiden viereen pääsee katselemaan ja kuvaamaan.

Sisäpuolelta vierailijalla on näkymä Bad Waldseen yli ja jopa Alpeille asti. Pysyvän näyttelyn tila on yli 6 000 m<sup>2</sup>

Museo sijaitsee B 30 maantien vieressä Ulmin ja Bodenseen puolivälissä. Robert-Bosch-Strasse 7 88339

Bad Waldsee <https://www.erwin-hymer-museum.de/>



Alakerroksiin menevät rammit on nimetty eri mantereiden ja isompien alueiden mukaan.



NSU-FIAT Weinsberg 500 Limousette vm 1961 + vaunu Electro-Stahlbau Piccolo vm 1956



Opel Rekord P1 1959 + Fahti luxus 600



Trabant 601 Universal 1982



Mercedes-Benz 220 Cabrio (w187) 1952 + vaunussa ei ollut esitettä



Opel 4 PS 1,1 liter vm 1929 + Sportberger Karawane S 39 vm 1939



Praga Piccolo Cabriolet 1929 + Dethleffs Tourist vm 1939

PRAGA PICCOLO CABRIOLET		1929
Mitte der 70er Jahre traf in langer Dethleffs-Werk eine ungewöhnliche Anfrage aus der Tschechoslowakei ein. Ein Camper, der unbedingt einen Dethleffs-Wohnwagen besitzen wollte, bot aufgrund mangelnder Devisen an, seinen betagten Praga Piccolo gegen einen neuen Wohnwagen einzutauschen. Dethleffs willigte ein und half das selbige Fahrzeug nach Deutschland, wo es anschließend komplett restauriert wurde. Der Automobilerweller Praga, gegründet 1924 in Prag, hatte 1924 sein Angebot um den Kleinwagen Piccolo erweitert. Anfang der 30er Jahre zitiert fast jede vierte Neuzulassung auf den Piccolo, was das Fahrzeug zum damals meistverkauften Automobils in der Tschechoslowakei machte. Insgesamt wurden rund 12 000 Fahrzeuge von diesem Typ gebaut.		
Typ	PKW	
Leistung	2 100 W	
Wagen	1 640 mm	
Welle	1 700 mm	
Leistung	820 kg	
Wagen zusammen	1 170 kg	
Wagenbreite		
Wagenhöhe		
Wagenlänge	995 cm	
Leistung pro kW	13/18	
Wagenpreis	2 100	
Produktionszeitraum	78 km/h	
Hersteller	C.A.	

Esitelauluissa oli muutakin kuin tekniset tiedot. Tässä on tarina, kuinka tämä auto ja vaunu on päätyttyä entisöintiin ja museoon. 1970-luvun puolivälissä Isnyssä sijaitseva Dethleffsin tehdas sai epätavallisen pyynnön Tšekkoslovakiasta. Yksi Karavaanari, joka ehdottomasti halusi omistaa Dethleffsin asuntovaunun, tarjoutui vaihtamaan vanhan Praga Piccolon uuteen asuntovaunuun valuutan puuttuen vuoksi. Dethleffs suostui ja toi harvinaisen ajoneuvon Saksaan, missä se kunnostettiin sitten kokonaan. Prahassa vuonna 1906 perustettu autonvalmistaja Praga laajensi valikoimaansa vuonna 1924 pienellä Piccololla. 1930-luvun alussa lähes joka neljäs uusi rekisteröinti oli Piccolo, mikä teki ajoneuvosta tuolloin myydyimmän auton Tšekkoslovakiassa. Tämnäntyyppisiä ajoneuvoja valmistettiin yhteensä noin 12 000 kappaletta.



2020-luvulla asuntoautoissa on Aerodynamiikka tärkeä osa kokonaisuutta.



1950–60-luvulla oli ruokailuvälineet vaatimattomia, mutta tarkoitukseensa sopivat.



Volkswagen Käfer vm 1952 + Sportberger G2 1946

# Werkehrshaus der sweitz Luzern Sveitsi

Teksti ja kuvat Asko Nieminen

Tämä museo on Sveitsin liikennemuseo, jossa esitellään kaikkea liikenteeseen liittyvää mm tietoliikenne jne. Se koostuu viidestä pysyvistä näyttelyosastosta: rai-de-, maantie- ja vesiliikenne sekä köysiradat ja ilmailu. Pääsylipun hinnat ovat sveitsiläisen kalliit. Päivälippu maksoi vuonna 2022 CHF 56,- =€ 56,70. Eläkeläinen ei saa minkäänlaista armahdusta. Osa museon esineistä on isoja ja rakennukset sekä ulkoalue sen mukaiset. Auto-osastolla esitellään muiden ohella Sveitsin omaa tuotantoa. Näitä oli vähän. Muita tavallisia autoja en laita kuvina, koska ne ovat niitä samoja, joita on kaikissa museoissa.

Osoite on Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Sveitsi. <https://www.verkehrshaus.ch/startseite.html>

Luzern sijaitsee Pohjois-Sveitsissä ja on vuorialuetta, muttei alppialuetta. Kaupunki on vanha ja sen vanhat rakennukset ovat hyvässä kunnossa ja vielä tallessa. Vanhassakaupungissa on kapeita kujia. Siellä sijaitsee myös yksi Sveitsin kuuluisimmista nähtävyyksistä eli Reussjoen ylitse kulkeva 1300-luvulla rakennettu Kappelisilta. Kappelisilta on Euroopan vanhin katettu silta, jonka useat historialliset maalaukset tarjoavat matkailijoille ihailtavaa koko sillan pituudelta.



Luzern sijaitsee Pohjois-Sveitsissä ja on vuorialuetta, muttei alppialuetta. Kaupunki on vanha ja sen vanhat rakennukset ovat hyvässä kunnossa ja vielä tallessa. Vanhassakaupungissa on kapeita kujia. Siellä sijaitsee myös yksi Sveitsin kuuluisimmista nähtävyyksistä eli Reussjoen ylitse kulkeva 1300-luvulla rakennettu Kappelisilta. Kappelisilta on Euroopan vanhin katettu silta, jonka useat historialliset maalaukset tarjoavat matkailijoille ihailtavaa koko sillan pituudelta.

tä eli Reussjoen ylitse kulkeva 1300-luvulla rakennettu Kappelisilta. Kappelisilta on Euroo-

pan vanhin katettu silta, jonka useat historialliset maalaukset tarjoavat matkailijoille ihailta-

vaa koko sillan pituudelta.



Ulkoaluetta hallitsevat isot matkustajakoneet Edessä DC-3 ja takana Convair 900 Coronado.



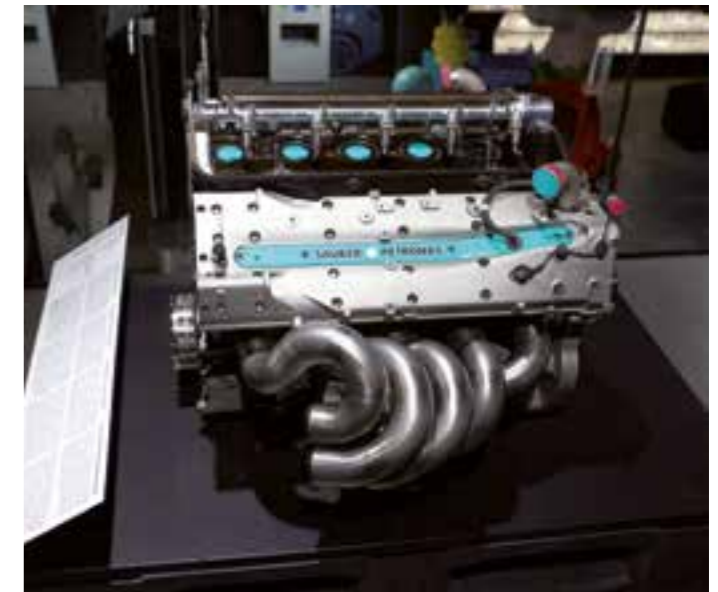
Soletta 750 vm 1956. Tämän auton syntyhistoria on mielenkiintoinen. Soletta 750 on ensimmäinen auto, joka on sekä suunniteltu että valmistettu Sveitsissä toisen maailmansodan jälkeisenä aikana. Vain yksi tehtiin, ensisijaisesti uudentyyppisen auton jousitusjärjestelmän esittelyyn. Willy Ernst Salzman oli insinööri. Hän halusi esitellä uuden jousituksensa Geneven autonäyttelyssä, mutta hänelle kerrottiin, että päähalli oli varattu kokonaisille autoille ja että hänelle rajoitettaisiin tilaa osille ja lisävarusteille muualta. Salzman rakensi uuden jousituksensa ympärille auton, jotta se pääsi esiintymään päähallissa.



Rautatieosastolla pääsi tutustumaan ison höyryveturin alustaan.



SIG EL 300 Eelectro-Kastenwagen vm 1943. Sähköauto



Petronas SPE 01 D (entinen Ferrari 46/01). Formula 1:ssä V10-malli 46/01 on ensimmäinen Ferrarin valmistama V10-moottori. Vuonna 1996. Peter Sauberin ja italialaisten välinen onnekas sopimus johti siihen, että Sveitsiläinen Sauber-tiimi käytti tätä moottoria. Sauber-Petronas moottori on nyt nimetty "Petronas SPE 01 D":ksi C16:ssa ja on sveitsiläisten ja italialaisten onnistunut yhteistyö. Ferrarin nimi ei kuitenkaan esiinny missään, ja moottorin toimittaja on virallisesti joukkueen sponsori: Petronas, malesialainen öljy-yhtiö.



Monteverdi High Speed 375 L Fissore vm 1967-1970



Garage cafella Sastamalassa.

# Taunus 17M -66 puolivuosisataa Pirkanmaalla

Tämän jutun pääosassa on Taunus 17M -66 mikä on tunnettu perhepiirissä aina nimellä punainen Taunus.

Auton osti uutena 15.11.1966 Tampereen AutoLammiselta pappani Eero Myllymäki joka toimi tamperelaisen Aamulehden autonkuljettajana, itse en ollut silloin vielä syntynyt joten alkuvuosien osalta tämä menee kuulopuheiden perusteella mutta yritetään.

Autonvaihto oli kuulemma tullut ajankohtaiseksi kun edellinen -62 Taunus P3 farmariauto alkoi ruostumaan ja uusi Taunus valittiin kolmesta AutoLammisen Tampereen Kuokkamaantien myymälän kellarissa olleista kolmesta samanlaisesta autosta, siellä oli harmaa, kermanvärinen ja

tämä punainen, isäni oli mukana kaupoilla ja kuulemma tämä punainen oli niistä hienoin joten tämä valittiin.

Alkuvuosina Taunus oli Aamulehden kellarissa tallissa Tampereen Hallituskadulla, missä pappani toimi autonkuljettajana, talonmiehenä ym yleismiehenä ja ensimmäinen vahinkokin sattui juuri tuolla Aamulehden tallissa, pappani oli pessyt Taunuksen siellä ja peruuttanut parkkiin siten että kuskin ovi ei ollut kunnolla kiinni lukossa vaan raollaan ja ovi pääsi peruuttamassa aukeamaan päin betonipylvästä jolloin ovi meni takaosastaan ruttuun.



Vahinko korjattiin AutoLammisella, ovi vaihdettiin uuteen ja alkuperäisestä ovesta vaihdettiin yläkarmi, verhoilut, listat ym tähän uuteen oveen ja ovi oli tottakai maalattu auton väriin ja muutaman vuoden kuluttua



Korjaamattomat lokasuojan kaaret ja helmapellit.



se olikin jo hieman erivärinen kuin muu auto.

Isäni veli osti ensimmäisenä kesänä 1967 vanteisiin koristekehät Ruotsin reissullaan, ne samat ovat paikallaan edelleen ja ohjauksulmia säädettiin moneen kertaan kun oli kuulemma haastava ajaa alkuperäisillä Goodyear G8 6.40-13 valkosivuisilla ristikudosrenkailla.

Muutamaa vuotta aiemmin oli rakennettu kesämökki Hämeenkyrön Alhonahteen edellisen P3:sen toimiessa työkalupakkina ja kuormajuhtana mutta kyllä tämäkin Taunus osallistui talkoisiin sen verran että mökin rappusten metallikaiteet kuljetettiin tämän kattotelineillä mökille ja kaiteita otettaessa kattotelineiltä toinen kaide lipsahti ja siitä tuli painuma takaluukun kanteen.

1968 auto siirtyi isälleni vähäisen käytön vuoksi ja isäni hankki heti Philipsin radion, antennin ja kaiuttimen eteen kojetaulun sisälle sekä toisen kaiuttimen hattuhylylle, jossa vain vaiheessa hattuhylylle ilmestyi myös uskottavannäköinen harmaa pieni tuuletin poistamaan huurua takalasilta, no eihän se mitään auttanut mutta pitää edelleen ääntä eikä sitä enää voi poistaa kun hattuhylyssä on 2 ruuvireikää.

Pappani hankki kuitenkin itselleen muutaman vuoden tauon jälkeen taas auton, Fiat 850:sen Tampereen keskustasta Pirkkalaan muuton vuoksi kun Pirkkala oli "niin kaukana kaikesta" mutta se onkin ihan eri tarina.

Joskus vuosien varrella isäni oli peruuttanut hieman liian lähelle vanhanaikaista lanaa millä oli traktorin perässä vetäen tasoitettu pihaja ja teitä, lanan koukku oli mennyt takahiekkapellin taakse ja liikkelelähtiessä takahiekkapelti venähti rumasti vekiille.

Isäni ajoi kerran myös lievän kolarin törmästen risteyksessä kupla-Volkkarin perään



Moottoritila alkuperäisessä maalissa.

jolloin etupuskurin oikea puolikas vaihtui uuteen, siinä oli pystykoristeiden reiät joita tässä autossa ei ole koskaan ollut, reikiin tuli kromiset peitetulpat.

- 70luvun alkupuolella ilmestyi minne siskoni ja minä maailmaan ja silloin -70luvulla tehtiinkin monenlaisia reissuja Taunuksella, välillä äitini vanhempien kesämökille Jyväskylän ja Kuopion väliin ja milloin mihinkäkin muualle, mielestäni tällä reissattiin aika paljonkin.

Yleensä reissut menivät hyvin eikä muistaakseni koskaan jääty Taunuksella tielle, isäni oli tarkka mies pitämään autonsa kunnossa eikä siellä juurikaan syöty eikä muuten sotkettu ja autossa oli aina istuinsuojat vanhan liiton tyyliin.

1971-1976 asuimme Tampereella kerrostalossa eikä silloin ollut mitään lämpötolppia pihassa, muistankin että Taunuksen 6voltin akku yöpyi talviaikaan pakkasilla asunnon kylpyhuoneen nurkassa akkulaaturissa Aamulehden alla ja siihen ei saanut missään tapauksessa koskea.

Aamalla isä lähti töihin, toisessa kädessä eväät ja toisessa Taunuksen akku, siihen akkuun oli muuten sellainen nahkainen kantoremmi minkä molemmissa päissä oli raudat ja niissä reiät, ne raudat meni akunapoihin (nehän on kätevästi vastakkaisissa nurkissa 6voltin akussa) joten akkua oli ehkä kätevä (sekä pakollista) kantaa

1976 vanhempani ostivat talon Lempäälän Kuljusta ja Taunukseen asennettiin ve

tokoukku, isäni teki töissänsä peräkärryn ja alkoi talorempa ym, ongelmia oli mm siinä että 6voltage sähköillä peräkärryn vilkkujen ja jarruvalojen toiminta oli heikkoa, siis vieläkin heikompa kun ilman peräkärnyä.

Ehkäpä samoihin aikoihin laitettiin lohkolämmitin kun sai sähköä omassa pihassa talon seinästä, sitä en tarkemmin muista koska se laitettiin.

Vuodet kuuluivat ja autokin kului, 1.7 V4 moottori kulutti hiukan öljyä ja oikealla-puolella moottoria alkoivat venttiilivälkykset kasvamaan, isä vaihtoi uuden keinuvipuakselin vipuineen ja matka jatkui.

Myöhemmin öljynpaineet alkoivat heikentyä ja venttiilivälkykset jälleen kasvamaan, alkoi olemaan isomman remontin aika.

Auton myynyt AutoLammien oli muuttunut AutoTurtoiseksi ja 10.06.1980 Taunukseen laitettiin AutoTurtoisella uusi moottori (siis ei korjattu vaan tehdasuusi pari vuotta uudempi moottori missä on vähäisiä eroja mm. pitkäkierteiset stytstulpat), kuitit ja takuulappu on tallessa edelleen jos tulee huolia, Turtoista ei tosin enää ole.

Uuden moottorin kansien kiristys ja venttiiliensäätö on näköjään tehty 22.07.1980 ja ajomäärä on ollut silloin 182457km.

Kuljettajan ovi oli vuodelta enemmän erivarjainen ja isä manasi ettei saa enää maalipintaan kiiltoa kilpikonnavahalla ja kromipuskuritkin alkavat himmentyä.

Omakotitalon pihassa oli 18neliön kylmä talli minkä sai siedettävään lämpötilaan petrolikaminalla ja muistankin kun isä teki siellä muita tarvittavia remonteja koska moottori oli viimeisen päälle kunnossa, uussittu kun oli.

Yhtenä vuonna ehkä -70/-80luvun vaihteessa muistan kun isäni huolestutti etujarrulevyt, jarrut täristivät ajossa ja kat-



Kuvassa isäni, minä ja siskoni keskellä. Kuva on -70/-80luvun vaihteesta ja olemme kesälomaretkellä keski-Suomessa.

sastus lähestyi, perinteinen pesu ja vahaus ym toimet mitkä ennenvanhaan piti tehdä että uskalsi mennä tapaamaan katsastuksien ylijumalia, katsastusinsinöörejä.

Niinhan ne jarrut täristivät insinöörin koeajollakin ja inssi ajoikin Tampereen Lakalaivan ScanAuton takapihalalla missä oli jarrudynamometri (jarrudynamometriä ei ollut siihen aikaan kaikilla katsastusasemilla) ja jarrudynamometrin viisarit heiluivat inssin mielestä liikaa ja hylky tuli.

Isän työkaveri sorvasi jarrulevyt ja heitto väheni vaan ei poistunut mutta katsastus hyväksyttiin sanoilla "seuraavalla kerralla sitten uudet jarrulevyt, noita ei enää sorvata".

No sorvattiinhan ne mutta eri paikassa ja ne samat jarrulevyt on edelleen paikallaan.

Taunus oli talviajossa viimeksi ehkä -83 tai -84, sen jälkeen ainoastaan kesäkäytössä, talvet omassa tallissa ja parina talvena taisi olla ihan muidenkin nurkissa talvehtimassa.

Ainakin yhden tai kaksi talvea se oli pihassa pressutallissa ja muistan kerran kun kovilla pakkasilla jäädytinnesteet oli jääneet hiukan miedoiksi ja moottori oli jäässä ja kaikki letkut myös ihan kivikovia mutta onneksi oli jo se lohkolämmitin niin laitettiin johto kiinni ja vuorokauden kuluttua jäät olivat sulaneet ja moottori, letkut, lämmityslaitteen kenno ym. pysyivät kaikki ehjinä joten vaihdettiin vahvemmat nesteet ja kaikki samat osat ovat paikallaan edelleen, selvittiin siis säikähdyksellä.

-83 kävin isän kanssa ensimmäisen kerran Tampereen hotrod&rock show:ssa, silloin oli kidemaalaukset ja Mangelsit kuumin mitä autoihin saa ja muistankin kun isäni katseli värejä ja vanteita, jälkeenpäin ajatellen se jäi onneksi pelkäksi katseluksi...

1984 kesällä isäni puksaili helmoihin ilmestyneet ruosteen alut ja paikkamaalaili tummanpunaishalla Löwe Rost-pohjamaalilla, myös puskurit puhdistettiin silloin ja niihin laitettiin sisäpuolelle jotain mustaa kiveniskumassaa tms, samana kesänä myös pohjaa puhdistettiin ja massattiin, uutena auto oli kuitenkin ruostesuojattu Sallisella



Tavaratila ei ole kunnostettu millään tavalla, maalitkin on tehtaan jäljiltä.

Kangasalalla pariinkin kertaan joten pohja ei ollut mitenkään huonossa kunnossa, samaan aikaan myös vetokoukku poistettiin.

-80luvun puolivälissä/lopulla (en muista ihan varmaksi) AutoTurtoiselta tuli joku kirje tms missä heräteltiin Ford-klubia ja jonkinlainen kokoontuminen oli silloin Kesoil Jäähovilla Tampereella, kävimme siellä isän kanssa nojailemassa autoihin ja siitä muistona on edelleen Ford-klubin tarra sivuikkunassa ja se taitaakin olla ainoa mitä jäi koko Ford-klubista, yhden kerran olen nähnyt vastaavan tarran jossain muussakin Fordissa mutta muuten tämän Ford-klubin kanssa on ollut hiljaista.

-90luvun alkupuolella isäni kyseli sen aikaisilta museotarkastajilta mahdollisuuksia museorekisteriin mutta se olisi vaatinut uudelleenmaalauksen eli museorekisteröinti jäi toistaiseksi.

Vuodet kuuluivat, Taunusta katsasteltiin ja tehtiin tarvittavia vähäisiä remonteja ja ajettiin jonkin verran kesäisin ja käytiin M-autojen kesä-/syystapaamisissa ja se kuljettajan ovi jatkoi haalistumistaan.

Vuosien varrella oman haasteensa toi myös 6voltage sähkö, jokunen kerran on kunnostettu laturia ja starttia sekä ihmetelty heikkoa käynnistyvyttä, tuttua varmaan aika monelle muullekin joka näiden 6-voltitisten kanssa on puuhannut, ostipa isä 1985 varaosa-17M:nkin ajatuksena muuttaa tämä 12voltage sähköille mutta koskaan siihen hommaan ei ryhdytty ja sittemmin varaosa-autoksi ostettu autokin on jatkanut matkaansa seuraavalle omistajalle mistä seuraava omistaja saakin kertoa itse.

Jotain tulevaa varten osia oli ostettu jo vuosia, oikeastaan aina jos uusia tai todella hyviä käytettyjä osia sattui löytymään, osien ostelu ei ollut ennen nettiaikaa tai sitä edeltävää KeltainenPörssi-lehteä mitenkään helppoa.

Useampana vuotena mietittiin että kukahan Taunuksen maalaisi uudestaan ja miten saisi puskurit kiiltämään.

N.2005-2006 sen aikaisella työpaikalla



Alkuperäiset vanteet kunnostettuna.



Puskurin osia juuri kromattuna.

oli muutama erittäin pätevä metallimies ja yksi heistä harrasti/harrastaa edelleen moottoripyöriä ja he tekivät porukalla mallin mukaan pari sarjaa uusia moottoripyörän pakoputkia entisöintiprojekteihin ja kromauttivat ne Ruotsissa ja kun putket tulivat kromauksesta katselin niitä että onpas muuten viimeisen päälle työn jälkeä ja kyselinkin että mitenköhän onnistuisi Taunuksen puskurien kromaus siellä... ja sehän onnistui, irrotin puskurit, puhdistin ne vanhat -80luvun kiveniskumassat puskurien takaa ja hiekkapuhalsin kevyesti vähäiset ruosteet puskurien takaa ja työkaverini paikkasi etupuskurin oikeasta puolikkaasta ne pystykoristeiden reiät ja takapuskurista yhden pienen kolhun, pakkasin puskuripalaset ja ne lähtivät Ruotsiin 2006/2007 talvella työkaverini Jarmo Jalosen kyydillä.

Joku sitten vinkkasi että automaalarmo Lindstedtillä Tampereella on maalattu hyvällä menestyksellä myös vanhoja autoja, soitin Lindstedtin Jormalle ja keskustelimme asiasta ja auton historiasta, hän halusi luonnollisesti nähdä auton joten hän tuli katsomaan sitä kotitalliin, oli talvi ja Taunus pois ajosta.

Hän sanoi että muuten näyttää hyvältä mutta "mitähän noiden pohjamaalilla tehtyjen paikkausten alla on?"

Sanoin että poistan kaikki maalaukset ja hoidan niin ettei ruostevikaa tai pehmeitä peltiä ole missään ja niillä ehdoilla hän suostui asiaan.

Purettiin sitten isän kanssa auto siten että sisusta, ikkunat, tiivisteet ym kaikki pois, poistin kaikki -80luvun pohjamaalipaikkamaalaukset, se mökin kaiteista aiheutunut painuma oikaistiin takaluukun kannesta, takakylkeen jostain tullut pieni painuma oikaistiin ja tein patkan takahiekkapeltiä uusiksi sen tielanaan aiheutuneen osuman ja pellin venymisen vuoksi, sitä ei saanut enää kiristettyä niin että siitä olisi tullut siisti.

Ainoat ruosteauriot olivat etulokasuojien alaosassa mistä ne ruuvataan etuhelmapeltiin kiinni ja samat kohdat etuhelmepellistä vaativat myös siivut peltiä, ruosteauriokorjauksen palaset mahtuivat yhteen kämmeneen eli melko hyvin säilynyt vuoden 1966 autoksi.

Auto oli maalaamossa helmikuusta 2007 kesäkuuhun 2007 ja se palautui kiiltävässä uudessa punaishalla maalissa kesäkuun ensimmäisellä viikolla 2007, ovet ja konepelti+takaluukun kansi tulivat seuraavalla viikolla.

Kaikki irto-osat oli käyty läpi ja ne olivat valmiina odottamassa kasaamista, puskurit



Alkuperäiset käyttöohje- ja huoltokirja ovat tallella AutoLammien kansiossa, avaimissa AutoLammien avaimenperä.



Helmapellit puhdistettuna alkuperäisestä maalista.



Verhoilut ja sisustan maalipinnat ovat alkuperäiset.

olivat palanneet kuparointuna ja kromattuna Ruotsista kiiltävässä uudessa kromissa ja ne oli myös kootuna ja valmiina.

Ostin myös ajanmukaisen Blaupunkt Frankfurtin sen -68 asennetun Philipsin tilalle josta kuoli laulaja jo vuosia aiemmin, Blaupunkt tuli mallikohtaisilla sovitteilla eli ääni- ja asemanvalintanupit ovat vastaavanlaiset kuin valo- ja pyyhki-jänkatkaisijan nupit, myös uusi kehys tuli tähän radioon.

Tuulilasi tuli myös uusi Kuttilan autolasta, se laitettiin alkuperäisellä tiivisteellä paikoilleen kun tiiviste oli ihan ehjä ja aika pehmeätä kumia edelleen, samoin takalasi laitettiin alkuperäisellä tiivisteellä, ovien ja takasivulasien uudet tiivisteet tulivat tarvikeversioina Motomobilista, samoin takaluukun tiiviste.

Pisteosia oli hankittuna vuosien varrella melko paljon, nämä laitettiin myös paikoilleen sekä istuinsuojat jätettiin nyt pois kun alkuperäiset verhoilut ovat kaikki ehjiä, en halunnut että niitä peitetään enää istuinsuojilla.

Sisällä on alkuperäinen maalipinta, samoin konetilassa ja tavaratilassa, myös lattiamatot sekä tavaratilan matto ovat edelleen alkuperäiset.

Renkaat hankittiin jo muutamaa vuotta

aiemmin, -80luvulla hankitut edelliset renkaat olivat jo tiensä päässä vaikka pintaa olikin ja silloin tuli nämä kapealla valkosivulla olevat renkaat sen takia koska tässä yksilössä oli isäni mukaan uutenakin vastaavat kapeavalkosivuiset renkaat, vanteet hiekkapuhallettiin ja maalattiin uudelleen ensimmäistä kertaa alkuperäisen mallin mukaan eli edestä korinväriin ja takaa puolikiiltävällä mustalla.

Taunus saatiin kasattua perjantaina 14.06.2007 ja lauantai-aamuna 15.06.2007 lähdimme isän kanssa koeajoretkelle Tammelemaan M-Ford kesätapaamiseen, samana päivänä isäni täytti 70 vuotta.

Lopulta oli museoajoneuvotarkastus 26.06.2007 mikä suoritettiin hyväksytysti, samoin muutoksastus museoajoneuvoksi ja tämän jälkeen autolla on ajettu alle 5000km, mittarissa on nyt 217000km ja ylläpito jatkuu tosin kolmannen henkilön toimesta eli kunnossapitovastuu on siirtynyt allekirjoittaneelle.

Pari vuotta sitten vaihdoin eteen alapalonivelet ja uloimmat raidetangonpäät sekä pätjän pakoputkistoa, muuten alusta on tehtaan jäljiltä lukuunottamatta muistaakseni aiemmin vaihdettuja iskunvaimentajia sekä etupyöränlaakereita.

Tämän kunnostuksen jälkeen auto on

ollut muutaman kerran näytiläkin, pari kertaa Lahden classic motor showssa joista ensimmäisen kerran Ford M Club Finlandin osastolla ja toisen kerran "omistajien helmet"-osastolla sekä 2019 kesällä kutsuttuna Lempäälän Ideaparkin Autoareenalla järjestetyssä vanhojen autojen näyttelyssä.

Matka jatkuu, henkilökunta vaihtuu ja tarkoituksena on pitää tämä Taunus 17M -66 samannäköisenä kun se on ollut uutena, ovessakin on maali pysynyt oikean sävyisenä ja puskureissa on taas kiiltoa.

Lopuksi suuret kiitokset Lindstedtin automaalaamolle ja siellä maalausprojektiin osallistuneille henkilöille, edesmenneelle Jalosen Jarmolle joka hoiti puskurit uuteen kromiin, Kurjen Veskulle joka kävi talkoissa auttamassa sekä muille jotka ovat muuten olleet osallisena tässä projektissa.

Pasi Myllymäki

**AVANT**

# Oikea valinta.

## ✓ Suomalainen tuote

Avant Tecno Oy valmistaa kaikki Avant-kuormaajat Ylöjärven-tehtaallaan, joka työllistää yli 320 suomalaista.

## ✓ Korkea laatu

Maailmanlaajuinen myynti yli 30 vuoden aikana on auttanut kehittämään koneista kestäviä ja toimivia myös haastavissa olosuhteissa.

## ✓ Taattu huoltovarmuus

50 huoltopistettä ympäri Suomen takaavat varaosien helpon saatavuuden ja osaavan huollon lähellä asiakasta.

## ✓ Jälleenmyyntiarvo

Avant säilyttää arvonsa erinomaisesti. Käytettyjen Avantien jälleenmyyntiarvo on korkea ja menekki taattu.



### Avant-kuormaajat ja -työlaitteet

Avant Tecno Oy  
Puh. (03) 347 8825 | myynti@avant.fi  
Ylötie 1, 33470 Ylöjärvi

[WWW.AVANT.FI](http://WWW.AVANT.FI)







Auto oli löydettyäessä kulunut mutta täydellinen. Martti jopa ajoi autolla jonkin verran.



Etupuskuri jostain uudemmas autosta ja jäädyttäjän koristeellinen korkki on korvattu arkipäiväisemmällä. AO-305 kilpi on lainattu toisesta autosta, viimeinen kilpi oli UX-92.

mutta paikattu ja kulunut. Jostain syytä takapenkin taitettava jalkatuki puuttui, mutta jopa vanhat tarvikkeet kukkamaljakot sekä tupakointi- ja kauneudenhoitovälineet olivat tallella, samoin kuin tulipellin päälle asennettu Autoilijaliiton merkki.

Martti Ikonen purki auton melko pian sen hankittuaan. Hän käytti sitä myös paljon esimerkiksi Teknisen Koulun harjoituksissa. Nämä opintomateriaalit ovat tallella huolellisine piirustuksineen. Näiden dokumenttien valossa on tiedossa, että vaihdelaatikon elinikä on noin 700 000 km, auton huippunopeus noin 112 km/h. Säteeltään 50 m ympyrää ajettaessa ei kannata ylittää laskennallista 80 km/h nopeutta, sillä tämän jälkeen Studebakerin alustan ominaisuuksien sekä painopisteen sijainnin perusteella tehtyjen laskelmien mukaan auto todennäköisesti kaatuu.

Minulle tullessa auto oli purettu alustaa ja kojelautaa lukuun ottamatta. Kori oli ollut aikaisemmin irti rungolta, mutta nostettu takaisin rungolle Ikosten muuttaessa. Moottori ja vaihdelaatikko olivat irrallaan. Alkuperäinen purettu moottori sekä toisesta autosta peräisin olevat

perävälitys ja vaihdelaatikko olivat myös mukana. Osat olivat yli 50 vuotta purkamisen jälkeenkin hyvin tallella pienimpiä yksityiskohtia myöden. Verhoiluun kuuluvat kirjaillut koristenuhat oli varoen ratkottu verhoiluista ja pesetty pesulassa. Hopeoidusta kauneudenhoitosarjasta löytyi jopa 20-luvun puuteria ja huulipunaa. Olisiko voitto taattu asujoneuvokilpailuissa, jos noilla rouva meikkaisi? Vai peruuntuisiko koko kilpailu iho-oireiden takia...

Koko auto vaatii täydellisen läpikäynnin, konservointia käytetään niiltä osin kuin mahdollista. Verhoilu on täydellinen mutta kulunut, rispaantunut ja syöty. Tämä käy silti malliksi, samoin kuin katon pegamoidiverhous. Kori on teräsosiltaan melko ruosteeton. Katon puurunko on pääosin kunnossa, samoin kuin lattialaudat. Korin alla olevat pitkittäispuut ovat lahonneet, mutta hyvin muodossaan ja käyvät malliksi uusille. Korissa on myös muutamia painumia. Ovet ovat erittäin hyvin säilyneet, samoin konepelti. Lokasuojissa ja helmapelleissä on ruosteaurioita, väsymismurtumia sekä painumia. Sisustan osat ovat mittareiden, ohjaus-



Moottori oli vaihtunut 1927 Commanderin moottoriin, joka oli pieniä yksityiskohtia lukuun ottamatta samanlainen kuin alkuperäinen. Jostain syytä sylinterikansi sekä kaasutin olivat auton alkuperäiset.



Auton ohjaamossakin oli kaikki paikoillaan, jopa oikeassa laidassa näkyvä ulosvedettävä työvalo, joka piilottaa taakseen noin neljän metrin itsekelautuvan sähköjohdon. Kuvassa näkyy myös ajalleen tyypillinen tuulilasin huurteenpoistusuutin.

pyörän ja katkaisimien osalta kunnostettavissa, vain polttoainemittari vaatii uusia osia. Sinkkipainevalusta valmistetut sisäkahvat sekä sytytyksen ja moottorin esilämmityksen viivut ovat haurastuneet pilalle, mutta niistä saa tehtyä mallit uudelleentalmistettaville osille.

Molemmat moottorit olivat pahoin kuluneita. Auton alkuperäinen moottori kunnostetaan ja myöhemmin asennettua Commanderin moottoria käytetään varaosina. Vaihteisto ja taka-akseli vaativat uudet laakerit, samoin etuakseli. Myös jouset vaativat kunnostuksen.

### Mitä seuraavaksi?

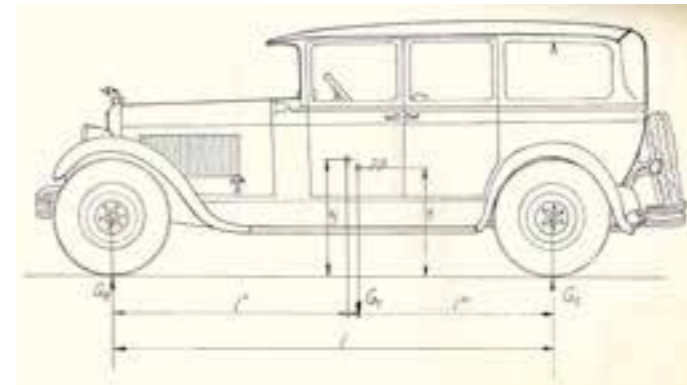
Auton entisöinti on nyt aloitettu alustan, moottorin ja voimansiirron osalta. Tavoitteena on tehdä tästäkin autosta osa liikkuvaa maantieliikenteen kulttuuriperintöä. Näihin osakokonaisuuksiin on myönnetty Museoviraston avustus, mikä osaltaan kertoo harrasteemme

profiilin noususta myös julkisen tahon silmissä. Autot nähdään nyt kiistattomana osana ihmisen liikkumisen historiaa, mikä ei sen yhteiskuntaa muuttaneesta vaikutuksestaan hullimmita ollut vielä parikymmentä vuotta sitten itsestään selvää

Lähes 100-vuotias esine vaatii jo melko tinkimätöntä lähestymistapaa ja harkittuja liikkeitä koko entistämisen prosessissa. Alkuperäisiä rakenteita, työmenetelmiä ja materiaaleja tulee noudattaa mahdollisimman tarkasti ja tehdyt muutokset sekä näytteet esimerkiksi alkuperäisistä verhoilumateriaaleista on dokumentoitava huolellisesti. Entisöidyn auton kyky kertoa historiastaan on lähtökohtaisesti aika huono, mikä asettaa omat haasteensa myös entistämisen suunnittelulle ja varsinkin lähtökohdan dokumentoinnille.

### Esine ja sen tarina

Vielä 90-luvulla oli yleistä, että auto oli väitetyksi sen ja sen



Martti Ikonen opiskelutovereineen tekemä harjoitustyö koski auton jousitusta sekä painonjakamaa. Laskelmien mukaan säteeltään 50 metrin ympyrää ajettaessa kriittinen nopeus on 80 km/h. Silloin auto laskelmien mukaan kaatuu.



Auto oli Ikonen navettarakennuksessa purettuna vähän murheellisen näköinen, mutta aina katon alla säilytettynä siinä esimerkiksi oli katon pegamoidikangas täysin ehjä.

vanha. Yleensä Olavi Virran tai Mannerheimin. Toki kun menttiin suureen länteen, niin aito historia Marskin auton ei riittänyt, vaan se kiersi maata Adolf Hitlerin paraatiautona. Jos ei muuta keksitty, niin se oli "pirtuauto". Erittäin suuri osa museoajoneuvoista on vailla tunteettua saatikka dokumentoitua historiaa, eikä sitä välttämättä ole koettu kovin tärkeänä osana ajoneuvoharrastusta. Se että esine on osa kulttuuriperintöä, vaatii osaltaan myös sen taustan ja tarinan selvittämistä. Auto on kuitenkin ollut lähes aina käyttösine, hankintahintaansa nähden jopa aika lyhytikäinen. Mitä lähemmäksi nykyhetkeä tullaan, sitä enemmän auto arkipäiväistyy. Kukaan ei kiinnittä liikennevirrassa huomiota kalliiseenkaan autoon, ketään ei myöskään kiinnosta minkälainen käyttöhistoria autolla on aikaisemmin ollut. Huoltohistoria kiinnostaa ehkä vähän, parhaassa tapauksessa se on myös dokumentoitu. Mutta varsinkin autoilun alkuaikoina ne saattoivat olla hyvinkin tun-

nettuja, ja niistä sekä omistajista jäi muistijälkiä, valokuvia ja jopa kirjoitettua tekstiä.

Näiden vanhempien autojen tarina on luultavasti jopa helpompaa koota kasaan kuin uudempien. Kansallisarkiston lehtiartikkelit ovat kaikkien saatavilla, samoin säilyneet kantakortit. Itse löysin pelkällä ensimmäisen omistajan nimellä lehtiartikkeleita, joilla sain selvitettyä miehestä ja autosta yllättävän paljon tietoja tarinan pohjaksi. Minulla kävi toki myös posketon säkä, ei ole tavanomaista ostaa 94-vuotiasta autoa toiselta omistajaltaan, joka on sattunut myös kirjaamaan ylös ensimmäisen omistajan autosta kertomia yksityiskohtia. Myös se, että Korpiavaara & Hallan tuontikirjanpito on tallella, auttoi huomattavasti asioiden selvittelyä.

Tämän auton tarina on nopeasti ajateltuna aika tavanomainen ja tylsä, olihan se vain vuokra-autona pienessä rannikkokaupungissa. Suurmestien autot ja elämä on melko hyvin



Kojelauta oli vastaavassa kunnossa kuin vahoissa kuvissa, toki hiveneen enemmän pintaruostetta. Jopa hieno kello lähti käyntiin, kun sen veti.



Auton kattoverhoilukin oli paikoillaan, mutta taitaa olla niin pahoin haurastunut, ettei sitä voi hyödyntää, kun mallina uudelle. Apuistuinten ollessa alas taitettuina tilaa takapenkillä on melko ruhtinaallisesti.



Auton alkuperäinen moottori oli purettuna mukana.

tallennettu ja tutkittu, mutta nämä arkisemmat tarinatkin ovat tärkeää säilyttää jälkipolville, ne kun katoavat lähes täysin parin sukupolven aikana. Ja onko tarina lopultakaan tylsä? Lähes loistoauto pikkukaupungin taksina, 27 vuoden "työura", ajalleen poikkeuksellisen suuri ajomäärä ja vielä se kliseinen "pirtuauton" status. Senkin ajattelisin enemmän ajankuvana, eli yhtenä monista rannikkokaupungin isoista ja nopeista

pirssiautoista, jotka olivat osana kieltolain ajan mustan pörssin alkoholikauppaa. Minulle tämä on enemmän entinen Hangon taksi kuin pirtuauto. Tulevissa Hyrysysy-lehdissä kerron auton entistämisestä, osienhankinnasta ja työmenetelmistä.

Teksti: Tuukka Perkola  
Kuvat: Tuukka Perkola, Martti Ikonen, Kansalliskirjasto, Studebaker-esitteet

# Syyskokous

Yhdistys kasvaa, mutta niin on tarkoituskin. Kerhoon on liittynyt ennätysmäärä uusia jäseniä, toki myös ikärakenteesta johtuva poistuma on suuri. Jäsenmäärä on kuitenkin ainakin viidettä vuotta peräjälkeen kasvussa. Yhdistyksen hallitus yrittää kuunnella jäsenistön tarpeita ja toivomuksia, erityisesti uusien jäsenten, koska heidän varaansa tulevaisuus rakentuu.

## Kuluva vuosi

Kuluvalla vuodelle toimintasuunnitelma oli rakennettu "kalanruoto"-strategiamme pohjalta. Se otettiin käyttöön Syyskokouksessa 2017. Miksi joku "strategia"? Meille strategia on itse perusteellisen toimintaympäristön arvioinnin pohjalta asiantuntijoiden avulla rakennettu tienviitta. Kaikkea on kiva puuhailla, mutta strategia ohjaa olennaisiin asioihin. Olenaisia asioita, avainalueita, ei voi olla kuin kahdeksan. Jos niitä on enemmän hommat menevät puuhasteluksi.

Tälle vuodelle meillä oli kolme avainalueita, joihin toiminta panostettiin: tapahtumat, keskusliittoyhteistyö, yhteistyökumppanit. Tapahtumien määrää lisättiin paljon ja samalla järjestelmällisesti niiden laatua parannettiin. Keskusliittoyhteistyössä saatiin auttaa keskusliittomme uuteen alkuun, jota he aloittavat toteuttaa "Muutoksen vuoden" nimellä ensi vuonna. Keskeistä on ollut, että keskusliiton varapuheenjohtaja on meidän kerhomme varapuheenjohtaja ja hän puolestaan on keskusliiton puheenjohtajan työparina. Yhteistyökumppaneita on nimetty yli 20, joista ylivoimaisesti tärkein on Tampereen kaupunki

## Vuosi 2023

Ensi vuodeksi on neljä keskeistä onnistumisen aluetta, joista tulevaisuuden menestys eli yhdistyksen toimintakyky on kiinni. Kalanruoto-strategiaa on hieman kehitetty ajankohtaisemmaksi, mikä lähinnä johtuu siitä, että keskusliittomme on ilmoittanut omassa Syyskokouksessaan toiminnalleen selkeitä tavoitteita. He tekevät sitä, mitä me yhdistykset päätimme heidän Syyskokouksessaan ja me teemme sitä, mitä kerhomme pitää SAHK:n edustajana Tampereen seudulla tehdä.



Syyskokous pidettiin kodikkaasti omissa tiloissamme Restaurannassa 18 jäsenen voimin.

Kalanruodossa (Oheisessa "kalanruodossa") punaiset ruudut) on neljä tärkeintä avainalueita, joihin toiminta painottuu: 1. Viestintä, brändi, 2. Ulkoiset sidosryhmät, 3. Edunvalvonta ja 4. FIVA WE 2026.

## Viestintä ja brändi

Viestintä ja brändin (=koko-naismielikuva) rakentaminen ovat siksi tärkeitä, että maailma muuttuu ja lähitulevaisuus on hyvin erilainen, mihin me olemme tottuneet. Ihmiset seuraavat maailmanmenoa verkossa, jossa kaikki sisältö on tasa-arvoista. Kukaan ei pysty erottamaan, mikä on edes jonkin verran totta tai aivan puuta heinää tai jotain siltä väliltä. Meillä on netissä päivittäin aika paljon (=satoja) seuraajia. Yhdistyksemme ja SAHK:n mielikuva (=brändi) on se, joka ratkaisee ihmisten kiinnostuksen heräämisen ja säilymisen. Kun pyrimme tarttumaan laaja-alaisesti seutukuntamme vanhojen ajoneuvojen harrastajiin, ei oikeastaan ole muuta kanavaa, kuin sähköiset viestimet. Paitsi tietysti näkymien siellä, missä ihmisiä on ja henkilökohtaiset kontaktit. Nyt

on pakko siirtyä "metsän siimeksestä" sinne, missä ihmiset ovat. Jäsenmäärän kasvu on osittain seurausta siitä, että ajo- ja yhteistyötapahtumia on ollut aikaisempaa enemmän ja nämä ovat laadukkaasti järjestettyjä ja viestintää niistä on lisätty nettissä. Uudet jäsenet ovat tulleet näiden touhujen mukana. Se taas osittain on johtunut siitä, että olemme avanneet yhteyksiämme perusmobilismin ulkopuolelle, lähinnä merkkikerhoihin. Olemme harjoitelleet sähköistä viestintää hyvällä menestyksellä. Nyt alamme hyödyntää sitä ihan tosissaan.

## Ulkoiset sidosryhmät

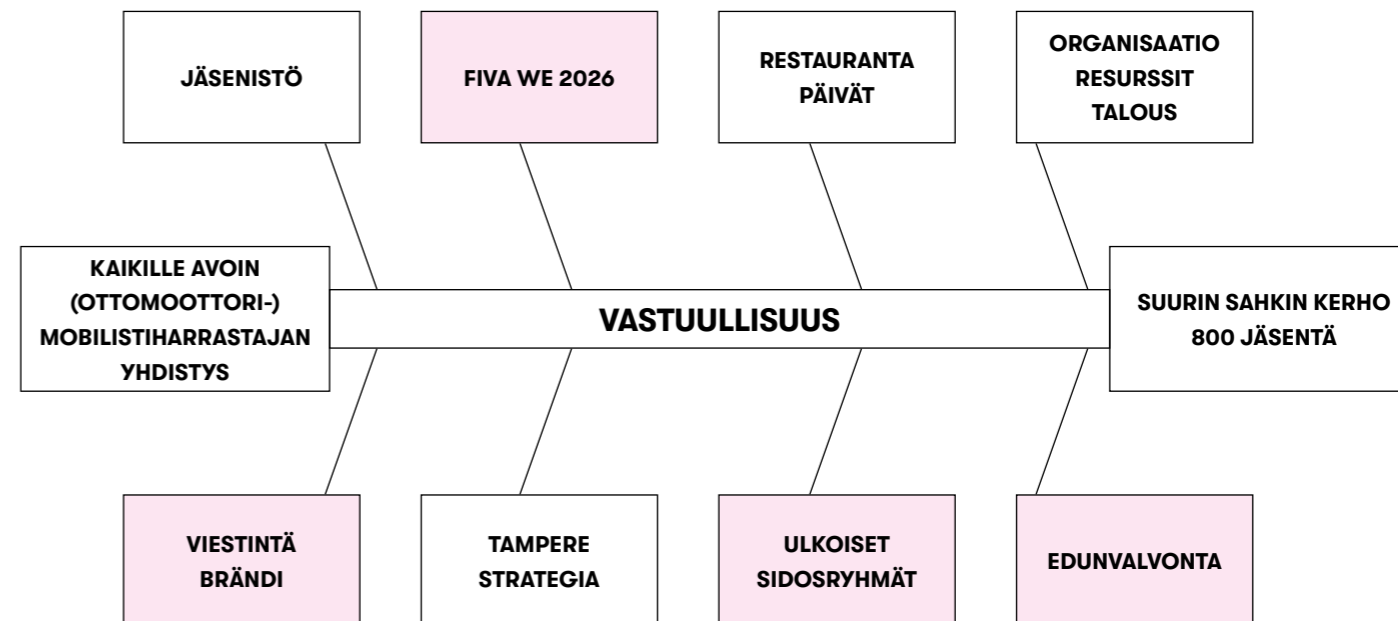
Ulkoiset sidosryhmät ovat meille tärkeitä ja ovat sitä olleet koko lähes 60 vuotisen historian ajan. Meillä on listattuna yli 20 yhteistyökumppania. Osa on taloudellisia kumppaneita jossain tapahtumissa. Osa on neuvonantajiamme, joiden kanssa mietimme, mitä voimme yhdessä tehdä. Seudun viestimet ovat perinteisesti suhtautuneet myönteisesti; meillä taisi olla kulu- van vuoden aikana Aamulehdessä viisi koko aukeaman juttua

toiminnastamme. Tilanne on siis hyvä, mutta se voisi olla paljon parempikin. Sidosryhmään kuuluvat periaatteessa kaikki ajoneuvoja harrastavat yhdistykset ja liikennevaikuttajat. Sidoryhmäajatteluun hallituksen täytyy paneutua ihan uudesta näkökulmasta. Yhteisiä etuja voi olla saavutettavissa paljonkin.

## FIVA World Event 2026

Tammob on melkoinen tapahtumajärjestäjä. Meillä on ollut muutaman vuoden ajan parikymmentä ajotapahtumaa kesän ajokaudella, joista osa jo vakioitunut. Eikä maanantain makkaraterapiakaan pidä unohtaa! Eikä sitä, että rompetorit ovat ylivoimaisesti Kangasalan pitkäikäisimpiä tapahtumia. Tapahtumia ei ehkä kannata lisätä, mutta niitä voidaan tehdä paremmin ja laajemmalla pohjalla.

Avainalue "Tapahtumat" on nyt nimeltään FIVA World Event 2026. Järjestämme Suomen ensimmäisen kansainvälisen keskusliittomme FIVA:n World Eventin. WE on FIVA:n kalendarissa ainutlaatuinen vuositapahtuma. Me järjestämme sen henkilöautoille. Kuorma- au-



toille ja moottoripyörille on omansa muissa maissa. Kaikki tapahtumamme tähtäävät siihen, että FIVA WE 2026 onnistuu hienosti, saa suuren julkisuuden ja edistää mobilismin mahdollisuuksia Suomessa. Vuosi 2026 on myös vuosi, jolloin SAHK tulee julkisuuteen uudistustensa kanssa. Harjoittelu on jo aloitettu Näsijärviajoissa. Seuraava isompi ja näkyvämpi ajotapahtuma ovat Retkeilyajot vuonna 2024. Ensi kesän Näsijärviajo ja Retkeilyajot starttaavat Rosendahlilta. Viime kesän merkittävin tapahtuma oli Kanttikruising ajoneuvokulttuurin näkökulmasta. Vuonna 2023 neuvottelemme yhteistyöstä Suomen suurimman 1920-luvun autojen kokoontumisen.

## Edunvalvonta

Edustajamme Leila Suutarinen on SAHK:n hallituksessa hoitanut tehtävänsä niin hyvin, että varapuheenjohtajan jatkopesti oli ihan selvä. Ja vähän näyttää siltä, että jatkoa seuraa. On ollut hienoa seurata, kuinka Keskusliittomme alkaa heräillä omasta "Pysähtyneisyyden ajastaan". SAHK:n teema ensi vuodelle on "Muutoksen vuosi". Leila omalla sivullaan selvittää Keskusliiton hallituksen näkökulmasta, mitä nämä muutokset ovat. En kuitenkaan malta olla sanomatta, mikä jäsenyhdistyksistä nauvasi pari vuotta sitten melkein väkisin SAHK:n toimintasuunnitelmaan kolme asiaa: tulevaisuuden

suunnitelman, museoajoneuvotarkastuksen koulutuksen ja sitä kautta toiminnan tason nostamisen ja keskustojen työn organisoimisen eli "Muutoksen vuoden" peruskivet.

Järjestötyö on aina vastuullista toimintaa. Nykyisin vastuullisuus yleensä tarkoittaa vastuuta tulevaisuudesta, mutta meillä on myös vastuu menneisyydestä. Järjestäytyneet mobilismit ylläpitää tietoisuutta, että auto edustaa tieliikenteen kulttuuriperintöä. Se on kyllä suuri vastuu, koska se sisältää menneisyyden tulevaisuuden lisäksi. Tavoitteeksi on hyvä asettaa, että lasten lapsemme saavat ajaa veteraaniautoilla normaalissa liikenteessä ja siten pitää yllä kulttuuriperintöä.

## Muut avainalueet

"Kalanruodossamme" on edellisten lisäksi neljä avainalueita, jotka ovat yhtä lailla elintärkeitä: Jäsenistö, Restaurantapäivät, Tampere-strategia ja Organisaatio, resurssit, talous. Niistä on ehkä helpointa kommentoida Restaurantapäiviä. Rompe-markkinat elävät jonkinlaista murroskautta. Joka tapauksessa kaikkien rompetorimme nimi muuttuu tai palautuu Restaurannoiksi, siis Kevät-Restauranta, Kesä-Restauranta ja Syys-Restauranta.

Toimintatapojamme kannattaa miettiä ja kehittää, että hallituksen jäsenille tulee suunnitella tasapainoiset kuormat ja kaikki tapahtumat saadaa hoidettua hyvin, mutta ilman sähläystä, jossa nykyisin olem-

me aivan mestaruustasolla. Tämä laatikko sisältää siis organisaation eli töiden järjestämisen niin, että ihmiset voivat ne tehdä, resurssipohjaa meidän on pakko laajentaa ja jatkaa pihää taloudenhoitoamme.

Tampere-strategia on edistynyt erittäin hyvin. Nykyisin meillä on Tampereella lähes joka paikassa keskustelukumppani ja tiukasti jalka oven välissä kaikissa meitä koskevissa asioissa, myös tapahtumien taloudellisen pohjan vahvistamisessa. FIVA World Rally löysi tukikohdan Tampereelta ja keskusteluyhteys on avoinna Mustalahden rakentamisesta ja sen mahdollisesti korvaavan kohteen löytämiseksi. Tampere-strategia on tietenkin kirjaimellisesti sidoryhmätyötä, mutta koska se on meille aivan elintärkeää ja siihen ovat omat henkilöt sitoutuneet, se on erotettu omaksi avainalueekseen.

Jäsenistö on luonnollisesti kerhon tärkein osa. Sinne kokouksessa päätettiin uutuutena ja lisäyksenä "Nuorisosaosto", mikä oli jäsenkunnan esityksenä Syyskokouksen "Muissa asioissa". Hallitus ryhtyy yhdessä esityksen allekirjoittajan Petri Syväsen kanssa luomaan toimintaa nuorille, mihin budjetissa varattiin vähän resurssejakin.

## Kerhon hallitus

Syyskokouksen puheenjohtajaksi valittiin yksimielisesti Håkan Sandbacka. Sihteeriksi hän kutsui A-P Lällän. Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Harri Gröhn

ja Jorma Palonen. Kokous sujui heidän johdolla ripeästi.

Ilmeisesti Syyskokous oli suhteellisen tyytyväinen nykyisen hallituksen toimintaan tai sitten pelkäsi, että voi itse joutua hallintohommiin. Muutos oli minimaalinen. Pitkäaikainen ja pitkään poissa ollut hallituksen jäsen Petri Kata palasi hallitukseen. Hallituksessa jatkavat Tuukka Perkola ja Pasi Myllymäki. Erovuoraiset Leila Suutarinen, Ari-Pekka Lällä ja Kalevi Nokkonen valittiin uudestaan. Yhdistyksen puheenjohtajaksi valittiin edelleen Martti Piltz.

Hallituksen työtä valvovat yhdistyksen tilintarkastajat Anita Helin ja Jyrki Laiho sekä heidän varahenkilönsä Kari Vuori ja Asko Nieminen. He olivat antaneet kirjallisen suostumuksensa ja heidät valittiin uudestaan.

Kokouksen pöytäkirja on ollut nettisivullamme jo pitkään ja se on myös julkaistu tässä lehdessä.

## Rane-ryhmä

Syyskokouksen epävirallisena päätöksensä päätettiin perustaa vapaaehtoisesti toimivat Rane-ryhmä. Kerho tukee toimittajaa Kari Pitkäsän hanketta tallentaa perustajajäsenemme Rainer Mäkipää ajoneuvokoelman ja -arkiston tietovarvo tuleville sukupolville. Ensi kesänä tarvitaan väkeä liikuttelemaan Ranen autoja kuvausten takia. Kokouksen läsnäolijat sitoutuivat olemaan ryhmän perusjoukko, mutta kuvausessioihin kutsutaan väkeä avoimellakin haulla.

## Tampereen Seudun Mobilistit ry Syyskokouksen pöytäkirja 24.11.2022

### 1. Kokouksen avaus

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz avasi kokouksen ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi Tampereen Seudun Mobilistit ry:n syyskokoukseen Restaurantaan. Tilaisuus alkoi kahvitarjoilulla klo 17.00 ja varsinainen syyskokous aloitettiin klo 18.00 torstaina 24.11.2022 Restaurannassa, Kylä-Aakkulantie, Kangasala. Pidettiin hiljainen hetki Matti Järvenpään muistolle. Puheenjohtaja lausui kiitoksen Harri Honkaselle Matti Järvenpään muistolle istutetun muistopuun järjestelyistä.

### 2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri

Kokouksen avaja Martti Piltz pyysi esityksiä kokouksen puheenjohtajaksi. Kokouksen puheenjohtajaksi esitettiin Håkan Sandbackaa. Päätettiin valita Håkan Sandbacka kokouksen puheenjohtajaksi. Puheenjohtaja pyysi kokouksen sihteeriksi. Ari-Pekka Lällän. Päätettiin valita kokouksen sihteeriksi Ari-Pekka Lällä.

### 3. Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja äänenlaskijaa

Puheenjohtaja pyysi esityksiä pöytäkirjan tarkastajiksi (2 kpl). Päätettiin, että he toimivat tarvittaessa myös äänenlaskijoina. Todettiin, että jos äänestykseen joudutaan, niin kokous täytyy keskeyttää äänenlaskun ajaksi. Esitettiin pöytäkirjantarkastajiksi ja valittiin Harri Grön ja Jorma Palonen

### 4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Syyskokouksen kutsu on julkaistu yhdistyksen jäsenlehden Hyrysusy 3/2022 olleessa ilmoituksessa sivulla 35. Jäsenlehti ilmestyi vuoden 2022 viimeisen jäsenluettelon mukaisesti lähetettynä jäsenten henkilökohtaisiin postiosoitteisiin postitettuna 10.10.2022. Tämän todettiin vastaavan sääntöjä. Lisäksi asiasta on tiedotettu yhdistyksen kotisivuilla. Todettiin kokouksen kutsun toimitetun sääntöjen mukaisesti ja koska paikalla oli läsnä 18 yhdistyksen jäsentä, 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

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz esitteli hallituksen toimintasuunnitelman. (liite 3). Keskeisenä painopisteenä oli Viestintä, Ulkoiset sidosryhmät, Fiva WE 2026 ja Edunvalvonta

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

Hyväksyttiin hallituksen esitys, ei makseta kokouspalkkioita tai kokouskorvausta. Hyväksyttiin polttoainekorvaus yhdistyksen virallisten asioiden hoidossa. Tilintarkastajat laskutuksen mukaan kuten edellisinäkin vuosina

### 8. Määrätään yhdistyksen jäseniltä kannettavien jäsenmaksujen suuruus seuraavaksi kalenterivuodeksi

Hyväksyttiin hallituksen esitys jäsenmaksuksi 45 € kuten nykyisin. Liittyviltä jäseniltä ei peritä liittymismaksua. Kannatusjäsenmaksu 100 €

### 9. Hyväksytään yhdistyksen talousarvio seuraavaksi kalenterivuodeksi

Yhdistyksen Rahastonhoitaja Ari-pekka Lällä esitteli puheenjohtajan pyynnöstä talousarvion vuodelle 2023. (liite 4). Kokouksen puheenjohtaja avasi keskustelun toimintasuunnitelmasta, jäsenmaksujen suuruudesta ja talousarviosta. Hyväksyttiin toimintasuunnitelma, jäsenmaksujen suuruus ja talousarvio.

### 10. Valitaan hallituksen puheenjohtaja seuraavaksi kalenterivuodeksi

Kokouksen puheenjohtaja pyysi ehdotuksia puheenjohtajaksi. Ehdotettiin Martti Piltziä. Ei muita ehdotuksia. Valittiin hallituksen puheenjohtajaksi Martti Piltz

### 11. Valitaan hallituksen muitten erovuoroisten jäsenten tilalle uudet jäsenet

Hallituksessa jatkavat ja Tuukka Perkola ja Pasi Myllymäki. Juhon Pehkonen on henkilökohtaisista syistä ilmoittanut eroavansa hallituksesta. Erovuoroiset Ari-Pekka Lällä, Kalevi Nokkonen ja Leila Suutarinen. Ehdotettiin että erovuoroiset jatkavat ja valitaan hallitukseen Petri Kata. Ehdotusta kannatettiin ja hyväksyttiin. Yhdistyksen hallitusjäsenet ovat Tuukka Perkola, Pasi Myllymäki, Ari-Pekka Lällä, Kalevi Nokkonen, Leila Suutarinen ja Petri Kata

### 12. Valitaan kaksi varsinaista ja kaksi varatilintarkastajaa seuraavaksi kalenterivuodeksi

Esitettiin että varsinaiset tilintarkastajat Anita Helin ja Jyrki Laiho ja heidän varahenkilönsä Kari Vuori ja Asko Nieminen jatkaisivat toimissaan. Hyväksyttiin esitys.

### 13. Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat

Kokoukselle esitetään jäsenemme Petri Syväsen toimesta että, perustetaan yhdistykselle nuorisijaos (liite 5). Martti Piltz esitteli hankkeen. Kokous hyväksyi hankkeen hallituksen kehitettäväksi.

### 14. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Håkan Sandbacka kiitti kokoukseen osallistujia asiallisesta keskustelusta ja päätti kokouksen klo 18.50

Håkan Sandbacka Ari-Pekka Lällä  
Puheenjohtaja Sihteeri

Harri Grön Jorma Palonen  
Pöytäkirjan tarkastaja Pöytäkirjan tarkastaja



Laitse Rally Parkissa saatiin kokousporukka yhteiskuvaan "Leila ja muut miehet". Kaikkien nimiä ei tässä luetella jo senkin takia ettei nimet mene sekaisin. Eturivissä mm vasemmalla Tiit Talts, Viron Fiva-edustaja Rein Veldi, vaaleapaitainen eturivin mies on Ruotsissa nykyisin vaikuttava Vuortion Timo, joka on vahvasti mukana Ruotsin harrastejärjestötoiminnassa sekä Fivan hyötöajoneuvosektorilla, vieressään Leila mustissaan ja Leilan takana Suomen Fiva-edustaja Leo Belik, Leilan vieressä Viron Indrek Sirk, joka oli yksi tapahtuman järjestelyvastaavista vierellään Viron ja Laitse Rally Parkin Ullar Suvemaa.

# Muutoksen vuosi 2023

Olen varmaan jokaisessa Hyrysusyssä - jonkun mielestä varmaan ihan kyllästymiseen asti - jauhanut SAHK RoadBookia. Olen kokenut sen työstämisen henkilökohtaisesti tärkeäksi, oman museotyöni kannalta tärkeäksi ja SAHK:n tulevan toiminnan ja harrastuksemme tulevaisuuden kannalta erityisen tärkeäksi. Vaikka Road-Book on tällä erää virallisesti saatukin valmiiksi, kun se esiteltiin marraskuussa SAHK:n syyskokoukselle, niin se työ jatkuu edelleenkin. SAHK tulee jalkauttamaan RoadBookin jäsenyhdistyksille halki Suomen ja tiedottamaan erityisesti harrastuksemme vastuullisuudesta ja kulttuurihistoriallisesta merkityksestä myös medialle. Aktiivisella tiedotustoiminnalla meillä on mahdollisuus antaa suurelle, meistä tietämättömälle yleisölle myönteinen mielikuva rakkaasta harrastuksestamme, sen merkityksestä kulttuurihistoriaan ja sen olemattomista haitoista.

Hyrysusyssä on moneen otteeseen julkaistu tamperelaisen oma kalanruoto ja siihen viime vuosina tehnyt muutokset. SAHK:n kalanruoto on

isomman kalan ruoto ja siinä on enemmän haituvia ja laati-koita. Ja sitäkin tullaan päivittämään jatkuvasti - tämä työ ei ole koskaan valmis. SAHK:ssa on Antti Poussan puheenjohtajakaudella otettu käyttöön aktiivinen ja suunnitelmallinen toiminnan malli. Ensi vuonna se alkaa näkyä myös konkreettisesti. Osuvasti SAHK onkin nimennyt ensi vuoden talousarvion ja toimintasuunnitelman Muutoksen vuosi - alaotsikolla. SAHK:n toimistosta on kaksi henkilöä eläköitymässä. Hallinnon ja toimiston työt sekä Automobiili-lehti tulevat kokemaan muutoksia. Jotta SAHK:n jäsenmaksu pystytään pitämään kurissa jäsenyhdistysten hyödyksi, tulee toiminnan olla kustannustehokasta ja suunnitelmallista.

Syyskokouksessa SAHK:n puheenjohtajaksi valittiin jatkamaan Antti Poussa, erovuoroisista hallituksen jäsenistä jatkavat Vetkun Tuure Hulmi, Keski-Suomen Juha Kivimaa, uutena valittiin Helsingin Atro Jaako ja varajäsenenä jatkaa Parkanon Juhana Saarela sekä Kymen Timo Kaunonen ja uutena varajäsenenä valittiin

Oulun Tapio Saven. SAHK:n jäsenmaksu pidettiin ennallaan ja tiedetään jo etukäteen, että SAHK:n syyskokouksessa hyväksytyn tappiollisen talousarvion takia yhdistys tulee tekemään mm toimiston päällekkäisten kustannusten takia tappiollisen tilinpäätöksen 2023.

SAHK:n FIVA-edustajana toimii ansiokkaasti hallituksen jäsen Leo Belik. Marraskuussa päästiin viimein Tallinnassa järjestämään koronavuosien jälkeen eestiläisten isännöimä Skandinavian ja Baltian maiden yhteinen kokous, johon osallistuin Leon kanssa SAHK:n Baltian suhdehenkilönä. Nyt myös Baltian maista Viro on liittynyt FIVA-järjestykseen Liettuan ja Latvian lisäksi. Fiva Nordic-Baltic kokoukseen aiheina olivat mm verkostoituminen, Baltian maiden harrastustoiminnan erityispiirteet, tulevat tapahtumat, FIVA-card, tutustuminen La itse Rally Parkiin, MoMu-museoon, SAHK Road Book 2050, Fiva World Event 2026.

Nordic-Baltic- kokoontuminen Suomessa Tampereella 11/2023, harrasteajoneuvojen vapaaehtoinen vakuuttaminen

eri maissa. Siis saimme tämän kansainvälisen eli virallisesti Nordic-Baltic Forum of Historic Vehicles -kokouksen Tampereelle ensi vuodeksi. Tampereelaisten onneksi "Helsinki on niin nähty" ja Tampereelle tulee jopa suoria lentoja Baltiasta ja Pohjoismaista.

Nyt, kun kuvani ovat vanhan tietokoneeni kovalevyllä ja en saa niitä tähän mukaan, niin ehkäpä ensi vuoden ensimmäisessä lehdessä saatte kuvakoosteen mm Laitse RallyParkin uudesta museosta tai kun poseeraan Valeri Kirssin kanssa. Nekin kuvat taitavat kylläkin kyllä kuulua sarjaan, jossa kuvateksteinä on "Leila ja muut miehet".

Hyvät Ystävät ja Yhteistyökumppanit, kiitos kuluneesta vuodesta, josta yhdessä ja yhteistyöllä selvisimme kaikista maailmanlaajuisista häiriötekijöistä huolimatta.

Hiljennytään joulun aikaan, pysytään terveinä, uskotaan uuteen ja parempaan ensi vuoteen sekä tehdään töitä sen eteen!

Leila  
Leila Suutarinen  
leila@automuseo.com







ten me ”turkulaisina” puhutimme tyttöjä esittelemään Tampereetta. Saimme nokillemme, kun neitokset sanoivat: ”Ette te mitään turkulaisia ole - täällähän te pyörite aina viikonloppuisin.”

### Nuutajärvelle näyttelyyn

9.5.1977 luovutin kolme myymääni Fiat 127. Yhden olin myynyt ”Suomisen Ollille” eli Lasse Pöystillä. Totiselle professorille, joka ikäväkseni olin asiallinen, eikä humoristinen. Kotiin tulvani oli Seija lähtenyt uudella autollaan Tampereelle äitiään katsoman.

Minä asensi Tonin pyörään turvaviirin tavaratelineen sivuun. Sen pitäisi heijastimen avulla pitää ohittavat autot kauempana saman suuntaan polkevasta pyöräilijästä.

Viime viikot on suunniteltu Nuutajärven ”lasikylään” lupaamaamme autonäyttelyä. Minut on määrätty hoitamaan sinne sopiva määrä kerholaisten vanhempia harrasteautoja. Lähetin postissa heille kyselyjä ja toivoin myönteisiä vastauksia. bensakulut luvattiin korvata mukaan tuleville.

### Vanha Rexi

15.5.1977 oli sunnuntai. Lautakylässä oli Seijan äidin sisko kuollut. Hän oli ollut persoona ja kuuluisuus kylässä. Hoiteli rouvien ja herrojen hiukset. Harrasti moottoripyöräilyä ynnä muuta. Nyt oli pyydetty Tampereen siskoa katsomaan, onko mitään, jota hän haluaisi muistoksi.

Ajattelin mennä sinne vaihto-Toyota Dynalla. Tähtisen Reskalla oli puutteellinen kaksisylinterinen Rex-moottoripyörä ja oli luvannut myydä sen minulle. Voisin tuoda sen tullessa. Eipä sieltä siskolta paljon tavaraa Dynan lavalle kertynyt. Taisi olla pari tuolia, jotka siskosta muistona tuotiin Korkeinmärkeen. Minä sain moottoripyöräilijän nahkapäähineen ja varrelliset kintaat Seijan äidiltä, kun ei kuulemma itse tarvitse.

Käytiin Tonin kanssa Dynalla Tähtisen luona. Seija lähti omalla autollaan kotimatalle äitinsä kanssa. Kaupat tehtiin siitä Rex-romusta ja ostin myös vanhan polkupyörän puuvanteisilla pyörillä. Pyörään ne eivät sopineet, kun olivat kymmeniä

vuosia vanhempaan runkoon. Ajattelin laittaa pyörään minulla vielä avaamattomassa laatikossa olevan uuden Fuchs-apumoottorin. Olin siihen mennessä todennut, että Toyota oli lakannut lataamasta. Sateessa ajoinkin ilman valoja kotiin. Onneksi oli diesel. Kotona laitoin akun lataukseen, että pääsen autolla työhön.

### Nuutajärven 100-vuotiaassa lasikylässä

21.5.1977 olin vaihtanut vapaan lauontain Kaken kanssa. Kake tuli töihin pienen poikansa kanssa. Vaimolla oli meno. Minä lähdin muiden mukana lähteneiden kanssa kohti Urjalaa Hatanpäältä klo 9. Vedin Oldsmobilen perään asennetussa kourussa auto-osaston telikärryissä olevaa Fiat 503 B vm. 1927-umpiautoani. Perillä katsoin näyttelypaikan ja järjestin kerholaisten autot riviin. Toresin lupamani 12 autoa jäävän vähän vailla. tein laput autoista ja silloin tuli vielä yksi lisää. Saaren Pete ajeli kuusisylinterisellä Citroënillä mukaan riviin.

Hienoin auto oli näyttelyyn Helsingistä ajellut Hesau suunnasta. Se oli Yrjö Amberlan Maybach Zeppelin V12. Myös toinen auto tuli Hesasta, joten saimme lupauksen täytettyä.

Lapsille oli ajankulua. Sauteatterissa lapset hihkuivat innosta. Sisällä tehtaassa voi seurata lasin puhaltajien taitavaa toimintaa. Pidimme näyttelyä sovitut kuusi tuntia. Saimme näyttelystä ”Nuutajärvi-päiviltä” pienen korvauksen kerholle. Moni myös testasi autonsa kuntoa matkalla Urjalan ajettaessa. olihan pian edessä Kuopion Retkeilyajat. Minä en sinne lähde. Muutama menee.

Auto- ja liikenne-lehti esitelti kesäkuun numerossaan Jukka Seleniuksen Fiat 500 ”Elborazione Abarthin”. Levikkeillä, ”Abarth-kamalla”, muovihukkas-metallivihreällä maalatun auton omistaja pyysi ottamaan yhteyttä häneen ”Fiat 500-kerhon” perustamiseksi Suomeenkin. Jukan ehdotus johti myöhemmin Fiat-kerhon perustamiseen.

Jatketaan juttua taas kesästä 1977 seuraavassa lehdessä.

Rane

**Hyrysyn kauppapaikka**

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

## Myydään

**Volvo (Penta) Bzoo-sarjan moottori** pitkäikäisellä kampaikselilla kunnostettavaksi. Imusarja ja kaasutin kiinni. Ollut veneessä, kastunut ja ollut ulkona.

Tarjousten perusteella

Pyry Raunio, Tampere  
P.045 113 1430



**Ford Aerostar.** Laittoon tai varaosiksi. Seisyyt n. 10 vuotta. 4l v6, 4x4. Nesteet sekasin. Kyydissä Vanin TH700-vaihteisto kunnostettavaksi, jossa isot vaihteet ei kytkeydy.

Ilmoitan autoa myytäväksi omistajan puolesta. Kyselyt voi osoittaa suoraan omistajalle numeroon +358400634037/M. Kauranen



Keräilijä lopettaa ja myy nyt kaikki jäljelle jääneet **T-Fordin osat**. Osia on paljon erilaisia 1914–1926 vuosimallin autoihin. 1915 vuosimallin auton osat myydään yhtenä kokonaisuutena.

Rauno Ulonen, Tampere  
p. 040 556 9881  
(klo 8-21 välisenä aikana)



## Muistoja kesästä 2022



Kuva mpz

## Ääninäyte Gaggenausta

Kun Kakesta pystyi nappaamaan tämmöisen kuvan toukokuun alussa, niin voi olla varma, että Gaggenau lähtee käyntiin Lielähti-päivillä. Taustalla Aarno varmistelee. Komea ja ansaittu juttu oli Morossa Kakesta ja Kakenausta.

Kakenau on vielä aika kaukana

valmiista. Koneen käynnistymisen toi monia uusia pienen korjaamisen paikkoja esiin. Mutta kun edellisestä käynnistämisestä oli kulunut noin 65 vuotta ei ole ihme, että auto vähän hämmästy. Ei mikään pysy käyttämättä kunnossa. Autot on tehty ajamista varten ja puuha jatkuu!



Ranen pihä täytti taas Tammobilaisten autoista heinäkuussa. Kuva mpz

## Retki Hämeenkyröön

Perinteisesti retki Ranen Töllinmäkeen ja Kukko-kahvilaan on kesän ja heinäkuun kohokohta. Meitä oli 61 henkilöä ja tarvittava määrä ajoneuvoja paikalla. Se ei ollut ihan uusi ennätys, mutta kuitenkin selvästi enemmän kuin edellisenä vuonna.

Väki ihasteli Maisematien näkemiä ja muutenkin Vanha Vaasantie on mukava körötellä. Autoista kertyi melkoinen jono jo ABC:ltä lähtien. Väkeä kertyi lisää Tampereen seudun Vaasantien suunnasta.

Ranella oli taas paljon juttua Fiasteista ja taiteilijajuhlasta niiden kanssa. Nämä tarinathan on tallentumassa Hyrysyyssyn, mutta silloin ei vielä arvattu, että loppuvuodesta käynnistyy hanke, joka tallentaa Ranen koelman tiedot, Hankkijan autokaupan tarinan, jossa Rane oli melkein alusta melkein loppuun mukana sekä tarinan Ranesta pärinäpoikana.

Ranen autokoelma on joka kesäinen suosikki ja ensi vuonna sitten taas uudestaan.



Kesäpäivään kuuluu sadetta ja paistetta, nyt paiste osui Mobilian pihalle. Kuva Timo Lintinen.

## Näsjärviajon juhlaa

Näsjärviajo ajettiin ensimmäisen kerran vuonna 2002. Nyt oli siis 20-vee juhla-ajo. Viime vuosina se on ajettu kesäkuussa. Kohteeksi oli valittu vanha Pirkanmaan kulttuurikohta, Voipaalan Taidekeskus: Se on lähellä Valkeakosken museosta Rapolan harjun vieressä. Kohde kuuluu Vanajaveden laakson kansallismaisemaan.

Meitä starttasi Vehiksestä 44 autokuntaa. Autokattaus oli hyvä harrasteautoista enemmän tai vähemmän vanhoihin museoautoihin. Sää suosi ja oli suosimatta. Pääosin oli kaunistaa ja aurinkoista, mutta mahtui reitille pari sadekuuroa. Reitti oli kokonaan kestopäällystetty ja siten helppo ja vaivaton. Turvallisuuden takia käännyttiin risteyksistä aina oikealle, paitsi tietysti Valkeakoskella. Osittain

tästä johtui, että ajo sujui luvikkaasti, eikä liittymissä jouduttu jonottelemaan ja kauniita maisemia oli paljon.

Voipaalassa oli hyvä lounas ja Rapolan harjulta oli niille, jotka sinne kiipesivät, aivan huikat näköalat. Taidenäyttelyssä näkyi moni käyneen. Kokonaisuutena Voipaala oli todella hieno kohde käydä. Osanottajat näyttivät nauttivan ajosta, kohdekartanosta, sen tarjoamasta ruoasta ja moni ehti kiitelläkin.

Mobiliassa syötiin juhla-kakkua, jota kaikki kiittelivät. Muutenkin oli positiivinen ja iloinen fiilis. Palkintoja jaettiin perinteisesti paljon.

Ensi kesänä lähtöpaikkana on Hotelli Rosendahl ja harjoitteluun Retkeilyajon 2024 reittejä ja kohteita.



Kuva mpz

## Matin muistopuu

Restauraatioon istutettiin maanantaina 10.10. muistotammi kerhomme perustajapuheenjohtaja Matti Järvenpäälle. Aikaisemmin tammi on istutettu Olavi Sallisen muistoksi. Puun istuttivat Matin pojat Veli-Matti, Ville-Veikko ja Olli-Pekka. Veli-Matti vetäisi Vesa Sahlgreinin kanssa Isä-Matin polkan.

Tuvassa oli 35 henkilöä kahvilla ja kakulla, sekä luonnollisesti syömässä pakollisen maanantaimakkaran. Rane Mäkipää muisteli omien kirjoitusten ja muistinsa pohjalta Matin elämäntyötä kerhomme hyväksi ja omaa yhteistyötään Matin kanssa. Hieno tilaisuus!

## Porukan pohjolan matka

Viime vuosina on toivottu matkaa pohjoiseen ja erityisesti Oulun Automuseoon. Taudit ja pöpöt ovat estäneet suunnitelmat, mutta nyt lähdetään.

Toukokuun 22.-24. päivinä maanantaista keskiviikkoon tehdään bussireissu Ouluun. Siis ihan tositarkoituksella arkipäivinä.

Matkalle mahtuu Risto Harvian kokoelma, Karstulan vanhat vehkeet, Oulun Automuseo, Hajottamomuseo Kälviä, Keski-Pohjanmaan Autobiilikerhon (=Kokkolan) halli, Vaasan Automuseo. Lisäkin saattaa reitin varrelta löytyä.

Kaksi yötä kahden hengen huoneissa Scandiceissa, toinen Oulussa ja toinen Vaasassa. Sisäänpääsy edellä mainittuihin kohteisiin sekä bussikyty Mäntylän autolla Tampereelta Kangasalan kautta seikkailuihin ja takaisin. Hinta (arvio) 285 euroa per nuppi.

Lähemmät tiedot ja ilmoittautuminen: Asko Nieminen: askoniemen49@gmail.com ja puh 050 584 2720. Ilmoittautumisessa tarvitsee ilmoittaa nimi, syntymäaika, kahden vai yhden hengen huone ja lähtöpaikka.



## FALUNIIN 2023

Falunin DAK Marknad on perinteisesti 2. syyskuuta. Falunin markkinat ovat Ruotsin suuria rompetoreja, noin 700 myyjää oman ilmoituksensa mukaan. Katso: <https://www.d-a-k.se>

Teemme rompetorille bussimatkan to. 31.8 - su 3.9. Mennään Mäntylän bussilla. Majapaikkana on perinteinen Scandic Lugnet. Laivalla Helsingistä ja paluu Turkuun, jossa turkkuselaiset varmaan jo virittelevät Syys-Heikkiä. Paikkoja on varattu 40 henkilölle kahden hengen huoneissa ja yhteissä. Tukholmasta mennään ja tullaan yhden pysähdysten taktiikalla Avestan Puuhevosien kautta.

Hinta on vielä avoin, mutta aikaisempien vuosien luokkaa pyörästettynä ylöspäin.

Merkkaa kalenteriin, mutta voit ilmoittautua hetikin: [martti.piltz@gmail.com](mailto:martti.piltz@gmail.com)

## Muistoja kesästä 2022



Kuva mpz

## Falunin rompemarkkinat

Pitkästä aikaa Falunissa järjestettiin DAK Marknaden. Meitä oli 29 henkilöä matkassa Mäntylän bussilla. Retkeä on harjoiteltu ainakin 15 vuotta, ettei mitään kovin hämmästyttävää ei matkalla ollut. Meri oli jokseenkin tyyni, laiva oli puolityhjä ja niin oli tiekin. Perillä oltiin jo kahden maissa. Yhden pysähdysten taktiikka on ainakin vaihteeksi hyvä, verrattuna takavuosien "Etelä-Ruotsin" museokieroksiin. Ja taukopaikka kasvaa vuosi vuodelta. Myyjiä tuli paljon jo iltapäivän aikana.

Hieman harmillisesti varsinaisena markkinapäivänä aamulla satoi. Mutta se ei estänyt ruotsalaisia istuskelemassa picknik-kalusteidensa ääressä. Kun on lähdetty retkelle, niin sade tai tuuli eivät estä suunnitelmia! Sade vähensi varmasti vähensi asiakasmäärää. Myyjiä oli paljon. Markkinakenttää oli parannettu

asfaltoinnilla, mikä helpotti kentän kuivamista sateen tauottua.

Parhaimmillaan kävijämääräksi on ilmoitettu yli 20 000. Nyt ei päästy lähellekään, mutta silti Falun on suuri tapahtuma. Ja auton osia, lähinnä Volvon, on suhteellisesti paljon. On siellä kyllä patoja, kuppeja ja muuta kamaa ihan tuhattomasti. Syötävää on sisä- ja ulkotiloissa paljon varsin järkevään hintaan. Poikkeuksellisesti käytiin perjantai-iltana ihan Falunin kaupungissa syömässä.

Paluumatkalla kurvattiin Syys-Heikin markkinoilla Turussa. Kyllä sieltäkin löytyi jotain ostettavaa, ainakin kahvia ja makkaraa. Syys-Heikki tunnetaan yhä enemmän yhteisölliseltä Turun kerhon tapahtumalta. Se varmasti ennakoii rompetorien muuttumista. Ensi vuonna sitten taas uudestaan syyskuun ensimmäisenä lauantaina!



Kuva mpz



Presco tarjoaa yli 30-vuoden kokemuksen ammattikemikaaleista, joilla saadaan puhdistus- tai suojaustyö tehtyä nopeasti ja helposti.

## ON HYVIN TÄHDELLISTÄ HOITAA LAATUA LAADULLA

**Varoitus! Nämä kemikaalit aiheuttavat riippuvuutta**

**TÄLLÄ SAAT VEDEN PYÖRIMÄÄN!**

**JOS VAIN PARAS KELPAA!!!**

Uuden Sukupolven PinnoiteShampoo

1:100 - 1:200 Kesto jopa 4kk

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



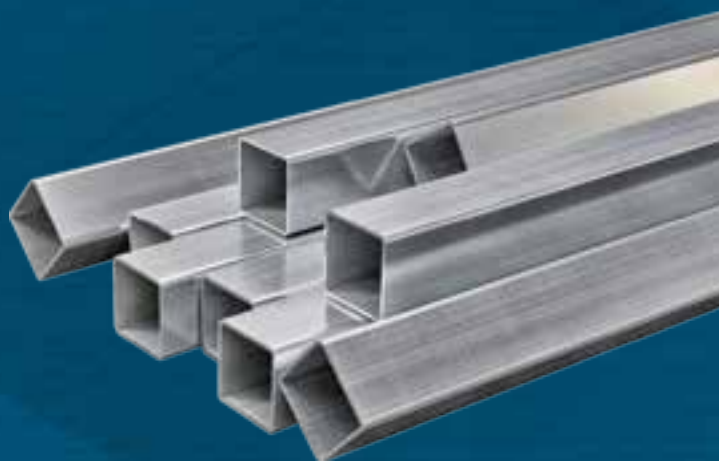
# HUIPPUTUOTTEITA FENNOLTA

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](http://www.fennosteel.com) - [www.fennoheavyduty.com](http://www.fennoheavyduty.com)