

# HYRYSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 2 / 2022





## SISÄLTÖ

|  |    |
|--|----|
| Puheenjohtajalta .....                       | 3  |
| Olavi Sallinen entisointipalkinto 2022 ..... | 4  |
| Keskusliiton kuulumisia .....                | 7  |
| Gaggenau Lielahdessa .....                   | 8  |
| Puurtajapalkinto .....                       | 10 |
| Reissu Båstnäsän bilkyrkogårdiin .....       | 12 |
| Mustastalahdesta .....                       | 15 |
| Merkkinurkka .....                           | 16 |
| Antin autot, osa 6 .....                     | 18 |
| Rane muistelee, osa 73 .....                 | 22 |
| Mikä oli SAL? .....                          | 30 |
| Fenno-ukko ohjaa .....                       | 34 |
| Kevätkokouksen pöytäkirja .....              | 35 |
| Hyrysysyn kauppapaikka .....                 | 36 |
| Tammobin 2022 tapahtumat .....               | 38 |

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



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 2022 HYRYSYIT ilmestyvät:

|        |               |                          |
|--------|---------------|--------------------------|
| 1/2022 | maaliskuussa  | aineistopäivä 22.02.2022 |
| 2/2022 | juhannukseksi | aineistopäivä 24.05.2022 |
| 3/2022 | syyskuussa    | aineistopäivä 30.08.2022 |
| 4/2022 | jouluksi      | aineistopäivä 24.11.2022 |

### 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 2/2022 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainet Mäkipää, Tuukka Perkola, Hannu Aalto, Antti Prusi, VilleKoskenniemi, Petri Niemenmaa,

Kannen kuva: Benz Gaggenau-paloauto, Kauko Välimäki ja LTPK:n eläköitynyt palopäällikkö Veikko Oittinen, taustalla Lielahden tehtaiden paloasema ja autokorjaamo. Kuva mpz



## Puheenjohtajalta

# Eloon, iloon, elämään

### Eloon

Meillä koko länsimaailmassa on ollut monta vuotta hyvä tekosyy olla tekemättä. Korona on jyllännyt ja muina aikoina on odotettu, että kohta se jyllää. Moni asia on jäänyt tekemättä niin usein, että siitä on tullut tapa. Haaveillaan ja puhutaan siitä, että sitten, kun...

Elämän keskeisimpiä tietoja on, että yhtään päivää ei saa takaisin. Ohi menneet päivät eivät ehkä menneet aivan hukkaan, mutta muuttaa niitä ei voi. Jos tarkkailee mediaa, niin vain aniharvat tapahtumien järjestäjät ovat kertoneet yleisömenestyksistä, ”vaikka koronavuodet ovat tuottaneet tarvetta tehdä jotain ja tavata ihmisiä”.

### Iloon

Kirjoitin viime vuoden viimeisessä Hyrysysyssä, että kerhomme saavutti jokseenkin kaikki tavoitteensa, kasvoi ennätys suureksi jäsenmäärältään ja tapahtumissa oli historiallisen paljon osanottajia. Korona ei siis haitannut toimintaamme. Samoin kävi monille yrityksille, jotka tekivät historiansa parhaita tuloksia. Kummallista, mutta totta. Olisivatko nämä menestyjät jotenkin osanneet toimia ilolla ja positiivisesti asiakkaitaan kohtaan?

Tosikkona tunsin suunnatonta iloa toukokuussa, kun ulkoilutimme 100-vuotiaasta Benz Gaggenauta sen ”kotiseudulla”. Se ilmiselvästi tuotti iloa nykyisille lielahtelaisille ja saimme palkita jäsenemme elämäntyön. Samalla lailla tuottaa iloa tässä Hyrysysyssä Tuukka Perkolan selvitys siitä, mikä oli Suomen Autoilijaliitto ja miten sen Näsijärven Ympäriajo on meidän Näsijärviajon esi-isä tai -äiti. Jos Tuukka ei olisi lähtenyt tutkimaan, niin olisiko kukaan viitsinyt valaista tiedon valolla tätä asiaa?

Museoajoneuvotarkastus on SAHK:n ja sen jäsenkerhosen tärkein palvelu ajoneuvokulttuurin perinteen säilyttä-



miseksi Suomessa. Meillä siinä on kaksikin ilon aihetta: Viime vuonna kerhomme tarkastajat tekivät Suomessa eniten tarkastuksia, ja nyt pitkän voimailun jälkeen on saatu SAHK kouluttamaan kerhoomme uusia, nuoria tarkastajia.

### Elämään

Elämä on menestystarina. Siksi kai moni ihminen haluaakin elää. Nyt on aika tarttua eloon ilolla!

## Kannattajajäsenemme:

BRAND toimitilat

O. MÄNTYLÄ OY  
LINJA-AUTOLIIKENNE

Rannikon  
Aarre

ProMart

FIXUS  
KANGASALA

Presco  
House of Quality

Mesi M Auto oy

VEHONIEMEN  
AUTOMUSEO

TAMMER  
Lattiat



Seppo Peräinen, Austin Mini 850 Mk II vm. 1969 ja Olavi Sallinen-palkinto.

# Olavi Sallinen entisöintipalkinto 2021

## Neljäskymmenes kerta

Teksti ja kuvat, ellen toisin mainita, Martti Piltz

Olavi Sallisen 50-vuotispäivän kunniaksi 6.5. vuonna 1982 kerhomme silloiset aktivistit lahjoittivat hänelle Matti Mönkäreen taideteoksen. Teokseen on kuvattu Olavin kasvat ja mehiläinen ahkeruuden symbolina. Olavi luovutti pystin nimeään kantavaksi kiertopalkinnoksi

kerhon jäsenten vuoden parhaasta entisöinnistä.

Palkinto on kiertänyt joka vuosi eli se jaettiin nyt 40. kerran. Hieman yllättäen Mini on ollut suosituin palkittava. Palkinnon sääntöjen mukaan kerhon museoajoneuvotarkastajat esittävät ehdokkaan tai ehdokkaita pal-

Mini on yhä edelleen jotenkin ajaton muotoilultaan ja pirteän pienen pippurin näköinen. Lisävarusteena aidot ja ajanmukaiset Pimeyden Ruhtinaan (Lucas) apuvalot ja niiden suojaussit. Rekisterinumero on alkuperäinen.



Uutta peltiä on pitänyt sovittaa paljon. Ei ihme, jos usko oli koetuksella. Kuva Pasi Myllymäki



Tässä on jo helppo hymyillä, kun Mini on näyttelypaikallaan Vehoniemessä.

kinnon saajaksi ja yhdistyksen hallitus päättää. Kun hallitus kuuli esityksen, heräsi hetken hiljaisuus: Kuinka monta kertaa aikaisemmin Mini on saanut palkinnon? Arkistot sanoivat, että kolme kertaa: vuonna 1991 Timo Virtasen Austin Mini Cooper, vuonna 1997 Tarja Hippeläisen Morris Mini 850 ja vuonna 2005 Juha-Matti Jokisen Austin Cooper 998.

### Museoajoneuvotarkastajat esittivät

Museoajoneuvotarkastajien Pasi Myllymäen ja Ville Koskenniemien perustelut olivat vastaan sanomattomat: Auton omistajan entisöintityön laatu on erinomainen, mikä esimerkiksi näkyy auton pohjatöissä. Maalaus on ammattilaisen työtä, mutta ilman omin käsin hyvin tehtyä pohjaa maalauskaan ei voi olla hyvä, ei ainakaan niin virheetön kuin tässä. Samoin auton sisustus on osittain alkuperäinen ja korjatut ja uusitut osat vastaavat alkuperäistä. Autoon on tinkimättä palautettu ne alkuperäistä vastaavat osat, jotka siitä olivat kadoksissa tai rikkoutuneet. Tässä olivat auttaneet ”Mini-miehet” Kaivo-ojan Juha ja Timo Virtanen, jotka olivat kaivaneet omista varastoistaan näitä alkuperäisiä osia ja omilla tiedoillaan auttaneet ja ohjanneet kunnostustyötä. Moottori on vaihdettu alkuperäistä vastaavaksi, kun autossa ollut moottori ei vastannut tyyppikilpeä eikä alkuperäistä. Lisäksi Minin alkuperäinen Hydrolastic-jousitus on korjattu alkuperäiseen kuntoon, mikä on

nykyisin harvinaista. Aikoinaan Hydrolastic oli Minissä kiistelly jousitus verrattuna alkusarjan kumikartiojousitukseen.

### Valinta oli helppo

Auto valmistui syksyllä 2021 ja hallituksen jäsenistä osa oli bongannut sen tien päältä. Sitä paitsi Pasi Myllymäki oli kirjoittanut autosta esittelyn Hyrysyysyn 4/2021, missä oli useampia kuvia auton kunnostuksen varrelta. Palkinto myönnetään edellisen vuoden parhaasta entisöinnistä, joten hallituksen oli helppo päättää. Todettiin vaan yhteen ääneen, että Mini, jos mikä, on sympaattinen auto. Auton entisöinnin tyylikkyys ja laatu paistaa päälle.

Mini aikanaan oli mullistava monessakin näkökulmassa. Nykyisin poikittaismoottoriset etuvetoautot ovat perustyyppi, Mini uranuurtaja. Miniin liittyi nuorisovallankumoukseen: minihameet, ehkäisy pillerit, autoilevat nuoret ja naiset, kaikenlainen ”vapautuminen” ja nuorisomusiikki ja laajemmin nuorisokulttuuri. Myös kilpa-autoilun muutokseen Mini liittyi: Suomi nousi ralliurheilun ja osittain myös rata-autoilun mahtimaaksi vuosikymmeniksi. The Flying Finns tai The Mini Finns- tähtikuskit autoilivat Suomen ainakin Euroopan kartalle. Mini on oman aikakautensa ikoni.

Mini oli myös yksi automalleista, joka liittyi Suomen henkilöautoistumisen alkuun 1960-luvun aikana. Volkari

oli ylivoimainen myyntikärki, mutta Minikin oli ”kymmenen kärjessä”. Mini oli halvimpia ”länsiautoja”, joten sitä hankkivat uudet autonkäyttäjryhmät: nuoret, naiset, ”kakkosauton eli

kauppakassin” hankkijaperheet. Moni on omistanut Minin ja monilla on kokemusta ja muistikuvia sen käyttämisestä. Vielä useammalla on mielikuva näppärän näköisestä ajopelistä lii-

### OLAVI SALLINEN –PALKINNON SAANEET:

|      |  |          |
|------|--|----------|
| 1982 | Esa Nieminen, Chevrolet Sport Coupe.....                 | vm. 1932 |
| 1983 | Alpo Ojaniemi, Pontiac Sedan.....                        | vm. 1929 |
| 1984 | Pauli Haiippo, Ford A Roadster.....                      | vm. 1930 |
| 1985 | Kari Halinen, Excelsior ”S”.....                         | vm. 1920 |
| 1986 | Ismo Salo, Chevrolet Tour, vm. 1926 ja Ford A Sedan..... | vm. 1929 |
| 1987 | Veikko Hoppula, Ford AA.....                             | vm. 1929 |
| 1988 | Juha Lehtonen, Saab 96 Sedan Sport.....                  | vm. 1963 |
| 1989 | Kimmo Kalela, Chevrolet 4D Master.....                   | vm. 1933 |
| 1990 | Tauno Kauppila, International D-30 kuorma-auto.....      | vm. 1939 |
| 1991 | Timo Virtanen, Austin Mini Cooper 1275 S.....            | vm. 1965 |
| 1992 | Arto Rantala, Volvo linja-auto.....                      | vm. 1936 |
| 1993 | Mikko Eerilä, Opel Blitz kuorma-auto.....                | vm. 1940 |
| 1994 | Antti Prusi, Ford Thunderbird.....                       | vm. 1962 |
| 1995 | Heikki Majara, VW Cabriolet.....                         | vm. 1956 |
| 1996 | Reino Saarinen, Tatraplan T-600.....                     | vm. 1952 |
| 1997 | Tarja Hippeläinen, Morris Mini 850.....                  | vm. 1967 |
| 1998 | Helge Hakala, Mercedes-Benz 170 Db.....                  | vm. 1952 |
| 1999 | Ari ja Hemmo Louhivuori, Citroen 2 CV.....               | vm. 1962 |
| 2000 | Pentti Hakkarainen, Ford A Tudor.....                    | vm. 1929 |
| 2001 | Kari Hirvonen, Chevrolet Superior 4 D Sedan.....         | vm. 1923 |
| 2002 | Matti Silvola, Oldsmobile.....                           | vm. 1939 |
| 2003 | Sami Silvola, Chevrolet Super DeLuxe.....                | vm. 1939 |
| 2004 | Outi ja Risto Jaakola, Buick 115 Touring.....            | vm. 1927 |
| 2005 | Juha-Matti Jokinen, Austin Cooper 998.....               | vm. 1967 |
| 2006 | Jarmo Lönnqvist, Dodge.....                              | vm. 1969 |
| 2007 | Jouko Puhakka, Cadillac Fleetwood Special.....           | vm. 1960 |
| 2008 | Markku Johansson, Alfa-Romeo Giulietta.....              | vm. 1961 |
| 2009 | Antti Karjala, Renault Dauphine.....                     | vm. 1963 |
| 2010 | Satu Eskola, Cadillac Coupe De Ville.....                | vm. 1966 |
| 2011 | Risto Salminen, Austin A 40 Somerset.....                | vm. 1952 |
| 2012 | Reijo Pirinen, Mercedes-Benz 220.....                    | vm. 1952 |
| 2013 | Timo Alho, Wartburg 311.....                             | vm. 1963 |
| 2014 | Veikko Tuominen, Chevrolet Convertible.....              | vm. 1927 |
| 2015 | Pertti Korhonen, Alfa-Romeo Alfetta GTV Coupe.....       | vm. 1980 |
| 2016 | Kari Rantanen, Ford Escort 1300 GT.....                  | vm. 1968 |
| 2017 | Teemu Hartus, Morris J4 Van Diesel.....                  | vm. 1966 |
| 2018 | Pekka Kuisma, Volvo-Ajokki-ambulanssi.....               | vm. 1949 |
| 2019 | Tuukka Perkola, Opel Kapitän.....                        | vm. 1952 |
| 2020 | Kari Kettunen, Citroen 7C.....                           | vm. 1937 |
| 2021 | Seppo Peräinen, Austin Mini 850 Mk II.....               | vm. 1969 |



Sepon perhe (vaimo Päivi Jurvanen (vas), tyttäret Janika ja Jenni Peräinen) osallistui palkintojuhlaan. Tässä ilmeisesti Kaivo-ojan Juha aikoo virittää kvartttilaulun tai pitää oppituntia Minien sielunelämästä.

kenteessä. Toisin sanoen Mini edustaa oman aikansa monia ilmiöitä. Mini on osa sukupolvikokemusta vaurastuvasta Suomesta. Hyväkuntoinen Mini ylläpitää näitä kulttuuriarvoja vielä pitkään ja välittää niitä tuleville sukupolville. Voi vaan ihmetellä, miksi ei Volkareita tai Ladoja tai Mosseja ole palkittujen joukossa yhtä paljon.

### Uuden ajan harrastaja

Seppo on rakentanut tätä autoa kuusi vuotta. Alku näytti lupaavalta, kun hän löysi kaksikin kiinnostavaa Miniä. Valittu MK II oli katsastettu ja kaiken piti olla kunnossa. Koeajokin tuntui hyvältä. Varmuuden vuoksi kuitenkin auto haettiin lavetilla, mikä olikin ehkä viisasta, koska ilmeni, että autoon oli tehty katsastusta varten paljon virityksiä,

jotka olisivat saattaneet pettää jo siirtoajan aikana. Moottorikaan ei vastannut papereita eikä tyyppikilpeä. Uusi omistaja päätti, että kaikki on käytävä läpi ja korjattava. Pääosan työstä hän teki itse. Onneksi hän löysi apua, neuvoa ja osia aiemmin mainituilta vähintään maankuuluilta Mini-miehiltä.

Seppo kertoi, että kuusi vuotta kamppailua erilaisten vaikeuksien ja osin myös työskentelyolosuhteiden kanssa oli kova juttu. Ja tietysti myös auton rakentamisen sovittaminen on pois elämän muusta menosta. Välillä pääsi epäuskokin hankkeen valmistumiseen iskemään, ainakin hetkellisesti. Mutta silloin, kuuleman mukaan, perhe kannusti. Perheen kolme daamia olivat nytkin mukana juhlimassa hankkeen palkitsemista. Onhan mobilismi pohjiltaan perheharrastus, mutta kyllä nykyisessä äijämentaliteetissa

tämän kaltainen ilmiö on jotain uutta, raikasta ja virkistävää. Melkein voi nähdä uuden ajan siintävän, unohtamatta lainkaan sitä, että kerhossamme naisvoimalla on perinteitä ja jatkuvasti vankka asema.

Mutta Sepon tarinassa on ulottuvuutta pidemmällekin. Hän on perustanut Virroille perintömaalleen muiden maanomistajien kanssa Peräisen kosteikkoalueen. Kosteikkohankkeessa on entinen peltomaa muutettu kosteikoksi, jossa luonnon monimuotoisuutta palautetaan ja mahdollistetaan vesilintujen pesintä.

Kun lähivuosina joka tapauksessa joudumme kompensoidaan jollakin tavalla päätöjä, niin tässä voi olla meille mobilisteille laajemminkin hyvä esimerkki tutustuttavaksi. Peräisen alueella on luontopolku ja tulipaikka. Eiköhän järjestetä sinne retki? Ainakin hanke

kuulostaa omasta mielestäni erittäin kiinnostavalta käyntikohteelta. Mobilismin ulottuvuudet ovat laajat.

Onnea Minin rakentajalle palkinnon johdosta. Viime vuoden voittaja-auto Kari Kettusen Citroën on ollut tänä vuonna merkittävässä edustustehtävässä Lahden Classicin ”Ranskalaisella Avenuella”. Toivottavasti Minikin saa sopivasti julkisuutta.

(kts. [https://kosteikko.fi/wpcontent/uploads/sites/2/2013/05/Virrat\\_Per%C3%A4ine\\_infotaulu.pdf](https://kosteikko.fi/wpcontent/uploads/sites/2/2013/05/Virrat_Per%C3%A4ine_infotaulu.pdf))



Tervon ja Halmeen kanssa Mustalahdessa etsimässä suomalaisuuden juuria. Olin paikalla kutsuttuna heidän haastateltavakseen amerikkalaisen auton kanssa. Ohjelma tulee ulos YleYkköissä keväällä 2023.

## Keskusliiton kuulumisia...

Olen aika tyhjentävästi kertonut Automobiili-lehden viime numerossa SAHK:in Roadbookista. Keskenäisistä asioista ei kokemukseni mukaan tule kertoa hulluille eikä herroille eikä muillekaan. Seuraavassa lehdessä pääsen varmaankin avaamaan Roadbookia enemmän. Jos et ole lukenut kirjoitustani edellisestä Automobiili-lehdestä, niin pyydän että lukisit sen ja pysähtyisit miettimään asiaa. Vaikka onkin kesä tuloillaan, niin vetämäni SAHK:n Roadbook-ryhmä tulee tekemään töitä kesälläkin, jotta syksyllä voisimme esitellä Roadbookin,

joka kannattelee harrastuksemme seuraaville vuosikymmenille. Tulemme laatimaan mm vastuullisen ajoneuvoharrastajan huoneentaulun ja tapahtumajärjestäjän ohjeet.

Harrastuksen tulee olla hauskaa. Hauskanpidon lisäksi järjestäytyneeseen harrastustoimintaan liittyy myös byrokratian pyörittämistä. Roadbookissa haemme vastuullista historiallisen ajoneuvon käyttöä. Sekä valtakunnan että eri paikallisjärjestöjen kanssa olen pohtinut myös vastuullista osallistumista yhdistystoimintaan. Iloinen ja tyytyväinen jäsenmaksun mak-

saja on ihan ok. Ja jokainen yhdistys haluaa heitä lisää. Hän tuntee saavansa jäsenmaksulle vastinetta: kivoja tapahtumia, mukavia harrastajaystäviä, museoajoneuvotarkastuksen jäsenhintaan, Automobiili-lehden, me tamperelaiset myös tämän Hyrysysy-lehden. Puheenjohtajamme Martti tietää sen, että tämäkin lehti ei ole syntynyt itsestään, museoajoneuvotarkastajat tekevät tarkastuksia vapaa-aikoinaan, rompetorit vaativat lipunmyyjiä, makkarapaistajia ym. Tätä tehdään rakkaudesta lajiin, vaikka talkoot eivät ole muodissa. Ja nuoremmat ihmiset eivät edes tiedä mitä talkoilla tarkoitetaan. Yhdistykset kuitenkin pyörittävät toimintaansa usein varainhankinnalla, joka tarvitsee talkoilua. Jos on mukana hallitustyöskentelyssä, niin se edellyttää sitoutumista yhdistyksen projekteihin. Onnistuneella varainhankinnalla yhdistykset ovat pystyneet hilitsemään jäsenmaksun korotuspaineita. Parina viime vuonna useat paikallisyhdistykset ovat koronan rajoituksista huolimatta onnistuneet uudenaikaisella kekseliäisyydellä varainhankinnassaan. SAHK:n puheenjohtaja Antti Poussa käyttää osuvasti valtakunnallisen keskusjärjes-

tömmä hallituksesta nimitystä toimiva työleiri. Paikallisyhdistyksissä nimitys lienee yhtä osuva. Jos lähtee hallitustyöskentelyyn sen takia, että saa yhden rivin lisää CV:hen, niin nämä SAHK:n paikallisjärjestöt eivät ole oikea areena yrittää loistaa henkilökohtaisista tarpeista. Siitä ei palkita eikä sitä ymmärrä. Paikallistasoilla tarvitaan nuorta verta: uusia ideoita tapahtumiin, varainhankintaan ja järjestötoiminnan pyörittämiseen. Ja meidän vanhempien harrastajien tulee avoimin silmin katsoa ja kuunnella näitä ideoita. Ja kaikki tämä ilman pohjatonta budjettia. Tämä ei ole ainakaan tietoisesti alustuspuhe jäsenmaksun korotuksille. Kesä ja onnistuneet tapahtumat ovat vielä edessäpäin. Muistakaa osallistua!

Loppukevennyksenä uusi tapahtuma, joka tuo hyvän mielen huulille. Veteraanimoottoripyöräklubi järjestää noin 100 vuotta vanhojen moottoripyörärien kokouksemme lauantaina 16. heinäkuuta Pälkäneen torilta, josta on ryhmäajo Vehoniemeen. Toistakymmentä pyörää eri puolilta Suomea on ilmoittautunut tapahtumaan, mutta luonnollisesti - jos taivaalta tulee vettä kaatamalla, niin joku saattaa olla tulematta. Suomen suvi on arvaamaton.



Veikko Virtanen on ilmoittautunut heinäkuun ajoon Douglasillaan HP 2 3/4 vm 1914. Tämänkin pyörän käyntiäänessä on taatusti mielenkiintoinen soundi.

# Gaggenau Lielahdessa

Kerhomme Benz Gaggenau on uutena hankittu Lielahden tehtaan Vapaaehtoiseen Palokuntaan. Siksi oli aika perusteltua viettää auton satavuotispäivää esittelemällä sitä lielahtelaisille Lielahti-päivänä. Luvassa oli "ääni sadan vuoden takaa", kuten auton kunnostamista pitkään puuhaillut Kauko Välimäki oli luvannut käynnistää auton. Edellisestä kerrasta on joka tapauksessa vuosikymmeniä, voi olla joka 60 vuotta. Järjestäjien puolesta oli hankittu torvisoittokunta. ja meidän pojat (ja Pirkko) myivät makkaraa

## Palkintoseremonia

Hitaasti koomasta heräävä keskusliittomme haluaa siirtyä palvelemaan meitä, jäsen kuntaansa. Järjestötyön palkitseminen on aina aika hankalaa, kun viirit, pytyt, mitalit ja merkit alkavat tuntua jotenkin loppuun kalutuilta. SAHK:n hallitus on kehittänyt Puurtajapalkinnon, jonka perusajatus on osoittaa arvostusta kerholaisille, joiden työ ehkä jää huomaamatta. Emme ehtineet saamaan Puurtajapalkinto ykköstä. Se meni parkanolaisille, mutta oltiin sentään kakkosia. Saimme myös poikkeuksellisesti hoitaa itse palkitsemisen, koska SAHK:n hallitus ilmeisestikin arveli, että palkinnon saajalla, palkintoon merkittävästi vaikut-



Kake joutui tiukkaan tilanteeseen, kun hän väkijoukon edessä kiitti palkinnosta. Sikäläkin palkinto osui oikealle henkilölle, että Kake on itse VPK:lainen ja asu on hänen oma univormunsa Veparista.



Merkittävä osa VPK:n miehistöstä kuului soittokuntaan, lähes puolet. Toki heillä oli myös tehtävä palontorjunnassa. VPK:n soittokunnat olivat aikoinaan merkittävää kulttuuri- ja viihdetoimintaa. Veparit, VPK:n talot olivat kokoontumistiloja, joissa oli tansseja ja juhlia, joissa viihde hoitui torvisoitolla. Kuva Tammobin arkisto Kalle Kurki

tanut ajoneuvolla ja Lielahdella on selvä yhteys toisiinsa.

Palokunta perinteen mukaisesti tilaisuudessa oli torvisoittokunta. Maailmassa ei ole parempaa kuin torvisoitto, paitsi tietysti olut ja makkara. Makkaraakin myimme ihan hyvin. Oli aika juhlallista saada luovuttaa Puurtajapalkinto. Luovutuspuheessani yritin hahmottaa palkinnon valinnan perusteiksi yhteisöllisyyttä ja vastuullisuutta, jota palkinnon saaja on osoittanut sitkeällä kerhon autojen kunnostus projekteilla. Työt on tehty joukolla, eri-ikäisillä "Karhu-koplilla", mutta aina joku on se, joka jaksaa vetää porukkaa.

## Perinnettä talteen

Hyrsyn kansikuvassa Kake pitää kädessään entisen LTPK:n

palopäällikön Veikko Oittisen eläkkeelle siirtymis lahja, LTPK ja sitä ennen Lielahden VPK:n palokypäriä, joista on tehty lahjaesine. Veikko Oittinen lahjoitti sen meille. Kypäriä on Värtsilän valmistama venäläinen sotilaskypäriä, joka epäilemättä suojaa paremmin palomiestä kuin sotamiestä. Samanlaisia palokypäriä kaivettiin meille auton varusteiksi paloaseman salakätköistä. Meiltä ei puutu enää kuin palomiehen pukuja, niin voisimme perustaa Restaurantaan VPK:n. Kake on muistaakseni VPK:n nuorisosaston päällikkö, niin meistähän tulisi hieno palokunta.

Tietopuolista perinnettä taltioitiin sen verran, että talvisodan aikana Gaggenau oli sijoitettuna tehtaalta noin ki-

lometrin päähän paikallisen kuorma-autoyrittäjän talliin. Gaggenausta on olemassa valokuva, jossa sillä on valkoinen suojaväri. Talvisodan aikana venäläiset pommittivat Tampereetta useita kertoja ja saivat melko mittavaa tuhoa aikaiseksi. Ajatus oli, että Gaggenau on turvassa yksityisissä, lämpimissä tiloissa suojassa mahdolliselta tehtaalla pommitukselta. Jos olisi tarvittu auto olisi käynnistynyt lämpimästä tallista ja eikä ajoaika tehtaalle olisi ylittynyt muutamaa minuuttia. Sitä paitsi Gaggenau palveli myös asutusta Lielahden tehtaiden seudulla.

Saimme vanhoja, todennäköisesti Kalle Kurjen kuvaamia, valokuvia Gaggenausta. Osa kuvista saattaa olla Tampereen museoiden arkistossa, koska siellä on Kalle Kurjen kuvia Lielahden tehtaasta ja Gaggenausta muutenkin. Tässä julkaistaan malliksi pari hienoa kuvaa malliksi. Vanhan ajan valokuvat ovat ammattikuvaajan kuvaamina korkealaatuisia ja niistä toisaalta voi tutkia esimerkiksi Gaggenau tikashökötystä, jota osataan tehdä siihen joskus lähivuosina rekonstruktio.

Palopäällikkö Veikko Oittinen muistaa Gaggenau ajalta, jolloin se oli varastoitu nykyisen paloaseman vinttiin, mistä se sitten lähti kierrokselle Etelä-Suomeen 1950-luvun lopulla. Valitettavasti hän ei muistanut enää ketään elossaolevaa palokuntalaista, joka olisi palvelut Gaggenau aikana. Ilmeisesti auto entisen navetan vintillä on ollut kuitenkin palokunnalle jonkinlainen "pyhäinjäännös".

Mopo pääsi vähän minulta keulimaan Hyrys-syys 1/2022



Kuva on otettu ehkä jo vuonna 1922, tai viimeistään 1927, kun Gaggenaussa on kovakumipyörät ja vain yhdet tikkaat ("hakastikkaat"). Palokunta ei olisi ollut ilman autokaan aivan kyyvytön. Lyhyellä matkalla viisi hevosta liikuttavat materiaalia aika paljon. Ehkä tärkein auton ylivoimatekijä oli sen tehokas pumppu. Kuva Tammobin arkisto, Kalle Kurki



Torvisoittokunta tuli Gaggenau viereen rohkaisemaan sitä käynnistymään. Kuvassa näkyvä vesi ei ole vika, vaan ylitäyttöä jäähdyttäjään. Sinänsä mielenkiintoinen yksityiskohta on, että jäähdytys kiertää auton taakse pumppulle, ilmeisesti lähinnä pitämään sen sulana pakkasella. Yleisö osasi arvostaa ääntä sadan vuoden takaa. Kuva mpz

jutussa Gaggenau kotitallista. Aikaisempi tutkijakollegani Varpu Lius tiesi, että paloasema oli selluloosatehtaan kuivaamon kellarissa vuosina 1920-1965. Virpi on Vapriikin "Tampere liekeissä"-näyttelyn käsikirjoittaja. Eli todellisuudessa se on ollut Gaggenau asuinpaikka. Vuonna 1965 Lielahden tehtaiden paloasema ja sen toimisto sekä tehtaalla autokorjaamo siirtyivät Niemen kartanon talli-

ja navettarakennuksen, kun tehtaalla maataloustoiminta oli lopetettu. Gaggenau on ollut navetan paloaseman vintissä varastoitu rikkouduttuaan 1950-luvun puolivälissä.

Aamulehden Moro kirjoitti Gaggenaua komean jutun. Nyt oli tavoitteena esittää ääninäyte sadan vuoden takaa. Uudeksi tavoitteeksi tuli saada auto ajokuntoon vuoden kuluttua eli siis keuhällä 2023.

## Tuliko ääntä sadan vuoden takaa?

Jo pari viikkoa ennen Lielahti-päivää Kaken ilmeestä saattoi tietää, ettei käynnistyminen ole ongelma. Monenlaista johtoa ja liitintä ja moottorin osaa piti räpelöidä, mutta kun Kake eteni määrätietoisesti vikakohteesta toiseen ja korjasi, niin kun bensaa ja kipinöitä on oikeaan aikaan oikeassa paikassa, niin kyllä hörähti. Gaggenaussa "polttoainepumppu" toimii paineella, jota pitää pumpata käsipumppulla tankkiin. Tästä hieman oikaistiin ja bensaa oli pullossa ja putkessa pumppu. Eli ajomatka olisi ollut lyhyt, mutta käynnistyminen varmaa.

Kun Gaggenau hörähti käyntiin yleisö taputti innoissaan. Lupaus ääninäytteestä tuli siis lunastettua. Periaatteessa sillä olisi voinut ajaa, mutta renkaat alkavat olla kunnossa, jossa ne eivät kestä ajon riittäviä rengaspaineita. Toisin sanoen tekeminen ei Kakeilta lopu. Mutta ensi vuonna ajetaan!



Mobiilien joukossa oli ainakin minulle hätkähdyttävä peli, Hansa Coupé. Hansan muistan hyvin 1960-luvulta sen ajan piilofarmarina, muttei oler tullut mieleenkään, että siitä on tehty tämän kaltaisia sporttimallia. Kuva mpz



Gaggenau on hieman auringon varjossa Lielahden paloaseman ja autokorjaamon edustalla. Vanhoja autoja olisi mahtunut muutama lisääkin, mutta onhan niitä tässäkin. Puitteet ovat Niemen kartanolla hienot. Rakennukset ovat ulkopinnaltaan suojeltuja. Nykyinen omistaja kunnostaa rakennuksia kovaa vauhtia. Rakennuksissa on hyvä kahvila, jossa sen suunnan mobilisteilla on tapana kokoontua. Ehkä voidaan mennä kyläilemään joskus. Kuva mpz



Oli suuri ilo ja kunnia luovuttaa Kakelle SAHK:n "Puurtajapalkinto numero 2" Lielahdessa Lielahtipäivänä, jossa vietettiin Benz Gaggenau 100-vuotisjuhlaa sen kotipaikalla. Torvisoittokunta töräytteli Lielahden VPK:n soittokunnan muistoksi ja aurinko paistoi. Kuva Asko Nieminen

# Puurtajapalkinto

## Hakemus

Tampereen Seudun Mobilistit ry hakee jäsenelleen Kauko Välimäki (s. 24.1.1952) Puurtajapalkintoa. Hakemuksen sisältöön liittyen toivomme, että palkinto voitaisi luovuttaa Tampereen Lielahdessa lauantaina 15. toukokuuta 2022 Lielahdi-päivässä Niemen kartanon (= Lielahden entinen paloasema) pihalla.

## Perustelut

### Pitkäaikainen aktiivinen toiminta

Kauko Välimäen SAHK:hon ja Tampereen kerhoon liittymisen ajankohta ei ole täysin selvä. Kuitenkin vuonna 1979 kerhomme perustaja Matti Järvenpää kutsui työtoverinsa Kaukon (Molemmat olivat Kyro Oy:n huoltomiehiä, Matti J. johtotehtävissä (sähkömies) ja Kake korjausverstaan metallimies) auttamaan johonkin satunnaiseen tehtävään, joka liittyi Tampereen mobilistien



Piirteet ovat tutut, ei voi erehtyä henkilöstä, kuten Kake itse sanoo, "30 kiloa nuorempana". Tässä Kake puuhailmassa joskus 2000-luvun taitteen aikoihin kerhon Chevrolet-kuorma-auton kanssa. Kuva Kaken arkistosta.

toimintaan. Tämän jälkeen Kake liittyi SAHK:n Tampereen kerhoon ehkä vuonna 1980 tai 1981. Joka tapauksessa noin 40 vuotta sitten.

Kake on vanhan liiton miehiä, joka ei ole kovin innostunut yhdistyksen hallinnosta. Kuitenkin hän oli pitkään 2000-luvulla Tampereen Seudun Mobilistien hallituksessa. Hallitustyöstä hän luopui vuonna 2018. Yhdistyksen toimintaan hän on osallistunut Restaurant Markkinoiden kenttäjohtajana eli siis kaiken tapahtumatoiminnan vetäjänä aikakin 20 vuotta. Samoin hän on vetänyt Syys-Restaurannat ja Kangasalan Varaosa- ja rompemarkkinat viime vuosina.

Kake on osallistunut yhdistyksen toimintaan aktiivisesti ajoissa, matkoilla ja tapahtumissa. Hän on osallistunut Vetkun jäsenenä kerhon omien ajojen lisäksi Vetkun keikoille. Myös SAHK:n Retkeilyajoihin hän on osallistunut. Kaken omista autoista ilmeisesti tunnetuimmat ovat Borgward-kuorma-auto ja Hillman Minx.

## Yhteisöllisyyttä

Maatalon poikana Kakella on tilallaan harrastemetaliversitas, jossa hän on valmistanut tai muokannut osia sekä kerhomme että yksittäisten jäsentemme kalustoon. Samoin hän osaa metsätyöt, joille on ollut yhteisöllistä käyttöä Restaurant-kiinteistöillämme. Vanhan liiton miehenä Kake tekee kaikki työt pyytämättä.

Keskeinen syy hakea Puurtajapalkintoa Kauko Välimäelle, on hänen toimintansa museoajoneuvokalustomme kalustovastaavana. Käytännössä hän on vetänyt jokseenkin kaikkien kerhon ajoneuvojen kunnostuksen ja kunnossapidon. Kerhomme on vähentänyt ajoneuvokokoelmaansa. Kaikki jäljellä olevat, Benz Gaggenau 1922, Diamond 1927, Chevrolet-kuorma-auto 1946 ja Suomen ainut liikennekelpoinen Goliath Express, ovat hänen kunnostamiaan ja huoltamiaan.

Näistä Benz Gaggenau kunnostusprosessi on ollut kovin. "Alkumobilistit" saivat sen lahjoituksena 1960-luvun loppuvuosina. Resurssit eivät riittäneet asianmukaiseen varastointiin. Vuonna 1970 auto siirtyi takaisin Tampereelle. Ahveniston Automuseossa se oli vuodet 1972–1988.

Kunnostustyö on kestänyt 30 vuotta. Se on sujunut kolmessa jaksossa vuosina 1990, noin 2001 ja 2020–2022. Kake on ollut mukana kaikissa "Karahukopissa", viimeisessä käytännössä lähes yksinään. Museovirasto on tukenut auton voimansiirron korjaamista. Autoa on kutsut-



Kake esittelee Puurtajapalkintoa Gaggenau esittelykuvauksissa. Palkinto on täyttä rautaa ja arvokkaan oloinen. Palkinto sinällään on varmasti yksi osoitus siitä, että SAHK kääntää toimintaansa jäsenkerhojen ja niiden jäsenten suuntaan. Kuva mpz

tu Kakenauksi. Auto on nähtävissä Lahden Classic Motor Show:ssa.

## Vastuullisuutta

Gaggenau on Hämeen läänin vanhin paloauto. Se käynnistetään ensimmäisen kerran yli

40 vuoteen 14.5., jolloin vietetään sen 100-vuotisjuhlaa sen alkuperäisellä sijoituspaikalla. Kerhon käsityksen mukaan Hämeen läänin (=Pirkanmaan) ensimmäisen paloauton kunnostaminen liikennekelpoiseksi on erittäin merkityksellisesti lisännyt sekä Tampereen Seudun Mobilistien että SAHK:n arvostusta ajoneuvokulttuurin tallentajina ja esittäjinä.

Kake on ilmoittanut vetäytyvänsä kaikista pomon hommistat täytettyään 70 vuotta. Siksi ajankohta on oikea hetki kunniottaa hänen elämäntyötään.

Ystävällisesti  
Martti Piltz  
Puheenjohtaja  
Tampereen Seudun  
Mobilistit ry



Kake on yksilöllinen ja vastuullinen puurtaja, mutta autojen rakentelu on yhteisöllistä puuhaa. Kuva on ajoitettu vuodelle 2002 ja muutkin tekijät näyttävät nuoremmilta. Nyt Kake on saanut palata uudelleen 20 vuoden jälkeen Chevroletin kunnostukseen. Kuva Kaken arkistosta



Vuonna 2004 Kake osallistui yhteisvoimin kunnostetulla Chevroletilla Näsijärviajoon. Ent. Rafael Haarlan kuorma-auto kiiltelee uutta nuoruuttaan.



Näkymää majoituspaikan ikkunasta Töckforsissa.

# Reissu Båstnäs in bilkyrkogårdiin

Olimme kaverini Karin kanssa suunnitelleet tätä reissua jo jokusen vuoden, tunnetun kulkutaudin siirtäessä reissua jatkuvasti. Vihdoin tänä vuonna alkoi näkyä valoa tämänkin reissun toteutumislle, ja niinpä lähdimme matkaan perjantai-aamuna 6.5. Finnlinesin paatilla Naantalista Kapellskäriin. Finnlines valikoitui puhtaasti taloudellisista syistä, kuuluhan matkalipun hintaan kaksi ruokailuakin/suunta. Menomatka oli rauhallinen, meidän lisäksi taisi olla kymmenkunta autoa, rekat mukaanlukien!

Valokuvia ja videoita paikasta olimme nähneet paljon, ja niistä päätelimme, että paras ajankohta olisi keväällä, ennenkuin kasvillisuus herää talviunesta, niin näkyvissä olisi enemmän. Ruotsin tapahtumakalenteria tarkasteltiin, että saataisiin yh-



Tandem-mopo.



58 letukka vierellään 61.



Iso 830-sarjan Volvo, joita meilläkin oli mm. poliisilla.



57 Ford



Harvinainen Saab 95 V4 vm. 1967, samanlainen oli ensimmäinen autoni.



Luukkuja tarjolla.



Matkailumallin Kleinbus.

distettyä reissuun muutakin, ja huomattiin, että matkanvarrella olisi Västeråsissa rompetori lauantaina. Ensimmäinen majoitus varattiin sitten niiltä kulumilta, ja siirtymä Ruotsin puolella jäikin suht lyhyeksi.

Lauantai-aamuna siis aamupala naamariin ja ensimmäiseksi etsimään pankkiautomaattia käteisen nostoa varten. Google on kätevä, löytyi automaattien sijainnit, ja käteisen nosto onnistui, sitten nokka kohti Aros

marknaden -rompetoria.

Valitettavasti edellisen päivän aurinkoinen ja lämmin sää oli muuttunut kylmäksi ja sateiseksi. Tuuli käänsi välillä sateenvarjon väärinpäin. Onneksi oli talvihanskat, pipo ja muutakin lämmintä vaatetta mukana, oli nimittäin tarpeen. Itselläni oli toivelistalla löytää Duett Volvoon lokasuojapeilit, ja sellaisethan osan löytyi muutaman muun osan lisäksi, vieläpä kohtuulliseen hintaan.

Kalustoa oli paikalla paljon, samoin myyjiä ja ostajia, keuhkista huolimatta. Selvästi tätä oli naapurimaassakin odotettu.

Illaksi oli tarkoitus ehtiä Töckforsiin, lähelle Norjan rajaa, jossa olisi kahden seuraavan yön majoitus, joten muutaman tunnin rompetorin kiertämisen ja syömisän jälkeen jatkettiin matkaa E18-tietä pitkin kohti Osloa. Töckfors on varsin pieni kunta, 1204 asukasta muistaakseni, mutta 2 isoa ostoskeskusta

kuitenkin, norjalaisia varten, rajahan on varsin lähellä, noin kahden kilometrin päässä.

Majoittauduttiin Töckforsin matkustajakotiin. Paikan isäntä osoittautui autoharrastajaksi itsekin ja arvasi heti mihin ollaan menossa. Todella ystävällinen palvelu ja mukava paikka, suosittelen. Seuraavaksi päiväksi olisi ohjelmaa reissun varsinaisen kohteen parissa. Nyt ilta oli vapaa, joten ajateltiin ottaa majoituspaikan te-



Yleisnäkymää yhdeltä alueen pellolta.

rassilla muutama olut, mitkä tuli ostettua laivalta, Ruotsisahan ei kaupassa myydä kuin turvaolutta. Töcksforsissa oli-kin vireää cruisingkulttuuria, joten siirryimme majapaikan viereen sillanpieleen istumaan

ja nauttimaan sekä oluesta, että cruisingista. Pian ensimmäinen nuorisoporukka pysähtyi-kin kyselemään, että mitäs miehiä, ja niin päädyimme A-traktorin kyytiin viettämään iltaa! Olikin hieno ilta, kuin suoraan omasta



55 Ford



Itäaksastakin sai tyylikkää hardtop-malleja.



Turistibussi oli aikoinaan ollut todella ylellinen.

nuoruudesta. Tästä saisi ihan omankin tarinansa..

Seuraavana aamuna heräiltiin ajoissa edellisestä yöstä huolimatta pirteänä ja täynnä intoa. Vihdoin nähtäisiin useamman vuoden puheissa ollut kohde, Bröderna Ivarssons bilskrot. 1940-luvulla aloittaneen ja 1970-luvulla lopettaneen purkaamon autot, yli 1 000 ajoneuvoa ja rakennukset ovat jääneet niille sijoilleen. Nykyään se on pyhiinvaelluskohde ympäri maailman saapuville romuholisteille. Eipä ihme, ettei paikkaa ole haluttu siivota, kuulemma tuo huomattavat lisätulot pienelle kunnalle.

Pienen, alle 20 kilometrin siirtymän jälkeen olimme kohteessa. Pellot ja metsät täynnä 1940-60-luvun kalustoa, upe-

aa! Täällä menikin sitten reilu 6 tuntia aikaa, ja varmasti jotain jäi vielä näkemättäkin. Sai kyllä hyvän kuvan, millä naapurimaamme ajoi 1950-60-luvulla. Lukemattomat määrät PV- ja Duett Volvoja, 2-tahti Saabeja, Ford Taunuksia, Opel Rekordet, Mersuja.. Eikä itäkalustoa, niinkuin taas meillä olisi, jos meilläpäin tällainen paikka olisi jäänyt koskematta. Tähän palataan vielä joskus, kun osuu sopivasti reitille..

Matkamme jatkui vielä muutamien päivien, kävimme vielä mm. Göteborgin Torslandassa Volvon museossa, loppureissusta ehkä lisää joskus myöhemmin.

Ville



# Mustastalahdesta

Jo 20 vuotta sitten kerhomme puuhamies Pauli Valo (kts. Hyrys-sy 1/2022) sai neuvoteltua Mustalahden sataman alueelle kesä-keskiviikoiksi. Käytännössä melkein sama lupa meillä on tänäkin vuonna. Luvan sisältö on selkeä: saamme käyttää aluetta vastuullisesti keskiviikko iltoina. Tiistai-iltainen samankaltainen lupa on Mansen Masinistien. Lupamenettely on nykyisin rutiininomainen uudistaminen vuodeksi kerrallaan.

Aikoinaan Valon Paulilla oli ensisijaisesti muitakin vaihtoehtoja, mutta kaupungin kanssa päädyttiin Mustalahden, joka silloin oli tulossa uudistuksen kohteeksi ja tavallaan liitettiin kaupungin nähtävyyksiin. Nyt on jo useita vuosia mietitty ja niin ovat Mansen Masinistien mietinneet Mustalahden tulevaisuutta.

Kun aluetta on lähdetty kaavoittamaan uudestaan asutun- ja viihderakentamiseen, tietysti monenlaiset ”tietäjät tietävät”, mitä tapahtuu. Tarinaa on köysiradasta, sillasta, satamasta ja vaikka mistä. Kaava on hyväksymisvaiheessa ja sen voi käydä tutkimassa Tampereen kaupungin nettisivuilla. Aamulehti on jo valmiiksi haastatellut Tammobin ja Masinistien edusmiehet. Juttu



Pauli Valo, koko Mustalahden mobiilikokontumisen isä, kävi pitkästä aika tarkastamassa tilanteen.

Julkaistiin Morossa 9.6.2022. Mekin olemme mietinneet, tutkineet ja keskustelleet Tampereen kiinteistötoimen kanssa, mikä tilanne on ja mitä Mustalahdelle tapahtuu. Lyhyt yhteenveto on, että korvaava paikka on vaikea Tampereelta löytää: siis paikka, joka on keskustassa ihmisten nähtävillä, tilaa on ainakin sadalle autolle ja paikalla on ravintola- ja saniteettipalvelut. Monta hienoa kaupunkikeskushenkistä huippupaikkaa on, mutta niistä puuttuu aina joku perusominaisuus. Kahvilahan me voidaan vaikka itse perustaa, tai ostaa Leilalta palveluna, mutta se ei vielä riitä.

Kaavassa näkyy, että Mus-

tanlahden satama-alueen länsipää muokataan ”toriksi”. Se voisi olla ehkä nykyistä parempikin kokoontumispaikka. Jos kaavasta ei valiteta, rakennustyöt voivat alkaa jo ehkä ensi kesänä. Se merkitsee ilman muuta sitä, että ainakin väliaikaisesti meidän on siirryttävä muualle. Lähimmät vaihtoehdot taitavat olla liikenneasemat, jotka tarjoavat peruspalvelut. Maailma muuttuu ja Tampereenkin on aika muuttua. Nyt ehkä ensimmäisenä tarvittaisiin hyviä ideoita, mihin haluaisimme evakuoitua. Jatketaan sitten keskustelua vaihtoehdoista Tampereen kanssa.



Mustalahdi oli aikoinaan kompromissi Paulun esityksen ja Tampereen kaupungin mahdollisuuksien välillä. Historiallisena liikennepaikkana se sopii hyvin taustaksi vanhoille autoille. Tähänkin kuvaan mahtuu kolmen höyrylaivan korsteenit modernimman risteilylaivan lisäksi. Vaikka ravintolapalvelut alkavatkin Mustassalahdessa vasta kesäkuussa, toukokuussa on jo näkynyt useina keskiviikkoina risteilyliikennettä.



tarinaa merkeistä ja autoista niiden takana.

## Playboy



1940-luvun lopussa moni valmistaja uskoi Yhdysvalloissa autoilijoiden kiinnostavan vihdoinkin huomiota auton taloudellisuuteen; muistissa oli vielä sodanaikainen bensinin säännöstely eikä maailman tilanne ollut vielä täysin rauhoittunut. Myös

it's NEW...  
it's TERRIFIC!

The Playboy

**PLAYBOY FEATURES**

- The only car now being displayed with an all-steel convertible disappearing top.
- Combining the essential features of 3 body styles: business coupe, club coupe, and convertible car, all in one.
- All steel body and frame welded into one piece.
- 4 independent coil springs guaranteeing a smooth comfortable ride, and 4 wheel hydraulic brakes.
- Powered by a 4 cylinder, 40 horsepower Continental or Hercules engine.
- Gives 30 to 35 miles on the gallon.
- Equipped with quality standard automotive parts.
- Priced at \$985 f.o.b. factory.

DEALER AND DISTRIBUTOR FRANCHISES NOW BEING AWARDED. FOR FURTHER INFORMATION WRITE . . .

**Playboy** MOTOR CAR CORPORATION  
988 ELLICOTT STREET • BUFFALO 8, NEW YORK

Louis Horwitz uskoi ajan olevan kypsän pienelle, taloudelliselle ja laadukkaalle autolle. Playboy prototyyppi esiteltiin helmikuussa 1947; kolmipaikkainen kangaskattoinen avoauto, jossa oli taakse sijoitettu Continentalin valmistama nelisylinterinen moottori.

Sarjavalmistusta varten autoon tehtiin muutoksia; huomattavin oli moottorin sijoitus eteen. Continental vaihdettiin 40 hv (myös 48 hv) Hercules -moottoriin. Vaihteistona oli Borg-Warnerin 3-vaihteinen ylivaihteella varustettu vaihdelaatikko. Auto oli edelleen avoauto, mutta kangaskatto oli korvattu penkin taakse liukuvalla peltikatolla; tämä paljon ennen Fordin vastaavaa. Playboy herätti kovasti huomiota, mutta yhtiön osakkeiden myynti ei tuonut toivottua tulosta – saiko tuore Tucker -episodi sijoittajat epäluuloisiksi? Konkurssi seurasi 1949; kaiken kaikkiaan 97 Playboya valmistettiin (näistä kolme oli farmarimallisia). Autoja ei virallisesti markkinoitu vaan kaikki olivat ns. esituntoautoja.

1950 käytiin neuvotteluja Henry J. Kaiserin kanssa ilman tuloksia. Projekti myytiin kuitenkin eteenpäin; 1951 Lytemobile Co. uskoi auton suuremman koon auttavan ja valmistikin yhden kookkaamman auton ennen konkurssiaan. Seuraava yrittäjä oli Alvin Trumbull, mutta myös ilman mainittavaa tulosta. Lopulta kehä sulkeutui ja projektin hankki 1964 Donald Moore – hän pyrki Playboydealeriksi pari vuosikymmentä aiemmin!

Playboy mainos vuodelta 1948.

## Woodill Wildfire



B.R. 'Woody' Woodill toimi Dodge ja Willys autojen diilerinä Kaliforniassa. Hän halusi lisätä valikoimaansa myös urheiluauton – kumpikaan mainituista merkeistä ei



Lasikuitukorin lujuttu esiteltiin 1952 Woodill Wildfiren avulla.

sellaista tarjonnut. Urheiluautot olivat suuressa suosiossa sodan jälkeisessä Yhdysvalloissa; englantilainen MG oli erityisen suosittu.

Uusi materiaali, lasikuitu, oli juuri tullut saataville ja Woodill pyysi Bill Trittin Glassparilta suunnittelemaan ja valmistamaan urheiluauton korin. Tämä oli samanlainen kuin Glassparin oman G-1 rakennussarja-auton kori. Alustaksi valittiin modifioitu kuusisylinterinen Willyksen alusta. Woodill tarjosi ajatustaan auton rakentamisesta Willykselle, mutta yhtiö kieltäytyi projektista.

Woodill päätti rakentaa auton itse ja se ilmestyi myyntiin 1952 ollen ensimmäinen amerikkalainen sarjatuotantoauto, jossa oli lasikuitukori. Willyksen alusta oli korvattu yksinkertaisella tikapuurungolla ja 1939-41 Fordin jousituksella. Moottorina käytettiin joko Willyksen kuutosta tai Fordin V8 moottoria, joskin asiakas sai valita muunkin moottorin. 1953 Tritt suunnitteli uuden tylikkään korin, jossa oli käytännöllisemmät sisätilat. Tätä autoa myytiin myös rakennussarjana.

Wildfiren valmistus päättyi 1956 suurten valmistajien huomattua markkinoiden imun; Chevroletin parannettu Corvette ja Fordin Thunderbird vetosivat suureen yleisöön paremmin.

**WOODILL MOTOR COMPANY**  
8610 EAST FIRESTONE BOULEVARD • DOWNEY, CALIFORNIA

LOgan 8-7246 • TOpaz 2-1137  
8-7246

**WILDFIRE**

MAR 15 1954

Wildfiren esite vuodelta 1954

Antti Prusi  
Kuvat Antti Prusin kotiarkisto

Antin autot-tarinan edelliset vaiheet on julkaistu Hyrmysyissä 4/2020, 1/2021, 3/2021, 4/2021 ja 1/2022. Antti ei ole rautaan rakastunut vieläkään ja ajopelit vaihtuvat tiuhaan!

## Subaruuta

Subaru Leonella ajelin omia ajojani ja Arja ajoi Subaru Legacylla omia ajojaan. Joskus alkoi tuntua, että Leone on pieni. Kun sillä kuljetin kaikenlaista tavaraa ja rojua, tuli mieleen, että pakettiauto voisi olla minulle parempi. Niinhän siinä kävi, että eräs kaveri halusi ostaa minulta Leonen. Niinpä aloin seurata pakettiautojen tarjontaa.

Tampereella, entisissä Hankkijan tiloissa Hatanpäällä, toimi pakettiautoihin keskittynyt autoliike. He tarjosivat monenmoisia pakettiautoja. Minä sorruin Citroen C25:een. Olihan tämä mukava auto ajella ja tavarakin mahtui kyytiin. Tähän oli tehty luukku apumiehen penkin alle, niin kyytiin mahtui myös pitempää tavaraa. Eli siltä osin tämä oli kätevä, kun teimme niihin aikoihin myös taloomme remonttia. Mutta ilmeisesti tätä oli pidetty kaltoin, tai se on näiden luonnevika, aina oli jotain remonttia tehtävä. Eikä tällä ollut mittarissa kuin noin 150 tuhatta kilometriä. Onneksi maalari kaverini tarvitsi tämmöistä pakettiautoa, joten hän alkoi suorittaa näitä jatkuvia remontteja vuorostaan.

Itselle ostin Subaru Legacy-farman tai oikeastaan hankin niitä useammankin AVK:n kolariuomyynnistä. Opin tuntemaan muutaman kaverin, jotka myös harrastivat Subaruja. He purkivat ja korjailivat niitä, joten osia sai aika helposti heiltä. Paljon näissä oli semmoisia varkailla olleita; oli rikottu joko lasia tai lukkoja ja muutenkin kohdeltu niin kuin vierasta sikaa. Silloin farkut aloittivat nousukiitonsa. Melkein kun sain auton valmiiksi, sille löytyi ostaja. Moni autoista meni Keski-Suomeen. Ymmärrettiinköhän siellä paremmin nelivedon päälle? Arjan Suba-



Urkin Peugeot 404 oli päässyt vähän happaman näköiseksi.

rukin vaihdettiin aina hieman tuoreempaan, kun sellainen tuli sopivasti vastaan.

## Sitten jysähti

Hyvinkäällä oli kuollut Peugeot-harrastaja, jolta jäi jälkeensä 18 kappaletta 404-Peugeotteja. Näitä perikunta tarjosi Sallisen Olaville. Olavi kiitti tarjouksesta ja kehui lopettaneensa autojen keräilyn, mutta sanoi minun tekevän sellaista puuhaa. Perikunta otti yhteyttä minuun ja saimme soviteltua niiden hinnan minulle sopivaksi. Minusta tuli tietääkseni Suomen suurin (?) Peugeottien omistaja.

Yksi näistä Pösöistä oli ollut Tasavaltamme presidentillä. Hän oli saanut sen Ranskan valtiolta ja Peugeot-tehtaalta lahjaksi. Järjestimme perikunnan kanssa niin, että he lahjoittavat tämän auton Mobilialle. Näin myös tehtiin. Minä lähetin silloiselle Peugeot-autojen maahantuojalle ja Peugeot-ker-

holle kirjeet, joissa kerroin, että Mobilia alkaa kunnostaa tätä ajoneuvoa. Mobilia sai maahantuojalta hieman rahallista avustusta ja kerholta joitain osia, kuten tuulilasin ympärystelikehikon, joka oli tästä ruostunut. Istuimet autosta kuljetin Teuvalle, missä niihin uusittiin nahkaverhoilut. Mobilian entisöijä hitsasi ja kunnosti pelit maalausta varten. Ajoneuvo vietiin maalarille, jossa siihen ruiskutettiin uusi väri pintaan. Maalauksen aikana entisöijälle oli kasaantunut muita töitä ja Peugeot jäi nurkkaan seisoimaan. Seisonee muuten siellä nurkassa hieman keskeneräisenä edelleen?

Kun Kangasalla kulki juttu Peugeot-kokoelmastani, minulle tarjottiin näitä 404:siä vielä pari kappaletta lisääkin. Niitä oli sitten melkein kaksikymmentä. Mietin kyllä hieman, että mitä teen niillä? Mutta joskus on onni matkassa mukana. Kuulin, että joku kerää

näitä viedäkseen niitä Afrikkaan. Otin kaveriin yhteyttä ja sovimme kaupoista. Minun piti toimittaa autot Helsinkiin Ruskeasuolle. Kun autot ovat siellä, saan niistä sopimamme maksun. Eräänä lauantaiaamuna olimme varustautuneet kahdella kuorma-autolla ja yhdellä peräkärjällä Hyvinkäälle, missä nämä Pösöt olivat ladossa. Aloitimme niitten rahtaamisen kohti Ruskeasuota. Illansuussa olimme saaneet kuljetettua 17 autoa sinne sovitulle varastoalueelle. Viimeisiä autoja viedessämme ilmoitin ostajalle autojen kohta olevan siellä. Hän voisi tulla rahojen kanssa lunastamaan ne. Näin hän lupasi tehdä. Jäimme odottamaan Ruskeasuolle, eikä häntä kuulu, eikä näy. Samoin puhelimien ei vastattu. Alkoi oudosti vatsassa vääntelemään, että miten nämä romut saadaan kuljetettua takaisin. Ja mihin ne viedään, kun sen ladonkin piti olla tyhjä tästä päivästä alkaen. No, onneksi reilun tunnin pääs-



Peugeot 404, paras Hyvinkään kokoelmasta.

tä hän tuli, maksoi sovitusti ja me pääsimme lähtemään kohti Kangasalaa.

Otimme kyllä Hyvinkäältä vielä 3 kappaletta 404 GL-mallia kyytiin, joita olin ajatellut kunnostaa. Tällä perikunnalla oli 404:sen osia kotiautotali täynnä. Nämä osat ostimme Pönkäsen Markun kanssa sieltä pois. Nämä 404 GL-mallit ovat aika hyvin varusteltuja. Niissä

on kattoluukku, nahkaverhoillut istuimet ja muutenkin normaali mallia enemmän varusteita ja mukkeimmat verhoilut. Yhden näistä kunnostin, teetätin verhoilut Teuvalle, kunnostin jarrut ja valot ja vähän pientä huoltoa ja kävin katsastamassa sen. Tälle löytyi harrastaja Tampereelta. Kaksi muuta meni harrastajille Urjalaan.

Molempien vaihdokkina sain

Mersun. Huonomman vaihdokkina sain 180:sen ponttoonin. Tämän laitoin käyntikuntoon ja sille löytyi Mersu-harrastaja Hervannasta. Toisen vaihdossa sain korinvaihto-MB 123 Coupén. Coupe oli hieno viinin punainen, automaatti ja 230:nen moottori, joka tykkäsi bensasta. Yritimme huoltaa ja säädellä sitä jo edesmenneen Olli Turusen kanssa useamman ker-

ran, mutta emme onnistuneet kyllä saamaan kulutusta alle 18 litran. Tässä oli iso kaasutin, jälkeensä muistellen siinä isoruokaisessa Opel Rekordissa oli samannäköinen? No, nättinä auton se Coupe vaihtui Peugeot 405:een. Tämäkin tykkäsi myös bensasta, mutta siihen oli helppo korjaus. Muovinen koho kaasuttimessa imee aikaa myöten itsensä täyteen bensaa, eikä sitten pysty sulkemaan uimurin venttiiliä. Lada käytti samantyyppistä, eikä siihen osa maksanut kuin kymppi. Oli helppo vaihtaa ja halpa korjaus.

## Monen moista keikkaa

Näitä autoja kun on ollut ja niitä on siirretty miten sattuu, tuli Saarijärvellä myyntiin Mitsubishi Canter. Siihen oli rakennettu auton kuljetussillat ja vinssi. Me lähdimme sitä katsomaan ja kuinka ollakaan, tulimme sillä sitten myös kotiin. Lavalla tuli emännän auto, millä olimme liikkeellä.

Kun on tällainen kuljetin, voi sattua monen moista keikkaa? Kerran soitti Arjan veli, että tuosta naapurista pitäisi hakea auto korjattavaksi. Kun menin Mitsulla sinne naapuriin, huomasi pihassa olevan Citroen BX:än maata vasten. Siellä naapurin rouva sanoi, että se pi-



Mitsubishi Canter, hyvä kuljetusauto, kyydissä AVK:lta ostetut Subaru Legacy ja kaverille KIA.

täisi viedä pois hänen pihaltaan. Taiteilin sen kyytiin ja huomasi sen alla isot öljylammikot. Kun kumartelin sinne alle, näin jousituksen takaputken ruostuneen puhki. Sanoin rouvalle korjaavani putken ja tuovani auton hänelle sitten kunnossa takaisin. Hän sanoi: Saat korjata tai olla korjaamatta sitä putkea, mutta hänen pihaansa et sitä sotkijaa enää tuo!

Näin minusta tuli Citroen BX Vanin omistaja. Kun olin korjannut putken ja myös kaasuttimen kohon uusint (oli sama vika kuin edellä kertomasani Pösössä), ajelin tällä aika paljon. Jotenkin jopa tykästyin jousitukseen ja muutenkin ranskalaiseen mukavaan rakenteeseen ja kulkemiseen. Kun tämä oli vani, sillä sai aika mukavasti kuljetettua näitä romujakin, mitä näitten rakentelemisessa aina tarvitsee kuljetella.

#### Elokuviin

1990-luvulla kuvattiin aika paljon elokuvia, jotka kertoivat 1960-luvusta. Minun Thunderbird oli erään elokuvan päätahtien autonäyttelijä. Elokuva oli romaanin kirjoittama ja kertoi heidän elämästään. Tämän elokuvan kuvauksissa tarvittiin myös paljon muita autoja, joita järjestin kuvauksiin. Kiitos vaan mukana olleille!

Thunderbirdin lisäksi minulla oli umpikylkinen Opel Rekord -60 pakettiauto, jolla osallistuin kuvauksiin. Siitä rikottiin kuvauksissa erässä tapelukohtauksessa kolme kertaa tuulilasi. Onneksi Erikoistuulilasin varastoissa niitä oli muutama kappale, jotta saatiin vielä ehjä lasi lopuksikin autoon asennettua. Tämän Opelin vaihdoin hieman harvinaisempaan Rekordiin, nimittäin 1965 mallin Coupeen, jossa oli Kapitänin 6 sylinterinen moottori. Näitä kuulemma oli tullut muutama vahingossa Suomeen. Olivat menossa Ruotsiin, mutta siellä kuulemma oli niin paha jäätilanne satamassa, että ne tuotiin sitten Suomeen? Tämän haki Opel-harrastaja Riihimäeltä. En tiedä, onko sitä kunnostettu.

Jouduin hankkimaan kuvauksiin myös mustan Volgan, mikään muu ei ohjaajalle käynyt. Onneksi Toijalasta löytyi pitkään ladossa seissyt yksilö.



Citroen BX 1.6 Van, mukava käyttöauto!



Volga M 21 vm: 1965, tässä entisöitynä!

Siitä kunnostin jarrut ja tein monen moista muutakin huoltoa. Katsastin sen, jotta sillä voitiin kuvauksissa ajella. Tätä tarvittiin monien muiden elokuvien kuvauksissa, joten ei se ihan turha hankinta ollut. Pari kertaa kävin myös Helsingissä asti esiintymässä.

Jotenkin ihastuinkin Volgaan ja aloitin sen entisöinnin. Seinäjoelta sain ostaa siihen uudet lokasuojat, Tallinnasta puskurit ynnä muuta tilpehööriä. Verhoilut teetätin Teuvalla. Matoista piirsimme myös kaavat ja välitin monella entisöijälle

mattosarjoja. Samoin teimme pakoputkesta Marteliuksella piirustukset, joten sieltä saisi tänä päivänäkin tilattua Volgaan uuden pakoputken.

Volgalla osallistuin myös monena talvena Keski-Suomen talviajoihin. Siellä isot pyörät tulivat oikeuksiinsa. Lopuksi Volgalle tuli noutaja Oulusta, joten tiemme erosivat. Elokuviin järjestelin myös jatkossa ajoneuvoja muun muassa Koivusalon useampiin elokuviin. Elokuvia tehtiin monella tavoin ja monenmoista niissä oli myös henki kuvausporukan kesken.

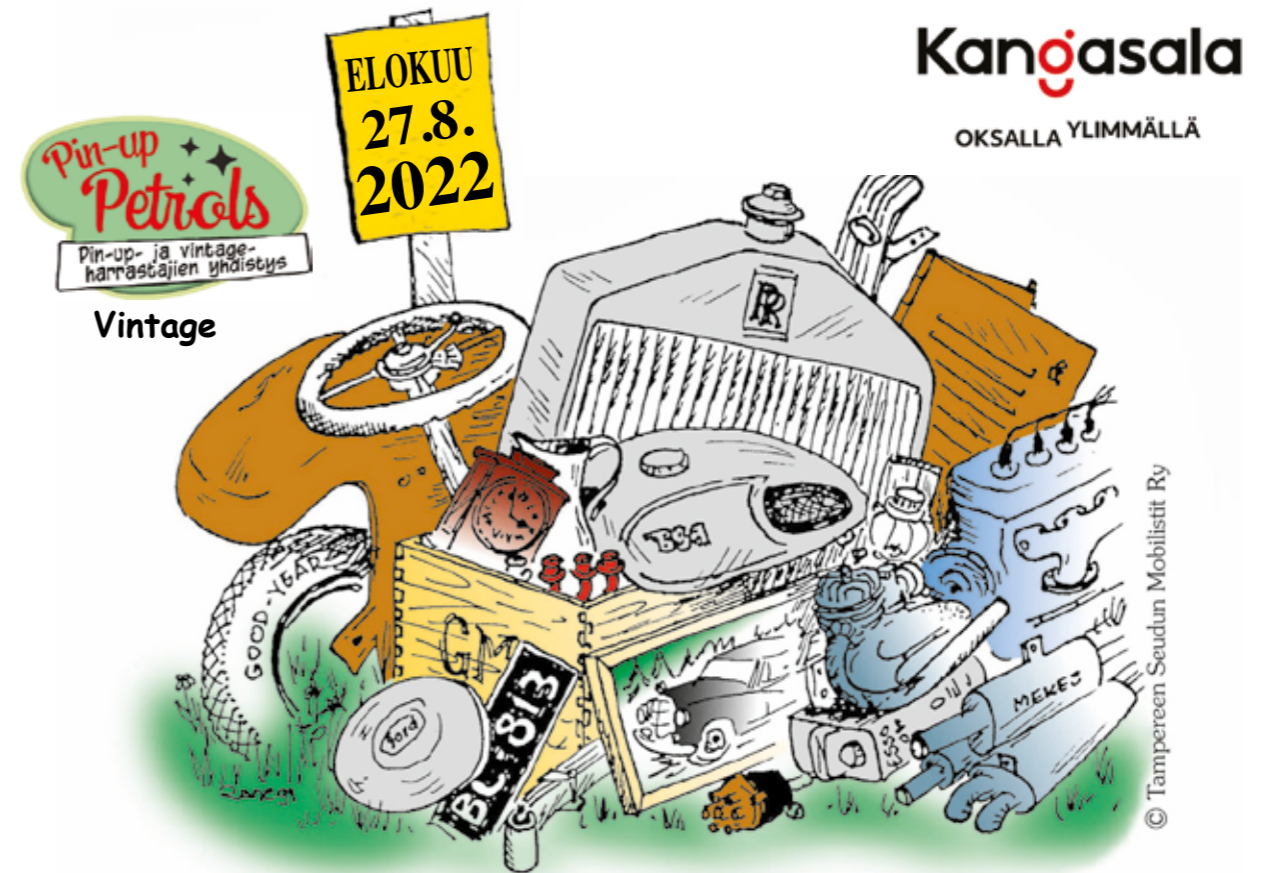
Koivusalon kuvauksissa henki ja ilmapiiri oli huippua, niihin kuvauksiin oli mukava osallistua.

# KANGASALAN VARAOSA- JA ROMPEMARKKINAT

27.8.2022 klo 8.00-15.00

Mobilian (ent. TVH:n) tiemestarin tukikohdassa Kisarannassa

Varaosia, rekvisiittaa ja tarvikkeita vanhoihin ajoneuvoihin sekä keräilytavaraa. Alueella makkaragrilli ja kahvio.



Kangasala

OKSALLA YLIMMÄLLÄ

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

Tule ympäristöä säästämällä Nyssellä

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



# RANE MUISTELEE osa 73

• AUTOHARRASTAJAN  
ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

## Autohalli rakentuu ystävien talkooavulla

Mielenkiintoisia  
autoja tulee myyntiin

28.5.1976 kevätaurinko  
paistaa

Toukokuu alkaa loppua. Pitäisi hakea Seija-vaimolle ostamani Fiat 133 Autonovosta Hesasta. Olin katsellut "Hesarista" myytävää autoja. Auto Airikkalan ilmoituksessa oli kiinnostava Alfa Spider. Päätinkin yhdistää liikkeessä käynnin auton hakuun. Olihan minulla 60-luvun puolivälissä Alfa Romeo Giulia Sprint 1600 ajoautona ja vaikka pidin siitä, oli se myytävä naimisiin mennessä.

Ei ollut mitään Autonovoon vietävää, joten tuntui harvinaiselta jyskytellä junalla pääkaupunkiin. Kävelin ennen Novoon menoa Airikkalan liikkeeseen. Mietin kävellessäni antaa uutena ostamani Moto Guzzi Californian vaihdossa Alfaan. Väkiraha jäisi pienemmäksi ja sitä jäisi hallin rakentamiseen.

Liikkeeseen päästyäni näin kauniin kirkkaanpunaisen Spiderin ja sen pyyntihinnan, joka oli yllättävän korkea. Auto oli kyllä hienossa kunnossa. Laskin heti, miten voisin antaa vaikka 16 500 markkaa väkirahaa. Kaupan teko vaihtaa ei kuitenkaan käynyt – auto oli myynnissä käteisellä.

Kun kauppoja ei syntynyt, eikä minulla ollut kiire Hert-



Haaveeksi jäi AR Spider.

toniemeen, aloin katsella, mitä Airikkalalla liikkeessä oli myytävänä. Siinä kävellessä keltaiset koeajokilvet kainalossa, ne herättivät Airikkalan huomion. Kysyi, mihin olin menossa. Kerroin olevani Tampereella Hankkijalla myymässä uusia Fiat-autoja. Haen Autonovolta vaimolleni ostamaani autoa. Liikkeessä ei ollut asiakkaita ja alettiin jutella autokaupasta. Mainitsin liikkeen valikoiman olevan mielenkiintoisen ja tarjolla on hyväkuntoisia autoja.

Airikkala kertoi kaupan käyvän aika mukavasti. Hän alkoikin sitten kertoa erään asiakkaan käynnistä. Liikkeeseen oli tullut kiireisen olinen "johtaja-tyyppi". Oli etsimässä vaimolleen jotain siistiä, varmakuntoista autoa. "Siihen tarjosin vähän ajettua Ford Escortia. Katseltuaan sitä, "johtaja" hyväksyi sen, mutta kertoi tulevansa vaimon kanssa uudelleen." Ennen poislähtöään hän huomasi myynnissä olevan hienon, hopeanvärinen MB 450

SL:n. Alkoi tutkia sitä, kysyikin jotain siitä. Hetken katseltuaan tinki vähän ja osti auton. Lupasi tulla iltapäivällä hakemaan. Tehtiin paperit osittain valmiiksi ja sain nimen kauppasopimukseen. Lupasi tulla vaimolle näyttämään Escortia ja vie samalla Mersun.

Iltapäivällä pariskunta tuli. "Johtaja" vei vaimon Escortia kohti, kun tämä pysähtyi ja kysyi mieheltään, mikä tuo kaunis auto on? Pakula pysähtyi ja katsoi vaimon osoittamaan

450 SL Mersun suuntaan. Sanoi, eikä olekin kaunis. Ostin sen aamulla täällä käydessäni. Vaimo meni katsomaan Fordia ja Pakula katsomaan lähtövalmista Mersuaan, jolla sitten liikkeestä poistuivatkin. "Näitä nopeita kauppoja ei kalliimman luokan autoista usein tehdä", jatkoi Airikkala. En huomannut kysyä, tuliko myös Fordista kaapat.

Jälkeenpäin sain kuulla: Näitä kalliimman luokan Mercedes-autoja oli laivalla menossa Amerikkaan tehtaalta Saksasta. Matkalla laivassa syttyi tulipalo. Osa kuormasta vaurioitui, toiset pahemmin, toiset vähemmän. Lasti oli tietenkin vakuutettu ja vakuutusyhtiö myi vaurioituneet autot. Osa autoista (tuskin kaikki?) tulivat Suomeen ja sain myöhemmin kuulla Airikkalalle näistä tulleen ehkä kymmenkunta!

Kerroin ennen lähtöäni Airikkalalle, miten Pakulan tunnen. Aioin sitten lähteä kohti linja-autojen lähtöpaikkaa aseman edessä, kun Airikkala tarjoutui viemään minut Herttoniemeen. Kertoi viritelleensä eräälle asiakkaalle myymänsä Ford Taunus 17-auton kaasutinta ja ajaa samalla koeajon. Lappu oveen ja lähdettiin!

### Koeajolla Pentti Airikkalan kanssa

Olihan tämä Airikkala minulle lehdistä tuttu kilpa-ajaja. Oli osoittanut ajotaitojaan jo Suomen monissa autokilpailuissa ja ajanut ensimmäisen MM-rallin osakilpailussa vuonna 1973. Tie tehdaskuljettajaksi oli auennut ja menestystäkin tullut. Minä sain nyt kyytiä läpi Helsingin näissä rallimiehen varmoissa käsissä olevalla Fordilla. Kyllähän sen näki, että vauhtia piti ajossa olla. Pian oltiin Herttoniemessä ja Abraham Wetterintie 4:n pihassa. Tultiin sitten autosta ulos ja kiitin kyydistä. Pari sanaa vaihdettiin autokaupasta yleensä ennen Airikkalan lähtöä.

Kiipesin sitten myyntiosastolle auton papereita hakeen. Karhun Erkki oli heti vastassa kysellen: "Mitäs autokauppoja sinä Airikkalan kanssa teet?" Kerroin epäonnistuneista Alfa Spider-ostoksista. "Kiinnostako sinua sellainen auto?" Ekin kysymykseen vastasin: "Kyllä, mutta tuskin niitä edes maa-



Vaimolle Fiat 133.



Näistä maahantuojaan aineistoista ilmoituksia olen väsännyt.

han on uutena tullut montaa?" Tähän Eki vastasi: "Kyllä on! Sellainen on ystävälläni Norjassa. Auto on tulossa Suomen katsastukseen, jonka minä olen aina hänen autossaan hoitanut. Auto kun on Suomen rekisterissä. Haluatko tulla parin viikon sisällä katsomaan autoa? Kysyin, onko mahdollista ostaa auto? Ulkomailta auton ostaminen, tullit ynnä muut järjestelyt ovat minulle vieras ja uusi asia, mutta nythän sitä ei tarvittaisi.

Hain vaimon auton ja ajelin Tamperetta kohti miettien sitä hienoa, punaista Alfa Airikkalan myymälässä. Olisin kyllä menettänyt uutta vastaavan Moto Guzzin ja vielä hallin rakennusrahoista melkoisen määrän. Saa nähdä, onko se Ekin kaveri valmis myymään autoaan? Onkohan se hyväkuntoinen? No, katsastus sen näyttää. Sitteen tuli mieleeni kenelle saisin vaimon Neckar-auton myytyä? Niitä vaikeasti hankkimiani 12" Borrani-pinnapyöriä en kaupassa anna. Rekisteröin 133:n vasta kun Nekkari on myyty.

### Autonovon ohjeita

Maahantuoja uskoo autokaupan

elpyvän nykyisestä hiljaisuudesta. Kevätauringon myötä ihmiset alkavat taas kiinnostua uuden auton ostosta. Autonovo tiedottaa kuitenkin varastonsa hintatilanteen olevan "kirjava". Ennen kaupan päättämistä meidän myyjien on syytä varmistaa myytävän auton hinta varusteineen. Näin varsinkin, jos on kysymys ns. "vanhanhintaista" autoista. Maahantuoja on huolissaan myös myyjien vaihtoa- tovarastojen erittäin pienistä Fiat 600-mallien määrästä. Käytetyt "kuussatset" ovat kysytyjä ja on vaarassa, että uskolliset mallin käyttäjät houkutellessaan merkin vaihtoon.

Vielä Autonovo muistuttaa 133-mallin tarjonnan lisäämisestä. Mainitsevat heidän maksavan osan piirimyyjän ilmoittelun käyttämisestä.

### Hallin rakentaminen toteutuu

Toukokuu 1976 on ohi. Hallin rakentamisesta alkaa tulla totta. Alku on nyt piirustusten, anomusten ja lupien tekemistä. Sitten rakennustarvikkeiden hankintaan. Olen saanut rakennusmestari Kujanpään tääl-

tä Hämeenkyröstä piirtämään antamani kuvan mukaisen 30 metriä kertaa 12 metriä kokoisen hallin piirustukset.

### Sama takuu kaikilla Fiat-valmisteilla

Autonovo ilmoitti tiedotteella, ettei Fiat-auton valmistusmaa vaikuta tuotteen takuuseen. "Takuu" on aina tehtaan turva asiakkaalle riippumatta, minkä maan Fiat-tehdas on auton Suomeen lähettänyt. Valuutta- ja työvoimatilanne voi vaikuttaa, mistä auto toimitetaan. Fiat-autojen korkea laatu on taattu aina.

Samalla Autonovo tiedotti "RAC-rallin" olevan viimeinen tärkeä koetus ja samalla erinomainen tilaisuus viimeistellä ensi vuoden ralleihin 131 Abarth Rallyn lopullinen "viritys" ensi vuoden ralleihin. RAC-ralliin lähtevät Lancia Stratoksella Sandro Munari ja Fiat 131 Abarth Rallyllä Alén, Verini ja Brehelli.

Nyt on pidettävä pää kylmänä. Eteen ei saa ilmaantua mitään mielenkiintoista autoa. Autokaupan hiljaisuus tulee vaikuttamaan seuraavaan tiliin. Hallin rakennus etenee omia vauhtiaan. Olen kysellyt eri asioihin neuvoja "alan miehiltä". Samalla olen todennut, miten erilaisia tapoja on monien yksityiskohtien rakentamisessa. Minulle rakentaminen on uusi kokemus.

### Uudet ehdot vaihtoautojen myyntiin

Hankkijan pääkonttorista 10.6.1976 saatiin uudet osamaksuehdot käytettyjen autojen ja traktorien osamaksukauppoihin: 1. Käsiraha vähintään 40 prosenttia, josta ainakin puolet rahana. Myytäessä "kt-kone" suoraan, ilman vastaan tulevaa vaihtokonetta, käsirahaksi voidaan hyväksyä 30 prosenttia.

2. Pisin maksuaika 12 kuukautta.

3. Osamaksukaupassa noudatetaan voimassa olevia taukukoita.

4. Alle 3 000 markan hintaisia ei voida osamaksulla myydä.

Toivomme yllä olevan nopeasti vaikuttavan kt-varaston pienemiseen. Hankkija/PK Kallio

## Rakennuspaikalle epävirallinen lupa

15.6.1976 rakennustarkastaja Suomella tarkastettavana hallin piirustukset. Rakentamiseen on nyt ”epävirallinen” lupa. Olen raivannut merkittyä alaa, joka on hyväksytty tulevan hallin paikaksi. Kankaanrannan Ervo on ollut suurena apuna. Hän tekee samanlaisia hommia paikakunnalla olevalla ”Tenkasen Maarakennuksella”. Kaadetaan vielä muutama puu ennen rakennustarkastajan tuloa. Hän hyväksyy ja antaa jatkamiseen toivottavasti luvan.

## Kärsivällisyys petti

Kävin Malmilta ostamassa punaisen Fiat 1500 Cabioletin. Olin nähnyt ”kauppurin” ilmoituksen ”Hesarissa”. Olavi oli menossa Helsinkiin ja pääsin hänen kyydissään Malmin Unionille. Siitä soitin myyjää hakemaan. Vettä satoi kuin aiasaa. Sain kyydin ”liikkeeseen” ja näin auton. Totesin auton olevan kaukana siitä, mitä kauppatieteilijä oli ilmoittanut.

Mittarilukema oli oikea, mutta selvästi jo toisella kierroksella. Sisustaa oli tehostettu mustalla ”teddy-kankaalla”. Lokasuojien reunojen ilmeinen ”ruostekuplaus” oli hämätty ”röpömassalla”. Käynnistin moottorin. Sekin tuntui ”vetelevän viimeisiä” – äänestä päätellen. Ainoa, mikä mielestäni oli ”hyvä” – hinta 12 000 markkaa. En alkanut moittimaan autoa. Juteltiin ja kysyin, onko hänellä ollut muita urheiluautoja ennen tätä? ”Oli minulla vuosia sitten sellainen Allard J2-kilpa-auto. (Entisiä Eltsuun tuotettuja kilpureita – tiesin) Kysyin, kävikö hän sillä katsomassa Ruskeasan EM-motocross-kisoja? Myönsi olleensa innokkaana motoristina myös jokaisessa kisassa katsojana 1960-luvulla. Kerroin, miten olin minäkin ollut kavereiden kanssa. Parkkeerasimme tällaisen auton viereen silloin 1960-luvulla. Väri oli sama. Olin hänen autonsa nähnyt. Jotain yhteistä meillä muisteluissa oli.

Vettä satoi kaatamalla edelleen. Olin ilman kotiin kuljetusta. Sanoin ehkä hiukan ”rahemiesmäisesti”: ”En viitsi mennä



Fiat 1500 kunnostettiin myöhemmin museoajoneuvoksi.

sateeseen, tarjoan ja maksan heti autostasi hinnan, jonka arvoinen se ei ole – 10 000 markkaa!” Tarkkailin hänen ilmetään. Ilmeisesti myyjällä oli hinnassa ”suolaa” ja tehtiinkin kaupat välittömästi. Tehtiin paperit ja maksoin. Myyjä ajoi auton ulos. Vesisateessa ajoin aika haipakkaa kotiin ilman hankaluuksia. Pieniä vesivuotoja katossa oli, mutta niihin olin tottunut jo Austin Healeyssä ja parissa MGA:ssa. Muutaman päivän päästä esittelin ostostani kaverrilleni. Arvolan Reima ihmetteli, kun kone ei ollut ”poikunut” kotiin tuodessa. Autossa oleva Polski Fiatin kone tosiaan oli jo ääneltäänkin hajoamassa. Sovittiin, että vien moottorin hänelle korjaukseen.

## Hallinteko jatkuu

Olavi tuli Citroën D Superillaan Liljan ja Liisa-tyttären kanssa katsomaan, miten hommat ovat edistyneet. Rakennuksen pohja on saatu miltei valmiiksi tasoitettua ja sokkelilaudoitusta aletaan pian tehdä. Kattotuolit olen tilannut Hankkijan kautta Alavuden Puujalostukselta. Ne maksavat 340 markkaa kappale ja toimitus 500 markkaa eli 24 kappaletta on 8 160 markkaa plus rahti. Tein kansion tilatta-



”Kili-pukki” tuli kesän viettoon.

vasta tavarasta ja muusta, mikä käsitti hallin rakentelua. Rahaa kului, mutta onneksi sitä vielä oli. Kuten oli jo pari vuotta sitten naapurin Timon kanssa suunniteltu, katto ja seinät tehdään profiilipelleistä puukehikolle. Ne tilasin Pahkasen Edviniltä Pirkkalasta. Kaikki suosittelevat ”Pirkkalan Pitkää” ja Pahkasta. On kuulemma vahva sinkki! Seinäpelti tuleekin

ihan uutta mallia. Pahkanen oli sen itse suunnitellut ja olen sen ensimmäisiä saajia, hän kertoi.

## Seija ”lainasi” kesäksi kutun, minä ostin HRD:n

Seija oli Kallion kaupassa sopinut toisen asiakkaan kanssa kutun kesähoidosta. Niin sitten haimme lähellä olevasta ”kuttulasta” pienen ”kilipukin”.



HRD-VINCENT 500 cc.



Alkuperäisyys on kärsinyt kilpailuista.

Se tuotiin noin 10 kilometrin päästä Seijan Neckarilla.

Kotona minä annoin sille nimen Torino, Fiatin pääpaikan Torinon kaupungin mukaan. Aitauksen porttiin kaiversin sarvipään nimen. Lapset olivat innokkaita syöttämään uutta vuokralaistamme, pikku kiliä.

Sain kuulla, miten Harjavallassa olisi vanha 1930-luvun HRD-Vincent-moottoripyörä. Kävin katsomassa tätä kilpakäyttöön rakennettua ”Meteor-tyypin” harvinaista HRD-Vincent-pyörää ja ostin sen. Myöhemmin selvisi, että sillä on ajettu Pyynikilläkin.

Veteraanimotoristit olivat kokouksessaan päättäneet vierailuun. Niin he sitten tulivatkin isolla joukolla. Esittelin eri paikoissa säilytettäviä pyöriäni. Rudge Multi vuodelta 1914 kiinnosti erilaisuudellaan.

Juhannusta vietettiin kauniissa säässä. Ajelimme Ellivuoreen avoautolla ja lapset olivat ihastuksissaan, kun menimme Kutalasta lossilla. Käytiin myös katselemassa ”Suomen kait pienintä kauppalaa” – Ikaalista. Silloin oli ajokkina Mersu 220 Coupé. 27.6. olimme perheen kanssa saunomassa Sallisten mökillä Kangasalla.

## Otin lainan

Olin kuullut, että Hankkijan Eläkekassa kartuttaa kassansa rahoja lainaamalla. Olin jo vuonna 1953 liittynyt eläkerahastoon koneosaston Esko Heikkilän ehdotuksesta. Hän



Ervon ja Lissun hääkuljetus hoidettiin Fiatilla 23.6.1972.

sanoi, että se kuuluu ”vaki-hankkijalaisille”, joksi hän minut jo silloin aavisti. Lainaa saivatkin vain ne, jotka tilistään maksoivat aina sille pienen osan.

En uskonut rahojen loppuvan tililtäni ennen hallin valmistumista. Olin varautunut jostain tulevaan kysymykseen: ”Mistä rahat ovat rakentamiseen saatu?” Taisin kyllä olla vähän liian varovainen. Ajoin lainaa 15 000 markkaa. Jouduimme kiinnittämään talomme lainan vakuudeksi. Tuohon aikaan oli veroilmoitukseen joka vuosi merkittävä omistuksessa olevat autot. Olin vaikeuksissa niiden monien ”muutaman sadan” arvoisten Hankkijalta ostamiini autojen takia. Laitoin aina noin 5–6 niistä ”blankettiin” edellisiä poistaen ja ”arvon alas merkiten”.

## Elki soitteli Novosta

Oli käynyt Norjasta tulleen Alfa Spiderin katsastuksella ja saanut omistajalta tiedon auton olevan ostettavissa. Nyt pitäisi ajella Hesaan autoa katsomaan ja tarjousta tekemään. Kävinkin sitten pian siellä. Koeajoin Alfian, tein tarjouksen ja se hyväksyttiin. Ostin auton. Sovin hakevani sen ensi tilassa. Taas oli yksi auto lisää odottamassa hallin valmistumista.

Sain auton nyt miltei samalla hinnalla, mitä ajattelin maksaa välirahaa siellä Airikkalalla. Guzzi jäi vielä minulle myös. Tämä nyt ostamani Alfa on tullut uutena Suomeen maahantuojan kautta. Se on alkuperäisessä ”metallivalkoisessa” värissä. Siinä on alumiinivan-

teilla (14”) leveät vyörenkaat. Haen auton 6.7.1976.

29.6. Kankaanrannan Ervo ei ollut tyytyväinen hallin pohjan tasaisuudesta. Siitä oli poistettava myös yksi iso kivi. Se poistettiin. Aamulla Rairipalan sahalla tilaamani hallin runkoon tarkoitettu puutavara oli jo illalla pihassa. Ervo oli hyvän työntekijän maineessa työnantajallaan ja sai joskus pyöräkuormaajaa lainaksi. Se edisti myös töitä työmaallani. Olin vuosia sitten kuljettanut Ervon ja Lissun hääkuljetuksen Fiat 503/27 autollani. Muistan sen päivän rankkasateesta. Lissusta oli tullut Seijalle päiväkahvi ystävä.

”Tuotannon” auto toi karhunkaljat ja betoniteräkset. Pidettiin talkoot ja varastoitiin ne katon alle suojaan sateelta. Mattilat tulivat taas apuun.

2.7.1976 täytti poikamme Toni-Petteri 10 vuotta. Kakukahvit sen kunniaksi tarjottiin. Syntymäpäivälahjaksi olin työstä ostanut vaihdossa tulleen Honda ”Monkeyn”. Se oli noin 900 kilometriä ajettu, uutta vastaavassa kunnossa oleva keltainen mopo.

Seuraava päivä oli lauantai. Ervo ajoi koko päivän soraa työntantajaltaan lainaamalla ”kasettiyhdistelmällä” Sasin sorakuopalta. Me Mattilan Timon kanssa lapioitiin sitä tasaiseksi suurena apuna ”Mattilan Säiliön Porkkana”-keltainen pyöräkuormaaja. Ervo oli sen työntantajaltaan saanut veloituksetta. Vain Scaniaa ja perävaunusta



Toni 10 v. Kynttilät puhallettu.



Syntymäpäivälahja.

maksan vuokraa. 4.7. Soratal-koot jatkuvat. Soraa tarvittiin paljon. Ervo arveli sitä tarvittavan vielä toistasataa kuutiota. 5.7. Ervo kävi päivällä vielä tasaamassa pohjaa. Seuraavana päivänä kävin maksamassa ja hakemassa Alfa Romeon Helsingistä.

Illat kuluivat pohjaa jun- taten kovaksi ja tehden muita esivalmisteluja. Siinä välillä tehtiin marjapensaisiin Seijan kanssa kehikot. Meillä on tois- takymmentä pensaasta punaista viinimarjaa. Alfalla en ehtinyt nyt ajelulle.

Lauantaina huolsin Seijan Neckarin. Vaihdoin öljyt ja rasvasin olkatapit. Illalla ajet-

tiin Lamminpään pensasaitaa leikkaamaan ja tädin lämmittä- mässä saunassa viruteltiin pölyt pois. Koko perhe oli mukana.

Komokalliot ajelivat Töllin- mäelle koko perheen voimin. Jussilla on edelleen se hienokun- toinen, punainen MB 220 S vm. 1960. Sain taas aika kasan "Motor und Sport"-lehtiä ar- kistooni häneltä. Vaikka hallin "rakennusprojekti" etenee, eh- ditään sentään muihinkin talon töihin. Asennettiin nyt verkot marjapensaisiin. Rastat ovat kiinnostuneet punaisista marja- tertuista. Isä ja äitikin kävivät ja Holmbergin Timo tuli näyttään kai 50. Volkswageniaan.

12.7.1976 poikkesi pari

Hesan urheiluautoharrastajaa. Olivat matkalla Vaasaan, mutta kävivät katsomassa välillä Mer- su-Coupéani. 14.7.1976 "Ras- kon" pojat tarjosivat minulle lainaan Lännen kaivurikuor- maaja yhdistelmää. Tämä Rasko on Hankkijan sisarliike, joka myy kaivureita ja Lokomon au- tonostureita. Siellä toimii myös Palosen Kiku, joka oli aikoinaan varaosavarastossa ollessani töis- sä varaosapuolella.

Nyt Kiku toi minulle hal- lityömaalle Tampereelta ajaen apuun Lännen kaivurikuor- maajakoneen. Se tulikin tar- peeseen. Opin sitä vähitellen käyttämään. Sitä ennen kolhin kaivurin kauhalla monet työ- maan reunalla kasvavat puut. Vipujen kanssa oli opittava niiden toiminnot "kantapään kautta".

15.7. pidettiin vapaailta. Sei- jan kanssa käytiin Tampereella elokuvissa katsomassa, mikä siinä "Emmanuelle"-elokuvassa niin kovasti oli "rohkeaa". Ervo totesi hallin pohjan vaativan vielä lisää soraa. Taas hän toi sitä 3 kertaa 16 kuutiota lisää. Jokohan nyt riittää. 20.7. toi hämeenkyröläinen autoilija Kumanto Vammalasta ison kuorman styroks-levyä. Sitä tarvitaan hallin pohjalle teräs- ristikon alle. Maksoin ne heti.

25.7. todettiin soran tosiaan riittävän, kun se nyt on juntaa- malla hallin pohjalle tiivistetty.

Alkaa sokkelilaudoituksen teko. Lapset käyvät Miharin uima- rannalla uimakoulussa. Toni oppi jo seuraavana päivänä uimaan.

Bökholmissa (Lamminpääs- sä) asuessani meillä oli tiivis ystäväporukka. 1950-luvun puolessa välissä olivat mootto- rippyörät kaikilla. Niillä ajettiin päivittäin kylällä, kaupungilla ja erilaisia pyöräkisoja katsomassa. Koivulan Eken kotipihalla oli Eken ja samassa talossa asuvan Anen "Pärinätalli". Siellä koneita "koppailtiin" kuntoon. Ane oli aina avussa, kun "Puchista paloi mäntä" tai vastaavaa re- monttia jollekin tuli.

Ane oli nyt saanut oman taksiluvan ja ostanut oman auton. Poikkesi tässä yks' päi- vä Töllinmäellä. Oli vienyt asiakkaan Ikaalisiin. Kiire oli takaisin taksijonoon Tampe- reelle, mutta kahvit sentään ehdittiin "hörpätä".

#### Fiat 127-mallia entiseen hintaan

26.7.1976 Autonovo kertoi 127-kauppaa tehostakseen neuvotelleensa tehtaan neljän prosentin hinnankorotuksen pois. Nyt tehdas korottaa hin- taa Suomeen tulevilta autoilta vain kaksi prosenttia. Autonovo ottaa korotuksen vastuulleen, joten voimme myydä kysyttyä mallia edelleen ovh 20 500



Kuvat katsastusajalta talvella 1977.

markkaa. Suomessa uskotaan myydyin ensimmäisellä vuosi- puoliskolla 60 000 henkilöau- toa. Uusi hallitus ei ole tehnyt toistaiseksi mitään ratkaisevaa tuontikaupan rajoittamiseksi. Autonovolla on henkilöautova- rasto toimituskykyinen ja val- mis mahdollisimman lyhyellä toimitusajalla toimittamaan maahantulohuollettuja autoja myyjille. Tavara-automyynti siitä vastoin takkuilee ja maahantuoja kehottaa paneutumaan siihen syysseongin aikana.

Syyskuun jälkeen odotetaan tehtaalla hintojen nousevan arvelujen mukaan kahdeksan prosenttia. Näin epäillään ta- pahtuvan myös muiden auto- merkkien kohdalla.

#### Rallia

Autonovo ilmoitti lehdistötie- dotteessaan 2.8.1976, että Au- tonovo Oy on ilmoittanut Fiat 131 Rallin Jyväskylän Suura- joihin 27.-29.8.1976. Tämä uusi Fiat Abarth 131-kilpa-auto on vuoden alusta lähtien syrjäyt- tänyt ralleissa Fiat Abarth 124 Spiderin käytön. 131 Abarthia ajaa "Jyskälässä" Markku Alén parinaan Ilkka Kivimäki.

#### Kesäloma alkoi 1.8.1976

Ensimmäinen lomapäivä kului Hankkijalla asioita Kakelle sel- vitellen. Seija haki kotiin Nec- karilla. 5.8. haettiin Arvola Ylöjärveltä meille Mersu 220 SEB Coupélla. Reimalle raken- taminen on tuttua touhua. Nu- rempana rakensi isänsä kanssa talon Ylöjärven Vihattulaan. Naimisiin mentyä Railan kanssa rakensi kodin heille Ylöjärven

Hietasmäkeen. Nyt hän tutustui minun hallityömaallani tilan- teeseen. Lupautui tulemaan valutalkoiden tullessa ajan- kohtaiseksi. Näytin ostamaani "Wallius-puikkohitsauslaitetta". Reima vähän näytti, miten sillä saa hitsattua. Kertoi, ettei laite ole hyvä ohutlevy-hitsaukseen. Näytti, miten varovasti hitsaten sai paikan näytteillä olevaan Fiat 508C/-39 autoni irrallaan ole- vaan lokasuojaan.

#### Fiat 503 umpiautoni näytteille museoon

Sokkelilaudoituksen valmis- tuttua on vuorossa levitellä 10 sentin kova-styroksit 360 neliö- metrin alueelle. Sitten on vuo- rossa kova urakka. Betonirautaa pitää rautalangalla solmien le- vitellä styroksin päälle 10 x 10 senttimetrin "silmillä". Eräs tuttu asiakas oli rakennuslii- keessä autonkuljettajana. Kuuli

hallin rakentelun tilasta ja toi "säkillisen" kapuloiden päälle kiedottua "surrauslankaa".

9.8.1976 oli sovittu Pakulan hakevan 503-autoni Svartvikin museon avajaisiin. Ajelin sitä varten Alfalla Hankkijalle. Pakula tuli hakemaan autoa ja kertoi uutisen - vievät au- ton ajamalla Kirkkonummelle? Tuli heti mieleen, miten kalliit "lievereunarengat" kuluvat 200 kilometriin ajossa. En kuiten- kaan sanonut mitään.

Siinä lähtöä valmistellessa ajoi ohii Epilän entinen "pär- säri", Tillmannin Palle. Nyt oman varaosaliikkeen johtaja ajellee erikoisemmilla Matra- ja MB-urheilumalleilla. Näki meidät ja palasi pihaan. Kerroin, mitä touhusimme, mutta Palle oli kiinnostunut Alfa Spideris- täni. "Myytkö Alfani?" kysyi. Kertoi ihastuneensa autoon Cannesissa. Siellä oli Brigitte Bardot ajellut saman laisella. Minä kerroin, etten aio autoa myydä. Pallella tiesin kyllä ra- haa olevan. Olinhan myynyt hänen naisystävänsä käyttöön muutama vuosi sitten Fiat X 1/9-1300 auton.

14.8. oli tarkoitus pitää be- tonitalkoot, mutta rauditoitus ei valmistunut ja peruin ne. En muistanut Olaville ilmoittaa ja hän tulikin Liisan kanssa. Olavi olikin sitten kanssani raudittamassa ja Lissu leikki meidän lasten kanssa. Salliset olivat liikkeellä Moto Guzzi 850 GT:llä, jossa on sivuvaunu.

On pidetty Ervon kans- sa betoniraudoitustalkoita. 15.8.1976 Seijalla oli Tampe- reella keskussairaalassa aika suonikohjuleikkaukseen. Vein hänet sinne. Betonirauditoitus alkaa valmistua.

#### Kesäloma jatkuu

Kesäloman pitoa häiritsti autojen luovutus. Autonovosta oli tullut myymiäni autoja ja ne piti heti luovuttaa ja ottaa vaihtoauto myyntiin. Kävin hoitamassa luovutukset. 11.8. betoniraudi- tus oli jatkunut. Tänään vään- telin sokkelin rautoja. Kiku haki Raskon lainaaman koneen pois. Toivat Reiman (serkkuni on jo

automyynnissä työssä) kanssa minulle Fiat 616-alustan. Vein sen heti Haukijärvelle Leppä- kosken Raimon korjaamolle lavantekoon. Tulin sieltä osta- mallani Jopo -"taittuvalla pol- kupyörällä" noin 5-6 kilometrin matkan kotiin. Olin osatant- uusia Jopoja Hankkijalta.

12.8. päivä meni muualla. Haimme Salosen Juhanin kans- sa Fiat 514 Spiderini Hämeen- linnasta, Ahveniston Automu- seolta. Kuljetusapuna oli Olavi- ta lainattu Steyr-autojenkuljetus kuorma-auto. Toimme myös Olavin Chryslerin. Samalla toimme puominpäässä kerhon Chevrolet 1946 kuorma-auton, jonka ratissa olin minä.

14.8. oli tarkoitus pitää be- tonitalkoot, mutta rauditoitus ei valmistunut ja peruin ne. En muistanut Olaville ilmoittaa ja hän tulikin Liisan kanssa. Olavi olikin sitten kanssani raudittamassa ja Lissu leikki meidän lasten kanssa. Salliset olivat liikkeellä Moto Guzzi 850 GT:llä, jossa on sivuvaunu.

On pidetty Ervon kans- sa betoniraudoitustalkoita. 15.8.1976 Seijalla oli Tampe- reella keskussairaalassa aika suonikohjuleikkaukseen. Vein hänet sinne. Betonirauditoitus alkaa valmistua.

#### Svartvikin automuseon avajaiset

Kun Seija oli leikkauksessa 17.8., olimme Olavin kanssa vihkimässä "Svartvikin Au- tomuseota". Museon avajaiset olivat tuoneet paikalle miltei



Alfa Romeo 1600 Spider 1967.



Komokallion Jussilla on MB 220 S.

kaikki silloiset Suomen ”aktiiviset mobilistit”. Komea oli museo ja myös kokoelma, joka museossa oli esillä.

Avajaisten jälkeen Olavi ehdotti vierailua hesalaisen mobilistin, Vanhatalon Jaskan, luona. Ajeltiin sinne. Minulla olivat lapset tädin hoidossa, joten isompaa kiirettä ei kotiin ollut. Jaska vaimonsa kanssa toivotti meidät tervetulleiksi. Nautimme kahvit Vanhatalojen talon pihalla. Jaska kertoi työstään Shellin palveluksessa ulkomailta. Kotiin ajettiin myöhään. Täti oli meillä valmiina laittamaan lapset aamulla kouluun. Susanna aloitti nyt koulun.

19.6.1976 hain Seijan Keskussairaalaan. Suonikohjut olivat poissa, mutta autolla ajo kiellettiin tikkien poistoon asti. Illalla Suojan Jammu ja Timo olivat viimeistelemässä sokkelin ja pohjan raudoitusta. Rakennustarkastaja Suomi tarkasti tänään raudoituksen ja antoi valuluvan. Päätin pitää valutalkoot lauantaina - parin päivän päästä. Perjantaina tilasin betonin kuljetuksen ja siilon tuomisen. Minä olin varmistanut ”talkooporukan tulon”, myös Tampereelta. Timo ja Ervo kävivät vielä illalla katsomassa, että kaikki on hyvin aamua varten.

### Betonitalkoot 20.8.1976

Kaikki oli valmista. Betonisiilo



Susannan ensimmäinen koulupäivä. Tonille jo tuttua touhua.

oli tuotu ja Laurilan Betonista olivat vakuuttaneet ”kuraa” tulevan siiloon – jatkuvasti. Valmiina oli 18 talkoolaista. Talkoot alkoivat. Betonikärriä oli saatu riittävästi paikalle. Kärriä vaihdettiin aina välillä nostelemaan teräsverkkoa irti styroksista ja lapioimaan kär-

ryllisiä sileäksi. Muutaman keran jouduin soittamaan ”kuraa lisää”, kun siilo ehti tyhjentyä ennen kuorman tuloa.

Tuolloin ei vielä ollut ajatustakaan, miten betoni olisi saatu pumpattua ja letkulla levitettyä 360 neliön alueelle. Lankkua pitkin nyt ensikärriylliset vietiin

sokkelin pohjalle yli 30 metrin lankulla työnnön jälkeen. Toivottamalta alku näytti. Lankkuteitä tehtiin kaksi, siltikin tahtoi tulla ruuhkaa. Katselin kiittolisena, miten ystäväni ottivat homman tosissaan. ”Pois alta”, kuului usein, kun joku hiukan oli kuraa vievän tiellä.

Seija ja Aili-täti tarjoilivat kylmää vettä, kahvia ja soppaa hikoileville saapui runsaasti kerholaisia omia kauppatarvikeita ja myyntipöytäni järjestelmään. Ilta kului rattoisasti rupatellen iltanuotion ääressä. Varsinaisena SALE-päivänä, sunnuntaina, saapui kaupamiehiä etäisistä kinkeripiireistä: muutamia mainitakseni Pippurn, Otalampi, Jämsä, Turku, Helsinki, Nousiainen, Järvenpää, Heinola. Myös oman kerhon kaupparatsut olivat runsaslukuisesti paikalla. Kansa saapui hyvissä ajoin, ettei yksikään tilaisuus menisi sivuun. Kauppa kävi kuin siimaa, vaikka ostajat eivät olleetkaan ongenkoukkuja. Vanhoja kliseitä lainatakseni, ilmassa oli suuren automobiilitapahtuman tuntua, sillä melkein kaikki automobilistit olivat ajaneet yhteen. Aarteet

Oli sovittu Arvolan Reiman ja Mattilan Timon kanssa



Betonitalkoista.

menevämme minulla ”lainassa olevalla” MB 506-autolla Kangasalle ”Romumarkkinoille”. Jotain myyntiin tarjottavaa oli autossa mukana. Mukava tapahtuma. Jotain myinkin.

### RESTAURANTA-päivä 22.8.1976 Leilan kertomana

Ensimmäiset Restaurannan osto-, myynti- ja vaihtopäivät pidettiin menneen kesän elokuussa. Jo edellisellä viikolla ilmestyi Restaurannan pellolle monenlaista kauppatarvikea. H-hetkeä edeltäneenä iltana lauantaina paikalle saapui runsaasti kerholaisia omia kauppatarvikeita ja myyntipöytäni järjestelmään. Ilta kului rattoisasti rupatellen iltanuotion ääressä.

Varsinaisena SALE-päivänä, sunnuntaina, saapui kaupamiehiä etäisistä kinkeripiireistä: muutamia mainitakseni Pippurn, Otalampi, Jämsä, Turku, Helsinki, Nousiainen, Järvenpää, Heinola. Myös oman kerhon kaupparatsut olivat runsaslukuisesti paikalla. Kansa saapui hyvissä ajoin, ettei yksikään tilaisuus menisi sivuun. Kauppa kävi kuin siimaa, vaikka ostajat eivät olleetkaan ongenkoukkuja. Vanhoja kliseitä lainatakseni, ilmassa oli suuren automobiilitapahtuman tuntua, sillä melkein kaikki automobilistit olivat ajaneet yhteen. Aarteet

Maanantaina 23.8.1976

vaihtoivat omistajaa – toivottavasti kenenkään aarrekiintiö ei ainakaan vähentynyt.

Kerhomme tomerat työt, nimiä mainitsematta – sillä kaikkihan heidät tuntevat, huolehtivat jälleen kerran muonituksesta erinomaisella tavalla. Aakkulan Matti ilahdutti meitä maailman kahdeksannelle ihmeellä – suokiihtäjällä. Kirkkojärven pinta väreili voimakkaasti rantalepikosta puhumattakaan. Valitettavasti tämä ihme on tällä hetkellä järven pohjassa, mutta ensi kesänä se on varmaankin entistä ehompaa.

Kaupanteon jälkeen Kangasalan Jousiampujat Ilmari Meriluodon johdolla kertoivat meille mielenkiintoisesta harrastuksestaan ja soivat meille mahdollisuuden kokeilla jousiammuntaa. Meidän taitomme olivat tietenkin vähäiset ja silmäme kiiluivat vielä aarteita notkuvilla myyntipöydillä. Toivottavasti tällaisesta RESTAURANTA-päivästä tulee jokavuotinen koko maan automobilisteille tarkoitettu perhetapahtuma. Niin, nimenomaan perhetapahtuma.

Ja jokohan se meidän oma toimintakeskus olisi ensi suvena valmis. EIKÖHÄN ENSI SUVENA TAAS AJETA YHTEEN! (juttu on julkaistu Hyrysysy-Menolaisissa 3/1976 ja luettavissa digitoituna yhdistyksen nettisivulta)

Maanantaina 23.8.1976



Betonitalkoot 20.8.1976.

meni heti aamusta katsoman hallityömaalle. Siellä se ”latiapiopohja” jatkoi kuivumistaan. Kastelin sitä ohjeiden mukaan. Sitten ajelin kirkonkylän toisella puolella olevan betonifirmaan, Laurilan Betoniin, maksamaan betonilaskun. Rouva Laurila taisi vähän yllättyä maksun nopeutta. Kuormakirjat löytyivät ja niistä laskettiin, mitä olen velkaa. Lasku oli 9 500 markkaa ja maksoin sen välittömästi.

Ahmavuon Timo kävi näyttämässä ostamaansa ”vaihtoautoa”. Ikaalisista oli Hiekan tilalta vaihdettu auto uuteen ja Timo ”löysi” sen erästä vaihtohallista. Auto oli Fiat 1800, mutta nelisynterisellä moottorilla. Tehtaan malli 1500 L (Suomessa 1800 A). Timo oli suunnitellut korjaavansa auton ruosteviat ja annoin hänelle Autonovosta tuomiani osia, mm. uudet etulokasuojat ja etuhiekkapellin. Sain jotenkin korvattua sitä, miten paljon Timo oli minua auttanut esimerkiksi monissa autonkuljetuksissa.

Totesin, että betonin kastelu omasta lähteestä pienen valovirtapumpun teholla on hidasta. Haettiin sitten vettä Mattilan Timon kanssa heidän ”verstaaltaan”. Kastelukannu oli silti hyvä kasteluun. Muutaman päivän päästä aloin purkaa betonilaudoitusta. Nyt oli vuorossa asentaa kakkosneloset sokkelin päälle ja siihen kakkosnelosia ja nelosnelosia parruja pystyyn.

Käytiin Keskussairaalaan tikkien poistossa. Seija voi nyt ajella Neckarilla Kallion kaupalle ruokaostoksille.

### Fiat 131 menestyy rallissa ja myynissä

27.-29.8.1976 ajatun MM-osakilpailun, Jyväskylän Suurajon voitti Fiat Abarth 131-autolla suomalaispari Alén-Kivimäki. Airikkala, Mikkola ja Mäkinen seuraavina. Vaikka Fiat 131 Abarth on vasta äskettäin suunniteltu versio, siitä on nopeasti tulossa täysin kehittynyt kilpa-auto. Menestys on sitäkin tärkeämpi, kun tiedetään, että tämän osista 75 prosenttia on peräisin sarjavalmisteisesta mallista. Tämä kaikki on vaikuttanut myös 131-mallin myyntiin. Italiassa tämän vuoden elokuun loppuun myyty mallia 18 prosenttia enemmän kuin vastaavana aikana vuonna 1975. Samaan aikaan 131-mallia meni vientiin 97 000 autoa, 48 000 autoa enemmän kuin vuonna 1975. <suurimmat vientimaat ovat saksan Liittotasavalta ja Ranska. Myös USA:han meni autoja huomattava määrä. Lokakuusta 1974 mallia on valmistettu jo 380 000 autoa ja päivittäin tulee noin 1 200 autoa lisää.

Lisää myös hallin rakentamisesta ja harrastelua kerron seuraavassa Hyrysysyssä.

Rane



Leonard Zenjugaan kanssa museolla.





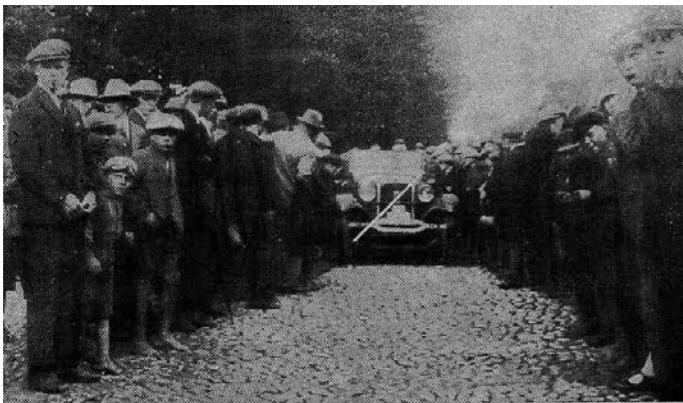
silloin kilometrin mittainen.

On myös huomattava, että tamperelaiset kuljettajat olivat kisoissa vastavierailulla, olivathan hämeenlinnalaiset osallistuneet aikaisemmin Tampereella järjestettyihin kilpailuihin, jotka olivat myös Autoilijaliiton alaisuudessa. Vuoden 1926 kilpailuista en tietoja löytänyt, mutta 1927 heinäkuun 23. - 24. päivä Tampereen Autoilijat järjestivät Hippoksen raviradalla auto- ja moottoripyöräkilpailun, johon kuului myös erillisenä osiona 145 kilometrin pituinen maantieajo, eli "Näsijärven ympäri ajo". Autoluokkia oli nyt neljä, moottorin kokoon perustuva luokkajako oli Hämeenlinnan kilpailusta poikkeava, eli rajoina alle 2 000 cm<sup>3</sup>, 2 900 cm<sup>3</sup> ja 3 250 cm<sup>3</sup> sekä yli 3 250 cm<sup>3</sup>. Moottoripyörillä kilpailtiin vain kahdessa sarjassa, kuutiotilavuusrajan ollessa 600cm<sup>3</sup>.

Tässä Tampereella ajatus kilpailuissa ratkaistiin myös Suomen Autoilijaliiton Suomenmestaruus. Kyseessä oli selkeästi järjestön vuotuinen päätapahtuma autourheilun osalta, todennäköisesti muutenkin. Matkan varrella oli kolme salaista ja yksi julkinen tarkastusasema. Matkalle lähti yhteensä 26 automiestä. Tarkastuspisteillä oli tavoiteajat, joista poikkeaminen johti sakkopisteisiin. Ensimmäinen tarkastusasema oli 22,5 kilometriä lähdöstä paikassa, jossa leveä maantie kapeni huomattavasti hitaammaksi väyläksi. Vain neljä kilpailijaa välttyi rangaistus pisteiltä, hyväkuntoinen ja leveä tie houkutteli ajamaan nopeammin aikaa sisään hitaampia taipaleita varten. Tilannetta kuvaa hyvin seikka, että kaikki virhepisteet tulivat tavoiteajan alituksesta.

Mestareiksi selviytyivät Mikko Aalto, Kalle Mäkelä, A. Mälkiä ja Toivo Nieminen. Voittajien määrää voi päätellä, että ainoastaan autoluokat kilpailivat maantiekilpailussa. Mikko Aallon tulos oli 30 rangaistus pistettä ja 111 hukkaksekuntia.

Hippoksella ajatun kilpailun voittajaksi selvisi moottoripyörissä helsinkiläinen A. Kilpinen, autoissa alle 2 000 cm<sup>3</sup> K. Mäkelä Tampereelta, alle 2 900 cm<sup>3</sup> E. Mälkiä Seinäjoelta, alle 3 250 cm<sup>3</sup> T. Nieminen Chevroletilla ja isossa luokassa M. Aalto Tampereelta Chryslerillä. Hän teki samalla uuden



rataennätyksen, 10 kilometrin matka ajassa 8 minuuttia 37 sekuntia. Ero Hämeenlinnassa ajatun jääratakilpailun voittajaan oli yllättävän pieni, vain reilun 10 sekuntia samalla matkalla!

Muita vuoden 1927 kilpailuja olivat Riihimäellä pidetyt luotettavusajot, Seinäjoen raviradalla elokuussa järjestetyt ajot, joista voisi mainita tamperelaisen Lauri Riutan alle 2 000 cm<sup>3</sup> luokassa ajama aika: 6 minuuttia 47,5 sekuntia. Matka oli jälleen 10 kilometriä, eli keskinopeus oli jo lähes 90 kilometriä tunnissa! Riutta voitti jopa ison luokan voittajan lähes minuutin erolla! Helsingissä järjestettiin syyskuussa kilpailut Käpylän raviradalla. Turussa ei alkuvuosina autokilpailuita järjestetty, paikallinen jaos keskittyi mm. autotarvikkeiden ja varaosien myyntiin.

Myöhemmin kilpatoiminta laajeni vielä esimerkiksi Jyväskylään, Kouvolaan, Viipuriin, Kotkaan. Poriin ja vihdoin myös Turkuun, vain joitain paikkakuntia mainitakseni. Autoilijaliiton kilpailut hiipuvivat muun toiminnan ohessa 1930- luvun kuluessa, mutta huomattavaa osaa kilpailuista järjestettiin vielä liiton lopetettua uusin voimin. Liiton Autoilija- lehdissä on runsaasti tietoa kilpa- ajoista ja niiden tuloksista. Näistä saisi tehtyä kokonaan oman artikkelinsa, jo pelkästään Näsijärven

ympäriajoista. Osallistujalistoitaa on helppo kaltaiseni amatöörinkin poimia tuttuja aikakauden huippukuskeja, uskon että joku enemmän kilpa-autoiluun perehtynyt saisi aineistosta todella paljon irti.

#### Muuta toimintaa

Edunvalvonta- ja kilpailutoiminnan lisäksi liitolla oli myös kaupallista toimintaa. Turussa käytiin tarvikekauppa ja Helsinkiin oli perustettu Autoilijan Kauppa Oy, josta sai liiton vaunumerkkien ja muun tilpohöörin lisäksi huomattavan valikoiman muita varusteita. Tuotteista oli painetuna myös 250- sivuinen luettelo, jolla pystyttiin palvelemaan myös jäsenistöä maakunnissa.

Autoilijan kauppa sai alkunsa kuitenkin liiton merkkien, lakien, ajurin uniformujen kaltaisten tuotteiden. myynnistä. Ensimmäiset tuotteet olivat saatavilla elokuussa 1927. Ne olivat liiton vaunumerkki, hinta 60 markkaa, rintamerkki 25 markkaa ja liiton ajurinlakki 150 markkaa. Saatavuudessa oli kuitenkin ongelmia vielä seuraavaan kesään asti, jolloin lehdessä kerrottiin tuotteita olevan vihdoin riittävästi kysyntään nähden. Uutuutena oli myös lakkiin sopiva kokardi 60 markan hintaan

Myös oman vakuutusyhtiön perustamista ajettiin, mutta tä-

män osalta aika loppui kesken laman kurittaessa yhdistyksen vakavaraisuutta. Tosin vuonna 1929 saatiin perustettua Autoilijain sairaus- ja hautausapukassa, joka joissain määrin rinnastui vakuutustoimintaan.

SAL oli näkyvästi mukana myös Matkahuollon perustamisessa. Vuonna 1933 Oy Matkahuolto Ab:n perustivat Linja-autoliitto, Öljy-yhtiöt Nobel-Standard (myöh. Esso) ja Shell, Suomen Autoilijaliitto sekä vakuutusosakeyhtiö Liikenne. Kukin yritys tai yhdistys omisti Matkahuollosta 20 prosenttia osuuden. 1930- luvun lopussa kaksi viimeksi mainittua myi osuutensa linja-autoliitolle, joka näin ollen sai haltuunsa enemmistön osakekannasta.

#### Liiton hiipuminen ja loppu

Vuoden 1930 alussa oli jo synkkiä pilviä näkyvissä. Liiton jäsenkannasta huomattava osa oli vuokra-autoilijoita. SAL oli jo 1920- luvun lopussa erityisen huolestunut vuokra-autojen ylitarjonnasta ja pohtinut sääntelyä esimerkiksi taksiliikennelupien käyttöönotolla. Lama realisoi nämä synkät ennustukset, nykykielellä kupla puhkesi. Tämä oli kentän hajanaisuuden lisäksi ehkä kuitenkin liian suurisuuntainen laajentuminen sekä useiden rinnakkaisten niin ammatti- kuin yksityisautoilijoidenkin etua ajavien yhdistysten päällekkäinen toiminta. Vuoden 1938 Liittokokouksessa oltiin jo valmiita päättämään liiton toiminnan lopettamisesta. Vaikka tappiomieliala oli vallalla, syytti kokouksen aikana kuitenkin vielä pieni toivonkipinä, lähinnä perustuen onnistuneeseen jäsenhankinnan tuomaan jäsenmäärän elpymiseen. Jopa vielä vuoden 1939 viimeisessä ilmestyneessä lehdessä oli lueteltuna uusia jäseniä. Oliko Suomen autoilijaliitto vielä elpynyt lama-ajan alkuunsaamasta kurimuksestaan ilman rauhaa rakastavan itäystävän aloittamaa sotaa? Tähän ei oikein suoraa vastausta löydy, mutta ainakin oma tulkintani lukemani aineiston perusteella on, että sota vain nopeutti väistämätöntä ja liiton tulevaisuus oli käytännössä sinetöity jo ennen Mainilan laukauksia.

Teksti: Tuukka Perkola  
Kuvat: Kirjoittajan arkisto, Kansalliskirjasto



## FALUNIIN?

### Falunissa on sitten loppujen lopuksi DAK-Marknad 3.9.2022

"Falun" eli DAK-Marknad on iso ulkoilmarompetori. DAK on paikallinen autokerho, Ruotsin suurin. Rompetori on Pohjoismaiden suurimmalla hiihtostadionilla, joka on mahtavan urheiluharjoituskeskuksen osa. Tavaraa on rakennetuista autoista kahvikuppeihin, eikö suomalaisia apteekin hintoja tunneta. Kauppaa voi käydä suomeksikin.

#### PALVELU PELAA

Hotelli Scandic Lugnet on moneen kertaan koekäytetty; hyvät huoneet ja ravintola. Hotellilta on kuljetus bussilla markkinakentälle, joka on kävelymatkan päässä. Ruokapaikkoja on useita markkina-alueella. Kaupunkikaan ei ole kaukana.

Hinta kahden henkilön kopeissa asettuu noin 350 euroon per henkilö, jossa on jo yhdistyksen tukea.

#### ALUSTAVA MATKAOHJELMA

Lähtö perinteisesti Kangasalta joko Mäntylän tallilta tai "Sallisen Tebarilta=St1) torstaina 1.9. alku iltapäivällä. Keräilläään kaikki reitin varresta, jos eivät tule lähtöpaikalla.

Siljalla mennään, kahden henkilön A-hyteissä. Tukholman Värtan sijaitsee reittiimme nähden paremmin kuin Viikkarin Stadtgårds Terminalen.

|               |   |
|---------------|---|
| 01.09.2022 To | Silja Serenade lähtee Helsingin Olympiaterminaalista klo 17:15  |
| 02.09.2022    | Silja Serenade saapuu Tukholman Värtan-satamaan. Ajo Tukholmasta Faluniin. Ajetaan yhtä kyytiä Faluniin (kerrankin). Pakollinen pysähtyminen Avestan Puuhevosessa. Majoittautuminen Scandic Lugnet Faluniin n. klo 14 |
| 03.09.2022 La | Hotelliaamiainen.Sijoitetaan rahamme turhuuteen. Lähtö noin klo 15. Ajo Falunista Tukholmaan Silja Galaxy lähtee Tukholman Värtan-satamasta Turkuun klo 20:00   |
| 04.09.2022 Su | klo 07:00 Silja Galaxy saapuu Turkuun. Jos päätetään pian lähteä, niin turkkuulaiset ehjiä kyhätä Syys-Heikin perinteiseen tapaan. Kotona Kankkulassa ollaan sopivasti iltapäivällä.                                  |

#### JOS KIINNOSTAA, NIIN

ilmoittaudu viimeistään 15.7. sähköpostiin martti.piltz@gmail.com. Matka on varattu 30 henkilölle.

# Fenno-ukko ohjaa

Mobiiliassa on kauan pohditu sitä, miten museovieraat tuntisivat olonsa mukavaksi ja varmaksi siirtyessään Mobilian päärakennuksesta galleriaan näyttelyyn. Jo joskus aikaimminkin on Parkanossa havaittu Fennosteelille ohjaavat pakoputkiutkot. Silloin ei aika ollut vielä ajankohtainen yhteistyölle, mutta onneksi maailma menee eteenpäin.

Mobilian Galleria on saanut tänä vuonna uudet yhteistyökumppanit: Fennosteel Oy ja Oy Kaha Ab. Galleria on muuttanut nimensä Fenno Galleriaksi. Fennosteel on Parkanossa sijaitseva Pohjoismaiden suurin henkilö- ja pakettiautojen sekä työkonien valmistaja. Pakoputkien lisäksi se jalostaa teräsputkia asiakastarpeisiin. Olemme vierailleet tehtaalla useampia kertoja. Fennosteel tekee pakoputkia myös vanhempiin autokalustoon alkaen A-Fordista. Pakoputkia tuotetaan myös moniin harvinaisiin mobiileihin, kuten esimerkiksi MB 190 SL:ään.

Oy Kaha Ab on puolestaan autoalan maahantuonti- ja tuk-

kuliike, jonka tunnetuimpia tuotemerkkejä ovat Sonax-autonhoitotuotteet, Kamasa-työkalarjat ja Bilstein. Uudet yhteistyökumppanit tulevat näkymään Galleriassa. Näkyvimmat kohteet ovat hyväntuulisen oloiset Fenno-pakoputkiutkot, jotka johdattavat museovieraat Galleriaan ja takaisin Mobilian päärakennukselle.

## Bella Bella

Gallerian näyttely on rakennettu italialaisen tyylin ympärille. Italia motorisoitui aikoinaan Vespan avulla, josta on tullut legenda. Seuraava askel motorisoinnista olivat Fiatin pienet autot 500 ja 600, joista 500 on palannut nykyautoihin. Toisaalta Italia on tunnettu hienoista urheiluautoistaan, joita on tehty moneen hintaluokkaan. Usein on ollut ja taitaa olla vieläkin, että niissä on tunnetta ja tyyliä enemmän kuin saksalaisten autojen käytännöllisyyttä.

Fenno Gallerian näyttelyssä on esimerkiksi hämmästyttävä tila-auto Fiat Multipla, joka on tehty Fiat 600:n perustalle. Alfa Romeota edustaa ”maaliman



Fenno-pakoputkiutkot ohjaavat kulkua Mobilian päärakennukselta Fenno Galleriaan ja takaisin. Kuva Martti Piltz



kaunein” urheiluauto avomallinen Spider. Harvinaista päätä edustavat Ferrari Dino, Lamborghini Diabolo ja Iso Rivolta Lele.

”Oikeiden” Italo-autojen lisäksi Fenno Galleriassa on esillä mahtava ja mielenkiintoinen Giovanni Trimelonin pienoismallikokoelma. Hän on pitkään Suomessa asunut italialainen, jonka intohimo ovat italialaisten autojen pienoismallit. Italia on varsinkin historiassa ollut merkittävä pienoismallien valmistajamaa. Vanhoista merkeistä vielä toimii Burago.

Fenno Galleriassa on Italia-teemaisten ajoneuvojen lisäksi noin 30 autoklassikkaa ”Kekkonen Cadillacista” Mercedes Waxenbergeriin.

Teksti mpz

Italian kansanautoja, Multipla oli yleinen taksinakin Etelä-Euroopassa. Kuva Mobilia

## Tampereen Seudun Mobilistit ry

Kevätkokouksen pöytäkirja 21.4.2022 Museokeskus Vapriikissa, Alaverstaanraitti 5 Tampere

### 1. Kokouksen avaus

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz avasi kokouksen ja toivotti läsnäolijat tervetulleiksi Tampereen Seudun Mobilistit ry:n kevätkokoukseen Vapriikkiin. Tilaisuus alkoi kahvitarjoilulla klo 17.00 ja varsinainen kevätkokous aloitettiin klo 18.00 torstaina 21.4. 2022. Illan isäntä ja esitelmöitsijänä oli Tampereen tapahtumajohtaja Perttu Pesä.

### 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 ääntenlaskijaa

Puheenjohtaja pyysi esityksiä pöytäkirjan tarkastajiksi (2 kpl). Päätettiin, että he toimivat tarvittaessa myös ääntenlaskijoina. Todettiin, että jos äänestykseen joudutaan, niin kokous täytyy keskeyttää ääntenlaskun ajaksi. Esitettiin pöytäkirjantarkastajiksi ja valittiin Reijo Pirinen ja Petri Kata.

### 4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kevätkokouksen kutsu on julkaistu yhdistyksen jäsenlehdessä HyrysSYS 1/2022 olleessa ilmoituksessa sivulla 43. Jäsenlehti ilmestyi vuoden 2022 viimeisen jäsenluettelon mukaisesti lähetettynä jäsenten henkilökohtaisiin postiosoitteisiin 15.03.2022 perillä. Tämän todettiin vastaavan sääntöjä. Lisäksi asiasta on tiedotettu yhdistyksen kotisivuilla. Todettiin kokouksen kutsun toimitetun sääntöjen mukaisesti ja koska paikalla oli läsnä 20 yhdistyksen jäsentä (liite 1, läsnäolijat), kokous todettiin lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

### 5. Vahvistetaan kokouksen työjärjestys

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

### 6. Käsitellään hallituksen laatima kertomus edellisen vuoden toiminnasta ja päätetään sen hyväksymisestä

Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz esitteli hallituksen toimintakertomuksen. (liite 3). Keskeisenä painopisteenä yhdistyksen strategian mukaiset avainalueet: -digi -jäsenistö -keskusliitto -Tampere -Restauranta Markkinat osa-alueisiin. Puheenjohtaja esitti avainalueen tavoitteet vuodelle 2021 ja saavutetut tulokset ja totesi jäsenmäärän kasvaneen uuteen ennätykseen 618 jäsentä. Kokouksen puheenjohtaja avasi keskustelun toimintakertomuksesta. Toiminnantarkastaja Jyrki Laiho lähetti toiminnantarkastuskertomuksensa sähköpostiviestinä, jossa lausui, että on tarkistanut toimintaa ja todennut sen olevan määrätietoista ja oikean suuntaista. Todettiin, että toimintakertomus vastaa tapahtumien kulkua ja hyväksytään yhdessä tilinpäätöksen kanssa seuraavassa asiakohdassa.

### 7. Esitetään yhdistyksen tilit edelliseltä kalenterivuodelta ja tilintarkastajien lausunto, sekä päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä

Yhdistyksen Rahastonhoitaja Ari-Pekka Lällä esitteli puheenjohtajan pyynnöstä tilinpäätöksen vuodelta 2021. (liite 4) Yhdistyksen puheenjohtaja Martti Piltz pyysi varatilintarkastajaa Asko Niemistä esittämään tarkastuskertomuksen sekä lausunnon. (liite 5) Kokouksen puheenjohtaja avasi keskustelun tilinpäätöksestä. Päätettiin hyväksyä toimintakertomus, vahvistaa tilinpäätös ja myöntää vastuuvapaus vastuullisille.

### 8. Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat

Muita asioita ei ole ilmoitettu sääntöjen edellyttämällä tavalla, joten tässä kohdassa ei ole käsiteltäviä asioita.

### 9. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Håkan Sandbacka kiitti kokouksen osallistujia asiallisesta keskustelusta ja päätti kokouksen klo 18.42.



Håkan Sandbacka Ari-Pekka Lällä  
Puheenjohtaja Sihteeri

Reijo Pirinen Petri Kata  
Pöytäkirjan tarkastaja Pöytäkirjan tarkastaja

Allekirjoitettu kappale on tallennettu yhdistyksen arkistoon.

Kevätkokoustrio: vasemmalta sihteeri A-P Lällä, puheenjohtaja Håkan Sandbacka ja esittelijä Martti Piltz. Kuva Petri Kata



**Hyrysysin  
kauppapaikka**

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

## Ostetaan

Halutaan ostaa **tai vuokrata** edullisesti **harrastetila** autoentisöintiharrastukselle. Jos haet itse tai tunnet jonkun joka hakee tilaa, myös kimppatallikonseptit kiinnostavat! Paikkakunta Kangasala ja lähialueet. Haussa myös tilat, jotka sopisivat yritystoimintaan.

pyry.raunio@gmail.com  
p. 045 113 1430

## Myydään

Erikuntoisia automobiilin valolamppuja



Näiden lisäksi kalliimpien automerkkien (?) valmistajan kilvellä olevia:

1 kpl "BEERIOT-PHI" (niklattu)

1 kpl "EISEMANN LIGHT" kiinnitysrautoineen (messinkiä)

1 kpl "hakuvalo" tuulilasin kehykseen  
"S&M Lamp Co n=90 paleet pat 6-36-14, Los Angeles. Cal"

2 kpl hyväkuntoisia maalattuja messinkikehyksellä olevia  
KARBIDI-LYHTYJÄ "GERHARD-Berlin n.24"

Osta vaikka koristeeksi

Rane 050 560 5608

Kokonainen 1940-luvun avo  
piikkinokan kori.

Myös metallintyöstökoneita,  
solvata, jyrsimiä, poria yms.

Ilmari Fast, Tampere.  
P. 050 5222 571  
Ilmari.fast@gmail.com

## Myydään

EDULLISESTI HYVÄ KUNNOSTUSKOHDE

Katon alla ajon jälkeen säilytetty.



FIAT 500C Belvedere vm. 1952

Rainer Mäkipää, puh. 050 560 5608

HYLLY TYHJÄKSI mp-polttoainesäiliöistä:

Gilera 175, IFA RT 125, K125, Clüa.

Minulla on myös hyväkuntoisia satuloita ym. ym. mp-tavaraa.  
Tilanpuutteen vuoksi pois.

Rane 050 5608

## Myydään

Paljon erilaisia **Moskvitsh-  
osia**. Lähinnä "piikkinokka"  
-malliin. Keulapeltejä, osassa  
umpiot, taka-akseli, tankkeja.



## TEIVON RAVIKESKUKSESSA

1.7. 2022 klo 10.00 - 20.00

2.7. 2022 klo 7.00 - 15.00

Tapahtumatori, vintage,  
yrityspuisto,  
lasten puuhapuisto.

Harrasteparkki.

**Koko perheen markkinat.**

Lauantaina **PERÄKONTTIKIRPPIS.**

**RAVINTOLA JA GRILLIT.**

**ALUEMAKSU 5 euroa, alle 10-vuotiaat ilmaiseksi!**

Tule ympäristöä säästään Nyssellä.

**Tampereen Seudun Mobilistit ry**

www.tammob.com



# TAMMOBIN 2022 TAPAHTUMAT

## KESÄKUU

**Tiistai 21.6. klo 17** Liuksialan Varsamäen hevosajoneuvomuseo. Suomen suurin hevosajoneuvokokoelma: museon esittely, kahvitarjoilu, kerätään kolehti. Kokoontuminen ja lähtö Mobiliasta klo 17

## HEINÄKUU

**Perjantai 1.7.-lauantai 2.7.** RestauRanta Markkinat Teivossa, Kts. ilmoitus HyrysSYS 2/2022 ja tammob.com  
**Tiistai 5.7.** Harrasteajoneuvotapaaminen Asikkalan Vääkssä. Yhteislähtö Mobiliasta klo 12  
**Tiistai 12.7. klo 16.30** Hämeenkyrön retki, käydään Rane Mäkipään luona, kahvit Kukossa. Lähtö Teivon ABC:ltä klo 16.30, Ranella 17.30



Retki Hämeenkyrön 12.7.

**Tiistai 19.7 klo 18** Tero Rämön traktorikokoelma. Halkohaavantie 61, Kuohenmaa, Kangasala. Lähtö klo 17.30 Mobiliasta Raurasta tehryt ja Linja-automuseo Lavia  
**Keskiviikko 27.7** (päivämäärää ei julkistettu) Lähtö Kolmen kulman ABC:ltä klo 15. Laviolla osallistutaan Raurasta Tehryt-paraatiin ja -tapahtumaan.

## ELOKU

**Lauantai 6.8. klo 10 alk.** Pikkola Piknik. Uusi kokoontumistapahtuma yhdessä VW-kerhon ja FHRA:n kanssa. Peräkonttikirppis, makkaraa, soppaa ja yhdessäoloa

## ELOKU

**Tiistai 9.8.** Maisema-ajo Hämeenkyröön. Lähtö Teivon ABC:ltä klo 16. Yrjölän maisemakahviossa kahvit ja pullat Kanttiautokruising. Lähtö klo 11 Hämeenpuisto, lounas ja näyttely klo 12 Mobiliassa, Erkki Frickin Arboretum klo 14, Vehoniemelle kahveilla 15.30  
**Lauantai 13.8. klo 11** Mero & Lang-Meron ajoneuvokokoelma Siivikkalassa Ylöjärvellä. Kokoontuminen Teivon ABC:llä klo 17.30. Kahvitarjoilu Kangasalan Varaosapäivät. Mobilian "Tiemestarin pihalla". Kts. ilmoitus HyrysSYS 1 ja 2/2022 ja tammob.com Vehoniemi-ajo. Tiedustelut ja ilmoittautuminen: leila@automuseo.com tai 050 365 7023. Ajo päättyy Kangasalan Varaosapäiville Mobilian yläpihalle.  
**Torstai 18.8. klo 17.30** MB-Klubin Mersu.-tapahtuma Mobiliassa. Tarkemmat tiedot Aripekka Lällä 050 596 9181 tai lalla.kolumbus.fi  
**Lauantai 27.8. klo 8-15**  
**Lauantai 27.8.**

## SYYSKUU

**1.9-4.9.** Romustusretki Faluniin. Lue HyrysSYS 2/2022 sivu 33 ja ilmoittaudu martti.piltz@gmail.com 15.7 mennessä

## LOKAKUU

## MARRASKUU

Syyskokous

## JOULUKUU

**Sunnuntai, 4.12. klo 15** Puurojuhla Sasin Toukolassa



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!**

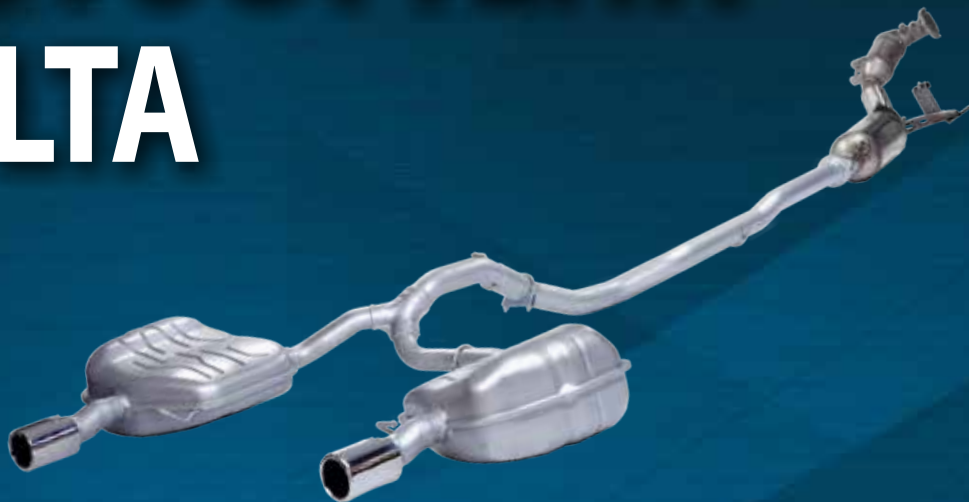
**JOS VAIN PARAS KELPAA!!!**

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

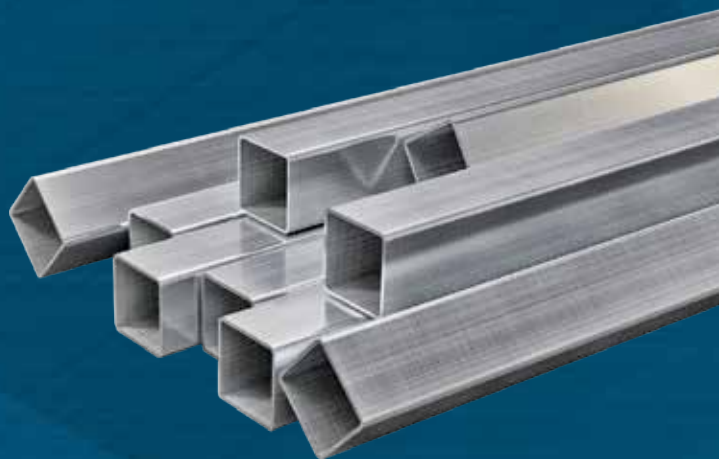
HENKIÖ- JA  
PAKETTIAUTOT



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](mailto:fенno@fennosteel.com)

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