

# HYRYSY

- MENOLAINEN

Tampereen Seudun Mobilistit ry

No 1 / 2024







## SISÄLTÖ

Puheenjohtajalta .....	3
Toimittajalta .....	4
50. Talviajo .....	5
Antti muistelee Tampereen mobilistien vaiheita .....	8
Mobilia-palkinto mobilistille.....	11
Keskusliiton kuulumisia .....	12
SAHK 64. Retkeilyajot ilmoittautuminen ja ohjelma	14
Merkkinurkka .....	16
Museoauton kilvet Suomessa .....	18
Rane muistelee, osa 80 .....	20
Bremen Classic autoshow 2024 .....	28
Matkalla Keski-Suomeen.....	31
Retkeilyajojen järjestäminen vastuullisesti ja	
hiilijalanjäljen kompensointi .....	34
Kesällä Mustaanlahteen .....	36
Tammobin 2024 tapahtumat .....	39

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



4041 0704  
Painotuote

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

### Vuoden 2024 HYRYSYSY:t ilmestyvät:

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

### ILMOITUKSET

Ilmoitusten mediatiedot: [www.tammob.com/hyrysSYSY/mediakortti2021.pdf](http://www.tammob.com/hyrysSYSY/mediakortti2021.pdf)

### ARTIKKELIT

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

### HYRYSYSY 1/2024 TOIMITUS:

Martti Piltz, Leila Suutarinen, Rainer Mäkipää, Hannu Aalto, Antti Prusi, Asko Nieminen, Keijo Nylander

### Kannen kuva:

Talviajajien ruokarastilla oli Chevrolet-paloauto vm. 1929 ruokapöytänä. Paikka oli Koskenlahti Oy Kintauden kylässä Petäjaveden kunnassa. Rastitehtävänä oli auton vuosimalli, teho ja paino. Kompa oli siinä, että vuonna 1929 Chevrolet toi markkinoille kuusisylinterisen moottorin. Ja vastaus siis: vuosimalli 1929, teho 52 hv ja paino 1 850 kiloa! Kuva mpz

## Puheenjohtajalta

# Uuden edessä

Tätä kirjoittaessa vuosi on juuri vaihtunut ja puheenjohtajakauteni käynnistynyt. Haluan kiittää teitä luottamuksesta ja ilmaista toiveeni siitä, että yhdessä voimme viedä yhdistyksemme läpi tämän merkittävän juhluvuoden. Sekä minä henkilökohtaisesti että koko yhdistys seisomme uuden tilanteen edessä. Martin pitkän ja ansiokkaan puheenjohtajakauden jälkeen minut valittiin tehtävään, ja olen osittain haastettu muuttamaan toimintatapojamme, sillä toimin edelleen täysipäiväisesti työelämässä. Tavoitteenani onkin jakaa vastuuta ja tehtäviä laajemmin sekä löytää keinoja, joilla saamme entistä suuremman jäsenkunnan osallistumaan aktiivisesti toimintaamme. Haluamme, että jäsenemme eivät pelkää osallistua tapahtumiin, vaan myös osallistuvat niiden suunnitteluun ja toteutukseen.

★ ★ ★

Jo nyt on havaittavissa aktiivisuuden lisääntymisen merkkejä. Viime vuonna sain mahdollisuuden osallistua "nuoriso" -ryhmän kokouksiin, joita hallitus oli kutsunut koolle muutamia kertoja. Tavoitteenamme oli kerätä ideoita toimintaamme ja kuulla, millaisena se näyttäytyy uudempien ja nuorempien jäsenten silmin. Ryhmän innostus ja ideointitaito yllättivät minut positiivisesti, ja tämä kokemus vahvisti uskoani siihen, että jäsenistössämme on paljon potentiaalia ja intoa, joita voimme hyödyntää tulevien haasteiden ja toimintamme kehittämisen parissa.

Vastuiden ja toimien tehokkaammaksi jakamiseksi tulemme perustamaan, entisten lisäksi, uusia toimikuntia ja käynnistämään erilaisia projekteja. Toimikunnille osoitetaan enemmän itsenäistä vastuuta ja päätösvaltaa, samalla kun niille annetaan velvollisuus suunnitella toimintaa ja vastata laatimastaan toimikuntaohjelmasta budjetista. Tulevan kauden keskeisenä haasteena on talouden tasapainottaminen ja suorasukaisesti sanottuna kulujen karsiminen. Kulukarsinta on jo osittain aloitettu, mutta paljon työtä on vielä edessä. Toimintamme ja tapahtumien järjestämisen on oltava taloudellisesti kestävällä pohjalla.

★ ★ ★

Tuottojen osalta meillä on jäsenmaksujen lisäksi ainoastaan Restaurantpäivät. Ne kulta-ajat, jolloin markkinat tuottivat merkittäviä summia, ovat historiaa, ja on odotettavissa, että markkinatuotot pienenevät edelleen tulevaisuudessa. Pyrkiväksämme silti saamaan jonkinlaista tuottoa markkinoilta, hallitus on päättänyt järjestää vuonna 2024 kolme yhden päivän markkinatapahtumaa Mobilian alueella. Teivossa tapahtumien järjestäminen ei



ole osoittautunut kustannustehokkaaksi, minkä vuoksi niistä on päätetty luopua.

Tapahtumarintamalla ei ole odotettavissa välitöntä radikaalia muutosta, vaan jatkamme osittain tutuilla tapahtumilla, joita mahdollisesti täydennetään uusilla ideoilla. Yksi esimerkki on "nuoriso" -ryhmän toive hiljaisen tiedon tallentamisesta koskien mm. kerhomme kalustoa ja siihen liittyviä niksejä ja käytäntöjä. Haastankin vuosikymmenien aktiivit jakamaan tietoaan ja osallistumaan tiedon tallentamiseen. Jutellaan, kirjoitetaan ja videoidaan asioita talteen, ettei arvokas tieto katoa.

★ ★ ★

Luentoja ja esityksiä pyrimme lisäämään ja ehkä niillä osittain myös korvaamaan yritysvierailuja. Tänä vuonna tehtävänä on järjestää SAHK:n 64. Retkeilyajot 8.6.2024. Valmistelut ovat jo alkaneet syksyllä, kiitän niitä, jotka ovat jo antaneet panostansa tapahtuman järjestämiseen. Paljon työtä on vielä edessä, erityisesti tapahtuman päivänä tarvitsemme runsaasti apua erilaisiin tehtäviin.

Toinen merkittävä tapahtuma on kerhomme 60-vuotisjuhla syksyllä. Antti ja Martti, kokeneet entiset puheenjohtajamme, ovat luvanneet osallistua järjestelyihin, ja heille esitän kiitokseni jo etukäteen. Kuulemme kesän aikana, miten juhlistamme huikkea 60 vuoden taivalta.

★ ★ ★

Lopuksi pyydän hieman pitkämielisyyttä, jos kaikki ei suju heti täydellisesti. Minulta vie hetken omaksua asioita ja rakentaa tarvittavia yhteyksiä. Haluan olla myös helposti lähestyttävä puheenjohtaja, joten tulkaa juttelemaan tai laittakaa sähköpostia, jos mielenpäällä on jotain. Yhdessä me onnistumme!



# Puoli vallattoman vanhuksen päiväkirja

Kun ikätoverini Sauli jäi eläkkeelle, on minunkin syytä seurata esimerkkiä. Ei taida enää rullaluistelu onnistua kummaltakaan ja onnekseni talvi oli niin kenkku, etten päässyt hiihtämään. On Alexin aika. En kehtaa laittaa tähän lehteen ilmoitusta, että Hyrsyn toimittajaa haetaan, mutta vielä kolme numeroa lupaan tehdä. Halukkailla on aikaa harkita!

## Niin paljon hyvää ja kaunista

Varmasti jokainen ihminen, suomalainen ja mobilisti voi olla Valtioneuvoston ja EU:n kanssa samaa mieltä, että on hienoa edistää autoalan kiertotaloutta, romuajoneuvojen asianmukaista käsittelyä ja vähentää ajoneuvojen elinkaarenaikaisia ympäristöhaittoja, sekä turvata siten kriittisten raaka-aineiden saantia EU:ssa. Myös ajoneuvojen osien uudelleenkäyttöön ja romuajoneuvojen kierrätykseen liittyvän liiketoiminnan kasvu on ihan hyvä juttu. Romarilthan saa silloin parempia osia. Ja totta kai kuorma- ja linja-autot,

perävaunut, erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvot, moottoripyörät sekä kolmi- ja nelipyörät kuuluvat samoihin talkoisiin.

## Ajoneuvoharrastus meinasi mennä pesuveden mukana

Puhe on tietysti ”romuautodirektiivista”, joka ei ole direktiivi vaan EU:n asetus. Alan liiketoimijat lähtivät siihen innolla mukaan. Asetus esitetyssä muodossa kiistatta olisi vaikeuttanut ajoneuvoharrastusta ja erityisesti meidän suomalaista mobilismia, missä ajoneuvojen itse rakentaminen ”metsäautoista” on vielä yleistä ja asetuksen tarkoittamat romuautot ovat varaosavarastoja. Asetusta ei vastusta varmaan kukaan. Se jatkaa tietysti kehitystään lopulliseen muotoonsa ja tulee lähiaikoina voimaan koko EU:n alueella.

Kun Valtioneuvosto pyysi lausuntoja, asia kiinnosti lähinnä Ympäristövaliokuntaa. Viime metrillä SAHK lähetti oman lausuntonsa ja sai Liikenne- ja viestintävaliokunnan kiinnostumaan asiasta. Kun sit-



ten Liikennevaliokunta kysyi SAHK:n mielipidettä, se saikin suurta ymmärtämystä valiokunnassa ja vaikutti merkittävästi lausuntoon.

## Pisteet kotiin

SAHK:n on ilmaissut harasteajoneuvokentän puolesta kannanoton ja ehdotuksen, miten nämä kaikki asetuksen maailmaa syleilevät tavoitteet voidaan saavuttaa, mutta kuitenkin säilyttää mahdollisuus mobilismille ja laajemmin ajoneuvoharrastukselle osana liikenteen kulttuuriperintöä.

Voi tietysti aina kysyä, mikä asia on livennyt kansainvä-

lisen etujärjestömme FIVA:n hyppysistä. Mutta sitä on ihan turha pohtia, kun asia on näin pitkällä. Joskus läheltä ei näe kauas. SAHK otti kopin ja hoiti homman hienosti, koska se on meidän etujärjestömme. Nyt meillä on ystäviä ainakin Eduskunnassa. Paikallisesti kerhommekin pitää jaksaa venyä makkaranuotiolta päättäjien puheille. Näin voi varmasti tulkita Puheenjohtaja Petrin palstan tekstiä.

Mpz

# 50. Talviajo

Teksti ja kuvat Martti Piltz (ellei toisin mainita)

Vuonna 1973 järjestettiin ensimmäinen Talviajo. Siis 51 vuotta sitten, koronankehveli vei yhden ajot välistä pois. Missään ei ole laskuvirhettä, vaan Talviajo ajettiin nyt 50. kerran. Keski-suomalaiset juhlivat tapahtuman perustajina seitsemää kohtuullisen varttunutta herraa: Pentti Arvio, Hannu Asunta, Alpo Hintikka, Risto Höylä, Uolevi Kekko, Matti Talvio ja Esko Wirkkala. Heistä oli viisi paikalla. Nimissä on tuntuja esimerkiksi Tampereen seudun mobilistien perustajista. Keski-Suomen Mobilistit ry on perustettu vasta vuonna 1971, joten Talviajojen käynnistäminen on ollut nuorelta ja pieneltä kerholta mahtava suoritus. Olimme Antti Prusin ja Subaru Legacyn kanssa viemässä kerhomme muistolaajaa Jyväskylän joukolle.

## Homma hallussa

Talviajoissa on kiva käydä, kun tapahtuma menee omalla painollaan. Eli siis näyttää menevän omalla painollaan. Kysymys on enemmän siitä, että kun joka vuosi harjoitellaan, niin osataan. Missään ei enää 49 harjoituskerran jälkeen tarvitse elvistellä, vaan homma pelaa.

Tapahtumaan otetaan 150 autokuntaa ja kiintiö on täynnä. Lisäksi on lyhyellä reitillä muutama auto, nyt oli 14. Lyhyellä reitillä autojen ikähaitari oli vuosimallista 1925 vuoteen 1994. Pitkällä reitillä vain hitusen suppeampi, kun vanhin A-Fordi oli vuodelta 1928 ja nuorimmat vuodelta 1993. Selvä enemmistö, muistaakseeni 47 autoa, eli noin kolmannes autoista, olivat 1980-luvulta. Komeat kattaukset kummallakin reitillä. Ajon oikeastaan ainut huono juttu on, ettei ”pitkällä reitillä” näe näitä vanhimpia autoja lainkaan.

## Hyvillä teillä

Kateeksi käy keskisuomalaisia, kun talvella voi reitin vetää mille tahansa uralle, jonka voi aurata.



Järvenpään Matti ja hänen Citikka B12 Terästorpedo vm. 1925 on osallistunut joka vuosi ajoon. Koska en yrityksestä huolimatta pystynyt kuvaamaan Citikkaa, jota tällä kertaa ajoi Matin poika Ville-Veikko Järvenpää, niin tässä on kerhon arkistosta suunnilleen 50 vuotta vanha talvikuva Matista. Matin kertomukset vanhoista Talviajoista olivat hurjia. Keski-Suomalaisen toimittajakin oli pyörtynyt, kun hän esitti kuinka verta juodaan. Matti on legenda Keski-Suomessa. Hän oli kuolemaansa saakka toinen osallistuja, jolla oli jokaisesta ajosta muistolaatta. Nyt niitä enää keräilee Matti Talvio tällä pallolla.



Kello yhdeksän aikoihin oli vielä vähän hämärää, kun autot järjestettiin kentälle numerjärjestykseen odottamaan pääsyä jäärädalle ja siitä reitille. Sitä ennen piti tietysti ilmoittautua ja tunnistaa rasti tehtävänä erilaisia autoja omituisista valokuvista. Kenttäamiainenkin oli tarjolla. Tämä taisi olla ensimmäinen kerta, kun ei tarvinnut palella lainkaan.

Kukaan ei ole niin hienohelma, että kyselisi mitä lumen alla on. Kesäisin syntyy kauhea poru, jos hiekkatielle suunniteltu auto joutuu ajamaan hiekka- tai soratiellä.

Kun Keski-Suomessa ajellaan, niin tuttuja teitä tulee aina vastaan jo kymmenen vuoden kokemuksella aika paljon, puhumattakaan Antin yli kolmenkymmenen ajon kokemuksella.

Tiet ovat mutkaisia ja mäkiä ja siksi mielenkiintoisia. Reitille osui Suomen MM-rallin pikataival klassikoista Urria ja Jukojärvi. Maisemat vaihtelevat kyllä Jyväskylän pienteollisuus

## 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





Folkkari ei ehkä ole talviautona kaikkien mieleen, mutta hyvä se oli kahtaikanaan aikansa teillä, joita ei ehditty auroamaan kovin tuihaan. Siihen aikaan (tämä VW Typ 1 on vuosimallia 1958) talvirenkaat olivat melko harvinaisia. Jos niitä oli, niitä usein käytettiin vain vetopyörissä. Siten pääsi eteenpäin, pysähtymisellä ei nyt ollut niin väliä! Ja vaikka tässä Folkkarissa lisävalot ovat "ajamukaiset", ei niitä monessakaan autossa ollut, vaikka sen ajan rallit ajettiin käyttöautoilla.



Hienokuntoinen Ford K1211 on nähty monissa ajoissa, myös Talwiajoissa. Ovessa lukee Honkanen, mutta kotipaikka on Espoo eikä Kangasala. Se oli yksi harvoista kuorma-autoista.



Tuntuu hienolta, että väki haluaa ulkoiluttaa isoja jenkkejä perustaltiautojen Volvojen ja Saabien joukossa. Jenkkien leveä raideväli voi tehdä ajamisesta jännittävää, mutta lämpöä niissä riittää- Tämä Ford Thunderbird vm. 1965 oli tosi hienon näköisessä kunnossa. Kuvassa alkaa jo ilta hämärtää, kun viimeiset autot pinnistelevät kohti maalia.

alueisiin ja synkkiin metsiin ja valtaviin hakkuu aikeisiin. Reittillä oli sitten ihan vitivalkoista lunta ja ajoittaista auringonpaistetta.

Sää suosi ja ei suosinut ajoja. Talwiajo ajetaan tilastollisesti vuoden kylmimpänä viikonloppuna. Onneksi nyt kylmä tuli vasta viikon myöhässä. Järjestäjät varmasti kiroilivat mielessään, kun lähtöä ennen lämmin sää ja lumipyry pehmittivät startin järjestelykentän niin, että monia takavetoautoja jouduttiin työntämään. Mutta

nopeasti auratraktori kaivoi kovan pohjan esille ja kaikki pääsivät lähtöruutuihin. 150 autoa yhdessä kasassa on aika-moinen baletti.

### Autokanta

Talwiajo kerää aina laajan kattausten ajoneuvoja. Nytkin oli yksi sivuvaununpyörä, Dnepr K650, edustamassa vajaapyöräisiä. Kuorma-autoja oli pari kappaletta, taisi joukossa olla Scaniaakin ja ruotsalaisen Kebbe Kristofferssonin Volvo B 616

bussi. Se on ollut lähes luke-mattomia kertoja mukana. Nyt jäi hieman epäselväksi pääsiko se reitillä läpi. Alkaa aika jo sitä vähän rasittaa.

Keskimäärin autot olivat 1980-lukulaisia ja silloinhan oli paljon hyviä talviautoja, joista valtaosa oli valmistettu Ruotsissa. Niin oli Talwiajoissakin. Ruotsalaisia autokuntia oli taas paljon. Heillä kaikilla taisivat autot olla siellä valmistettuja. Mutta kyllä niitä riitti kotimaisillekin kuskeille. Eksotisempia automerkkejä edusti-

vat muutamat Porschet, NSU Ro80, Opel Monza, Jaguar, joskin niistä moni on aikaisem-minkin ollut mukana. Ladat, Warpuset, Mosset ja muut "Itä-autot" olivat edustettuina, mutta useimmin vain yhtenä yksilönä. Mersuja on aina paljon, koska se on museorekisterin yleisin merkki. Kaikkiaan kattaus on monipuolinen ja hieno.

### Kulttuurikohde

Melkein joka Talwiajooon on löytynyt joku uusi mielenkiintoi-

nen kohde. Tällä kertaa lumen peittämästä metsästä pöllähti Petäjaveden kunnan Kintauden kylässä Koskensaarella vanha tehdas ja kokonainen tehdas-yhdyskunta. Koskensaaren tehdas sai alkunsa Koskensaarella 1850-1897 toimineesta rautaruukista ja on Keski-Suomen vanhin yhtäjaksoisesti toiminut teollisuuslaitos.

Tehtaan historia alkoi 1840-luvulla Pengerkosken perustetusta rautahytistä, joka siirrettiin 1850 Kintaudelle.

Naulojen valmistus aloitettiin 1860. Ruukin raudanvalmistus päättyi 1900-luvun alussa Koskensaarella toimi naulatehtaan lisäksi saha, laatikkotehdas, puusepäntehdas sekä terä- ja täppäntehtas. Ja mikä melkein uskomatonta: tehdas tekee edelleen nauloja. Tehdas on perheyrittäjä neljännessä sukupolvessa ja osa Helsingin Rauta Oy:tä. Tehtaan johtajan talo on täydessä tikissä ja tietysti hiukan verran komeampi kuin muut lähiseudun talot.

Tehtaan pihalle oli järjestetty lyhyen reitin lähtö ja pitkän reitin ruokailutauko. Tehtaan paloauto toimi ruokapöytänä ja soppa tuli suoraan soppatykistä. Ulkoruokailu sopii vanhaan Talwiajon "äijäperinteeseen" ja nyt lämpimissä kelissä oli mukavaa vaihtelua.

### Mitä tästä opimme?

Ottaen huomioon ikämme, luultavasti ei mitään. Talwiajo on hieno tapahtuma. Ensi kesän



Talwiajo on varsinkin alkuvuosina ollut todellinen seikkailu telttamajoituksineen ja ulkoruokailuineen. Ulkoruokailu nytkin oli, mutta noin nollakeli teki siitä ihan mukavan. Kuten kuvasta näkyy, ei reitin puolivälissä varsinaista tungosta ollut. Autoja tuli, pysähtyi soppalle ja jatkoi matkaansa. Soppatykissä tulee tunnetusti hyvää soppaa.



Pikkukillenä Helsingissä asuessani poliisi ajeli Volvo PV 832 Emakolla (= Suggan ruuksiksi). Oli niitä takseinakin. Ruotsalaisilla osanottajilla on aina ollut Emakko, jossa on iso miehistö. Autossahan on "adjutantini istuimet" etu- ja takapenkin lisäksi. Ainakin autokunnalla on aina näyttänyt olevan hauskaa. Auto on vuosimallia 1951. Talwiajoissa ajo päättyy siihen, että maalipaikalla järjestäjät luovuttavat osallistumisaikaa. Ulkomaankielisille ei aina ole ihan selvää, mistä on kysymys ja tässäkin järjestäjien edustaja on joutunut selittelemään, tai ehkä vain muistelemaan aikaisempia maaliin tuloja.



Netistä voi lukea, että Koskensaaren Oy, joka on Suomen kahdesta naulatehtaasta pienempi, tuottaa tasaisen varmasti kohtuullista voittoa. Silloin mahdollista ylläpitää tehdasta ja sen ympäristöä hyvässä kunnossa. Tehtaan paloauto on osa tätä kulttuuriperintöä. Hienoa, että se oli näytteillä, vielä hienompaa olisi ollut, jos se olisi koretelty mukana ajoissa.

Retkeilyajoja varten tietenkin piti tarkkailla, miten asiat on hoidettu, kun niitä pääsee joka vuosi viilaamaan. Aika monen vuoden osallistumisella ei yllätyksiä ei juuri tule. Toisaalta kuitenkin aina on jotain erilaista, mihin esimerkiksi sää vaikuttaa paljon enemmän kuin sulanmaan aikana.

Aika rohkeaa kokeilu oli ajat-taan osanottajat pelkän tiekirjan mukaan reitti läpi, siis ilman mitään tienviittoja. Toisin sanoen kuskin lisäksi matkustajallekin riitti työtä suunnistamisessa. Moni mämmi risteyskiä ja autoja tuli ja meni edestakaisin. Mekin mokailimme heti ensimmäisessä mahdollisessa risteyskässä. Toisaalta tietävästi kaikki tulivat pois metsästä omin avuin, eikä ketään jääty kaipaamaan.

Järjestäjät olivat keventäneet iltajuhlan ohjelman aika vähän. Palkintoja jaettiin vain voittajille. Lienee helppo arvata, ettei meidän autokunta kuulunut siihen joukkoon. Sahn puheenjohtaja Leila Suutarinen piti nasevan puheen, joka sai valtavat suosionosoitukset. Meitä on Antin kanssa aina ihmetellyt, kuinka vähän Talwiajot kiinnostavat meidän jäsenkuntaa. Olisiko Leilan autokunta ollut toinen tampere-lainen autokunta meidän lisäksi? Talwiajoja kannattaa lähteä kokeilemaan. On se sen verran mukava, että vaikka Antin ja minun ikämittari näyttää, että viimeinen kerta tuli tehtyä, niin vähän tekee mieli osallistua vielä "viimeisen" kerran! Antin ajokilpikettu on jo niin pitkä, että siihen voi kompastua. Ei yksi kilpi lisää, tee siitä merkittävästi vaarallisempaa!



# Antti muistelee Tampereen mobilistien vaihteita

Teksti Antti Prusi, kuvat Tammobin arkisto ellei toisin mainita

Vuonna 1959 vanhojen ajoneuvojen harrastajat pääkaupunkiseudulla perustivat SAHK:n eli alkuperäiseltä nimeltään Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry:n (SA-HK). Meidän seudulla Tampereen ympäristössä vanhoille ajoneuvoille sielunsa antaneille kavereille tuli halu myös liittyä tähän järjestöön. Ainakin parin harrastajan nimet tulee mieleen: Olavi Sallinen, Matti Järvenpää ja saattoi myös Rainer Mäkipää olla osallisena? Olen nähnyt joitain kaitafilmejä, kun nämä herrat ovat käyneet osallistumassa vanhojen ajoneuvojen tapahtumiin eteläisessä Suomessa.

## Oma kerho

Sitten vuonna 1964 Reni Hildeen, mies joka oli ollut myös perustamassa SA-HK:ta, tuli työharjoitteluun Kyröskoskelle. Siellä hänen ja Matti Järvenpään askeleet ja ajatukset kohtasivat. Nämä herrat päättivät kutsua harrastajia Härmälän leirintäalueelle perustamaan vanhojen ajoneuvojen seuraa. Väkeä saapui noin kolmisen kymmentä henkeä. Seuraavana syksynä 2.11.1964 allekirjoitettiin tamperelaisen autokoulun

tiloissa perustamisasiakirjat. Tarkoituksena oli liittyä kerhona SA-HK:hon eli perustaa SA-HK:n ensimmäinen paikallisosasto.

Näin asia periaatteessa tapahtuikin, ainoastaan vaan Helsingissä oli myös sellaisia jäseniä, joille tämä ei sopinut. He erosivat SA-HK:sta ja perustivat AHS:n eli Auto Historiallisen Seuran. Meidän ansioista siis (hi,hi!) on myös AHS perustettu? Oli siinä taustalla myös sisäiset erimielisyydet SA-HK:n automuseon perustamishankkeesta.

## Numerovirhe

Minun mielestä SAHK:n jäsenjärjestöjen numerointi on väärin. Tampereen Seudun Mobilistien järjestysnumero on neljä, eli meitä edellä on kolme kerhoa, jotka ovat perustettu vasta paljon, paljon myöhemmin. Kun meidät oli perustettu ja olimme liittyneet SA-HK:hon, kesti vielä viisi vuotta, kun seuraavat paikalliskerhot perustettiin. Niistäkin Keski-Suomen Mobilistien perustajissa oli samoja henkilöitä, esimerkiksi Risto Höylä, jotka olivat meidän kerhoa perustamassa. Meillä



Reni Hildeen ja Matti Järvenpää olivat melko erilaiset ihmiset, mutta oli heissä paljon yhteistäkin. Tässä 50 vuotta yhdistyksen perustamisen jälkeen Reni korjailee Matin asua Tammisaarella vuonna 2013. Kuva mpz

oli siis vaikutusta myös muiden kerhojen syntyyn. Nyt onneksi meillä on Leila SAHK:n nuijan varressa, niin tämäkin epäkohta voidaan palauttaa historiallisesti

oikeaksi! Kiitos Leila siitä! Tampereen Hatanpään alueella oli voimakas auto-kaupan keskittymä. Siellä oli muun muassa Tammer-Auto



Reni Hildeen ja Matti Järvenpää kutsuivat kirjeellä Härmälän leirintäalueelle 1.-2.8.1964 tietämiään ja tuntemiaan vanhojen autojen harrastajia keskustelemaan yhdistyksen perustamisesta. Paikalle kertyi 17 asiasta innostunutta mobilistia, joiden autot kuvattiin. Autoilla ajettiin esittelyajoja Tampereella ja Kangasalla.



SUURI AUTOMOBIILINÄYTTELY SITTEEN 1920-LUVUN

TAMPEREELLA  
10. 6. 67 klo 10-20  
11. 6. 67 klo 12-20

HATANPÄÄNVALTATIE 31 (HANKKIJÄ)

JÄRJESTÄJÄ: SUOMEN AUTOMOBIILI-HISTORIALINEN KLUBI  
TAMPEREEN KERHO

Kesällä 1967 mainostettiin, että Hankkijan tiloissa Hatanpäällä järjestetään suurin automobiilinäyttely sitten 1920-luvun. Näyttelyillä kerättiin rahaa toimintaan ja mainostettiin ajoneuvoperinneharrastusta. Kalustoa näyttää olevan jäsenkunnalta ja lainassa Sotamuseosta ja Tampereen Teknillisen museon kokoelmasta. Kaikkiaan 1920- ja 1930-luvun autoja oli näytteillä 31 kappaletta. Niitä tuli katsomaan 2 000 katsojaa.

ja Hankkija, joilla oli uudet kerhokomeat myymälätilat. Näissä tiloissa saatiin järjestettyä myös niin sanottuja vanhojen autojen näyttelyitä ja kerättyä hieman mainetta ja käyttöpääomaakin kerhollemme.

Niin, meidän nimi oli siihen aikaan SA-HK:n Tampereen kerho. Tämä oli hieman huono nimi. Tapahtui useasti niin, kun soitti johonkin yritykseen, tarkoituksena kerjätä tukea johonkin tapahtumaan, laitettiin puhelin kiinni sanoen, ettemme halua tukea ammattiyhdistyksiä! Tämän takia aloimme miettiä uutta nimeä kerhollemme ja nykyiseen nimeemme päädyimme varmaan 1980-luvun lopulla?

## Tiitolan Suvipäivät Saarikylässä

Nuo autoliikkeissä olleet näyttelytapahtumat olivat alkuvuosina isoimpia kerhomme järjestämiä? Valtakunnalliset retkeilyajot on järjestetty Hämeenlinna-Tampere 1970-luvun puolivälissä

(1976). Muistan, kun Tampereen Anttilan pysäköintitalo oli uusi. Maali ja osallistujanäyttely oli siellä. Kävin silloin ekan kerran moisessa rakennuksessa. Leilalla ja seuralla voi olla tästä ajasta filmi tallella? Mobiiliharrastajat eivät tykänneet kaupallisuudesta, joten varaosiakin vaihdeltiin ja näin aloitettiin hieman julkiset tavaroiden vaihtopäivät eli Tiitolan Suvipäivät Saarikylässä, veikkaisin aloitusta 1970-luvun alkuun?

## Oma tukikohta

Oma tontti ostettiin Kangasalan Ponsasta. Kanttiranta oli hieno paikka, mutta sinne ei saanut rakentaa mitään. Oli siellä kuitenkin vaatimatonta saunaa. Tämä tapahtui 1970-luvun alussa. Mutta sitten kerhoomme olivat liittyneet Leila ja Matti Aakkula ja he antoivat Kirkkojärven rannasta meille hehtaarin tontin. Tai ei he mitään antaneet, maa-alue ostettiin yhden markan hintaisena! Ponsan tontti laitettiin myyntiin ja eräs



Tiitolan Suvipäivät olivat Suomen ensimmäinen pick-nick-tyyppinen mobilistitapahtuma. Sinne kertyi väkeä ympäri Suomea. Nyt on melkein mahdoton kuvitella, että olisi valtakunnallinen mobilistitapahtuma, jossa on muutama auto heinäpellolla, majoitutaan teltassa ja possu paistuu vartaassa.



Kevätretki Kanttirannassa. Kuvassa tunnistettavissa ovat ainakin Risto Hietanen ja Harri Honkanen. Mukavalta näyttää! Kanttirannasta on avantouintikuviakin kerhon kokoelmissa, mutta tässä näyttätty perhekeskeisyys, mikä on ollut yksi tärkeä tekijä kerhon toiminnassa.



Restaurannan tontti vaati kantavaa maa-ainesta lähes mittaamattomia määriä sekä ajotiehen, mökin perustaksi että piha-alueelle. Sallisen Olavi ajaa Kanikkaa, joka kuvatiетоjen mukaan on lainassa Scan-Autosta ja ovesa lukee kuljetusliikkeen nimenä Tampereen Seudun Mobilistit. Pyöräkuormaaja on Sallisen koneita.



ostaja, kerhomme jäsen, ilmoitti maksavansa siitä aina 10 markkaa enemmän kuin edellinen tarjoaja. Olisiko kannattanut laittaa tuon lupauksen jälkeen kerhon talous kuntoon?

Vuosien 1974-1975 tarkasteluissa huomattiin, että Kirkkojärven tonttimme on aika pehmeätä vanhaa järven pohjaa. Onneksi meillä oli kaksi jäsentä, joilla oli hieman tuota Kangasalan soraharjua ja sen kuljettamiseen sopivia laitteita. Näin saimme mökin pohjan vahvistettua ja vuonna 1975

nousi ensimmäinen mökkimme.

Samoihin aikoihin myös Tiitolan Suvipäivät loppui Saarikylässä ja alkoi RestauRanta-päivät meidän omalla RestauRanta-tilalla. Matti Järvenpää oli hyvä kehittämään näitä nimiä. Hän kertoi muistelleensa erästä automerkkiä, jossa oli nämä kaksi R-kirjainta vierekkäin, että siinäpä hyvä nimi meidän tilalle. Kun rompepäiviä alettiin järjestää siellä, niin niistä tuli sitten R-R päivät!



Restaurannan "vanha mökki" oli komean näköinen valmistuessaan. Se valmistui pitkän talkoilun jälkeen lopullisesti joulukuussa 1976. Matti Järvenpää oli kehittänyt jo vuotta aikaisemmin restaurointi- ja ranta-sanoista nimen RestauRanta, jonka lyhenteeksi sopi erään automerkin niikirjaimet.



Ensimmäiset "oikeat" RestauRanta-päivät vietettiin 21.-22.8. 1976 RestauRannassa, siis ennen mökin virallista valmistusta. Päivät olivat kooltaan hyppäys uuteen luokkaan Tiitolan Suvipäivien jälkeen.

## PILAKUVIA

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

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

Ensimmäinen painos myytiin heti loppuun.

Kirjan hinta on 14 euroa.

Sitä on myynnissä:

Kaleviltä suoraan +358 505969121 ja

Nokkosen puutarha, Uusi-Epaalantie 6, 36600 Pälkäne

Ja kun Vehoniemen Automuseo avautuu keväällä niin myös sieltä.



# Mobilia-palkinto mobilistille

Vuoden 2024 tieliikennehistorian Mobilia-palkinto on myönnetty teokselle Olympiavuoden Klassikot – Tarinoita 1952 automalleista.

Autoharrastaja ja Automobiilin päätoimittaja Jan-Erik Laine vie lukijansa pulan, niukkuuden ja jälleenrakennuksen aikaan, jossa pääosan saavat olympiavuonna 1952 maahan tuodut henkilöautot.

## Muistojen olympiavuosi

Idea olympiavuoden klassikoista tuli Jan-Erik Laineelle Klassikot-lehden teemanumeroita suunnitellessaan. Taustatutkimukseen kului kymmenisen vuotta, kun hän kiersi autoharrastajien talleissa ympäri Suomea.

Autojen vaiheisiin liittyy paljon tarinoita, mutta joskus ne ovat myös perättömiä tai liittyvät johonkin toiseen autoon. Upeimmaksi autoksi Jan-Erik nostaa vuorineuvos Tor Nesslingin Bentleyyn, jonka nykyinen omistaja huollatti ja katsastutti kirjaa varten.

Olympialaiset vaikuttivat myös liikenteeseen. Kirjassa kerrotaan, kuinka Suomen ensimmäiset liikennevalot saatiin toimimaan Helsingissä syksyllä 1951. Koska autoilevia turisteja odotettiin paljon, suunniteltiin ja rakennettiin monia tilapäisiä reittejä, pysäköintipaikkoja ja jopa yksi silta.

Palkintolautakunta luonnehti voittajateosta laadukkaasti tuotetuksi, selkeäksi ja helppoluokiseksi. Tuomaristo ilahdutti, että kirjan autot kuvataan osana aikaansa ja niihin rakennetaan laajempi taustoitus. Lisäksi on rakennettu siltaa tämän päivän mobilismista 1950-luvulle. Jokaisen auton tarina on kirjassa kiinnostavasti tarjoiltu henkilö- ja entisointitarinoineen.



Jan-Erik Laine palkittiin tieliikennehistorian Mobilia-palkinnolla teoksestaan Olympiavuoden Klassikot – Tarinoita 1952 automalleista (Viipalemediat, 2021). Kirja on saatavilla Mobiliasta ja Vehoniemestä. Kuva: Heidi Rytty/Mobilia

Tuomariston mukaan kirjassa näkyy innostus ja intohimo mobilismiin. Kokonaisuuden kruunaa kaunis kuvitus.

## Kunniamaininta kasarille

Tuomaristo huomioi kunniamaininnalla Timo Laitisen teoksen Auto 80-luvulla – arki-autoja ja erikoisuuksia (Alfamer, 2022). Kirja on nostalgiamatka 1950-1960-luvuilla syntyneille, jotka 80-luvulla hankkivat tai haaveilivat ensimmäisistä autoistaan.

Palkintolautakunnan puheenjohtajana toimi Suomen historian dosentti Marko Tikka. Tuomaristo kuvaili vuoden 2024 kilpailua tasaiseksi, kaikkien kilpailuteosten parissa oli helppo viihtyä. Raati painotti arvioinnissa luettavuutta, tiedon tasoa ja luotettavuutta, yleisilmettä sekä luovuutta. Kilpailuun osallistui kaikkiaan 12 eri teosta.

Mobilia säätiö jakaa 4 000 euron arvoisen tieliikennehistorian Mobilia-palkinnon joka toinen vuosi. Tavoitteena

on edistää korkealaatuisen historiatiedon tuottamista, kansantajuistamista ja julkaisemista tieliikenteen alalta. Palkinnon lahjoittavat Mobilia säätiön taustayhteisöt.



# Keskusliiton kuulumisia ja vähän muutakin kerrottavaa

Keski-Suomen Mobilistit puoli vuosisataa sitten selvittivät, että mihin aikaan vuodesta Keski-Suomessa on kylmintä ja eniten lunta. Ilmatieteen laitos osasi vastata, että helmikuun alussa ja siitä lähtien koronapoikkeusta lukuunottamatta on Keski-Suomessa ajettu helmikuun alussa Talviajot mutkaisissa, mäkisissä ja runsaslumisissa maisemissa - usein metsäautoteilläkin. Ensimmäiset omat talviajoni olen istunut isän kyydissä ja muistan senkin, kun Korpilahdella Järvenpää Matti lähtöpaikalla joi paikalliskaupasta ostamaansa verta pullosta ja nuori toimittajanainen pyörtyi tätä katselessa. Pitkästä aikaa osallistuin tänä vuonna Talviajoon Seppo Moision ja Sakari Ahvenlammen kanssa nastarenkaisella Dodge Coronetilla. 50 vuotta sitten isä sovitteli reitin varrella lumiketjuja vuosimallin 1924 Rugbyyn. Silloin pakkastakin oli enemmän.

SAHKry:n tämä kuluva vuosi on nimetty vakautuksen, edunvalvonnan sekä museoajoneuvotarkastuksen vuodeksi. Viime vuoden lopulla keskusliitto antoi lausunnon Ympäristövaliokunnalle ja helmikuun lopussa todella lyhyellä aikavälillä myös Liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Asia oli ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi ajoneuvojen suunnittelua koskevasta kiertotalousvaatimuksista ja romuajoneuvojen jätehuollosta, asetusten (EU)2018/858 ja 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivien 2000/53/EY ja 2005/54/EY kumoamisesta (ajoneuvojen kiertotalousasetus). Alla olevan linkin takaa löydät Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunnon, joka koskee meitä autoharastajia. Se on julkinen asiakirja. Jos et jaksaa lukea koko nivaskaa, niin lopussa valiokunnan perustelut kohdassa on kolme kappaletta, jotka ovat meidän ajoneuvoharrastajien kannalta



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

tärkeitä, sillä EU:n edellämainittuihin asiakirjoihin liittyvä Liite Romuajoneuvoista on jäätävä. Nyt meidän pitää vielä huolehtia siitä, että ne lausumamme pysyvät mukana, kun asiaa valmistellaan eteenpäin.

Oli hienoa havaita, että suomalaisissa kansanedustajissa on henkilöitä, jotka yli puoluerajojen ovat ymmärtäneet ajoneuvoharrastajien merkityksen liikkuvan kulttuuriperinnön turvaajina, erikoisosaajien työllistäjänä sekä kulttuurimatkailun luojina sekä osallistujina - en halunnut käyttää sanaa kuluttajina! Valiokunnan lausunto on luettavissa <https://www.eduskunta.fi/valtiopai-vaasiakirjat/LiVL+1/2024>.

Lehdistössä on ollut uutisia rekisterikilpimääräyksen uudistamisesta. Uudistuksessa on tarkoitus muuttaa Y-kirjainta siten, että se erottuu paremmin V-kirjaimesta. Uudistuksen taustalla on näiden kirjainten luettavuuden parantaminen ja erottuvuus niin silmämääräises-

ti kuin automaattivalvonnassa. Traficomista on kerrottu, että jo rekisterissä olevia kilpiä ei tulla vaihtamaan ja jo valmistetut ja vielä varastossa olevat uudet kilvet, joissa on ko kirjaimia tullaan käyttämään. Asia on tulossa lausunnon keväällä ja SAHK tulee olemaan tässäkin asiassa valveilla ja seuraamaan asian valmistetua.

Syyskokouksessa päätettiin keskusliiton uudet säännöt, jotka Patenti- ja rekisterihallitus on hyväksynyt helmikuun alussa. SAHK Road Book 2023-2030...2050 strategian ja edunvalvontatoiminnan vahvistamiseksi SAHK on muuttanut sääntöjään mm. luomalla uuden jäsenyysmuodon, edunvalvontajäsenyyden, joka mahdollistaa, että mikä tahansa historiallisten ajoneuvojen harrastajien yhdistys, kerho tai vastaava yhteisö Suomessa voi liittyä SAHK:n edunvalvontajäseneksi. Tavoitteena on saada mukaan harrastajayhteisöjä laajalti tuomaan lisää voimaa yhteisten edun-

valvontatoimien toteuttamiseen paitsi Suomessa niin myös EU:n suuntaan. Kevään aikana SAHK:n hallitus valmistelee kevätkokoukselle edunvalvontastrategian eli seuraavassa lehdessä asiasta enemmän.

Järjestäytymiskokouksessa hallitus perusti aineettoman kulttuuriperinnön työryhmän, jonka puheenjohtajana toimii Mikko Pentti, jäsenenä Martti Piltz, Outi Kela Satakunnasta ja allekirjoitanut. Kerran on jo kokoustettu ja maaliskuussa seuraavan kerran. Perästä kuuluu tässäkin asiassa.

Seuraava harrasteajoneuvotapahtuma, johon olen menossa on Peugeot-kerhon vuosikokous ja Vetkun Kevätpäivän tasaus. Kevätpäiville on tarkoitus lähteä Pauliinan Magirus-Deutz Plutolla.

Keväisin terveisin  
Leila Suutarinen  
SAHK ry, puheenjohtaja  
puh 050 365 70 23  
[leila@automuseo.com](mailto:leila@automuseo.com)

www.tammob.com  
SAHK  
FIVA  
TAMPERE 2024  
64  
SAHK  
RETKEILYAJO  
7.-9.6.2024  
TAMPERE  
SCANDIC ROSENDAHL



# SAHK 64. RETKEILYAJOT

Tampere 7.-9.6.2024

SAHK ry:n 64. valtakunnallinen Retkeilyajo



Ilmoittautuminen ensisijaisesti nettilomakkeella [www.tammob.com/retkeilyajot-2024](http://www.tammob.com/retkeilyajot-2024)

Osallistuja: \_\_\_\_\_

Osoite: \_\_\_\_\_ Puhelin: \_\_\_\_\_

Sähköposti: \_\_\_\_\_

Kerho: \_\_\_\_\_

Alle 35-vuotiaan kuljettajan syntymäaika Turun Malja -kilpailuun: \_\_\_\_ . \_\_\_\_ . \_\_\_\_

Ajoneuvon merkki ja malli: \_\_\_\_\_

Valmistusvuosi: \_\_\_\_\_ Rekisterinumero: \_\_\_\_\_

Valmistusmaa: \_\_\_\_\_

Lisätietoja: \_\_\_\_\_

## OSALLISTUMISET

Ajoneuvoluokka:  ABC  DE  F  G  H  M  N  U

Reitit: Luokat DE, F, G, H ja N: n. 120 km, luokat ABC, M ja U n. 80 km

Osallistumismaksut	Yksikköhinta	Määrä	Yhteensä
Ajoneuvo ja kuljettaja	70 € / ajoneuvo	_____	_____
Matkustaja yli 12 vuotta	35 € / henkilö	_____	_____
Matkustaja alle 12 vuotta	Maksuton	_____	_____
Tervetuloisuus pe 7.6.	15 € / henkilö	_____	_____
Iltajuhla la 8.6.	50 € / henkilö	_____	_____
Iltajuhla la 8.6. lapsi 4-12 vuotta	25 € / henkilö	_____	_____
Iltajuhla la 8.6. lapsi alle 4 vuotta	Maksuton	_____	_____

## Asu-ajoneuvokilpailu

Osallistun asu-ajoneuvokilpailuun 10 € / autokunta \_\_\_\_\_

## Entisöinnin laatukilpailu

Osallistun laatukilpailuun 50 € / ajoneuvo \_\_\_\_\_

## Ennakoilmoittautuminen

Ilmoittaudun 31.3. mennessä -10 € / ilmoittautuminen \_\_\_\_\_

## Jälki-ilmoittautuminen

Jälki-ilmoittautuminen 7.-17.5. 20 € / ilmoittautuminen \_\_\_\_\_

Yhteensä: \_\_\_\_\_

**HUOM!** Mikäli osallistut Retkeilyajoihin samalla ajoneuvolla kuin vuonna 2015 tai sen jälkeen, riittää että ilmoitat autosi rekisteritunnuksen. Kuva löytyy jo arkistosta.

**Ilmoittautuminen lähetettävä 6.5.2024 mennessä. Ilmoittautumisen jälkeen saat laskun sähköpostissa.**

1) Ilmoittautuminen ensisijaisesti nettilomakkeella [www.tammob.com/retkeilyajot-2024](http://www.tammob.com/retkeilyajot-2024)

2) Tällä lomakkeella – täytä ja postita valokuvan kera. Tampereen Seudun Mobilistit Ry, c/o Ari-Pekka Lällä, Kultasiipi 4, 33960 Pirkkala

**HUOM!** Jos ilmoittaudut 6.5.2024 jälkeen, ajoneuvosi kuva EI ole ajojulkaisussa!!

## SAHK 64. Retkeilyajot 7.-9.6.2024

### PERJANTAI 7.6.

#### Entisöinnin laatukilpailu

Laatuarviointi toteutetaan Plus Katsastus Pirkkalan toimipisteessä, Mustimäenkuja 1, 33950 Pirkkala.

Tuomaristo sopii arviointiajan osanottajien kanssa. Kilpailu on tarkoitettu vain Suomessa rekisteröidyille ajoneuvoille, joilla ei ole aikaisempaa I-palkintoa SAHK:n entisöinnin laatukilpailuissa. Ilmoittautuminen laatukilpailuun on tehtävä 6.5.2024 mennessä nettilomakkeella tai oheisella kaavakkeella.

Tervetuloisuus Scandic Hotel Rosendahlin talvipuutarhassa klo 19.

### LAUANTAI 8.6.

**Ajotapahtuma** alkaa kello 9.00 Scandic Hotel Rosendahl, Pyynikintie 13, 33230 Tampere.

Ajoreitin pituus on noin 120 kilometriä. ABC-, M- ja U-luokat noin 80 kilometriä.

Reitin varrella on 7 tehtävärastia.

Lähtöpaikalle saavuttaessa tarjolla aamukahvit luonnon helmassa lähtöalueella. Reitin varrella on tarjolla lounas. Iltajuhla (Scandic Hotel Rosendahl) alkaa klo 19.00 ruokailulla, jonka jälkeen jaetaan kilpailujen palkinnot.

### RETKEILYAJON SÄÄNNÖT

Ajoneuvoon voivat osallistua 1993 ja sitä ennen valmistetut ajoneuvot, joiden tulee olla mahdollisimman alkuperäiskuntoisia tai entistettyjä ja tieliikenteeseen hyväksytyjä. Jokaisella ajoneuvolla on oltava voimassa oleva liikennevakuutus ja kaikki osallistuvat tapahtumaan omalla vastuullaan.

### Retkeilyajoluokat

<b>ABC</b>	Ennen vuotta 1940 valmistetut henkilöautot
<b>DE</b>	1940-1959 valmistetut henkilöautot
<b>F</b>	1960-1969 valmistetut henkilöautot
<b>G</b>	1970-1979 valmistetut henkilöautot
<b>H</b>	1980-1993 valmistetut henkilöautot
<b>M</b>	Moottoripyörät, moottoripyöräksi rekisteröidyt kääpiöautot ja mopot
<b>N</b>	Naiskuljettajat (ajoneuvossa vain naisia ja alle 15-vuotiaita lapsia)
<b>U</b>	Erikois- ja hyötyajoneuvot

### Asu-ajoneuvokilpailu

Maksullinen kilpailu ennakoilmoittautuneille ajoneuvokunnille. Arviointi suoritetaan lounastauon yhteydessä ennen ruokailua.

### Asu-ajoneuvokilpailun luokat

- A** Ennen vuotta 1950 valmistetut ajoneuvot
- B** 1950-1969 valmistetut ajoneuvot
- C** 1970-1993 valmistetut ajoneuvot

### ILMOITTAUTUMINEN

Ilmoittautuminen 6.5.2024 mennessä.

Ennakoilmoittautumalla 31.3.2024 mennessä saat 10 € alennuksen kokonaismaksusta.

Mahdollisuus myös jälki-ilmoittautumiseen 17.5.2024 asti 20 € lisämaksulla. Jälki-ilmoittautuneiden ajoneuvojen kuvaa ei ole ajojulkaisussa.

**HUOM!** Ilmoittautumisia ei oteta vastaan 17.5.2024 jälkeen.

Ilmoittautuminen ensisijaisesti netissä olevalla lomakkeella: [www.tammob.com/retkeilyajot-2024](http://www.tammob.com/retkeilyajot-2024).

Voit myös lähettää oheisen lomakkeen täytettynä postissa osoitteeseen: Tampereen Seudun Mobilistit Ry, c/o Ari-Pekka Lällä, Kultasiipi 4, 33960 Pirkkala.

**HUOM!** Lähetä ajoon osallistuvan ajoneuvosi kuva digikuvana sähköpostilla os. [toimisto@sahk.fi](mailto:toimisto@sahk.fi) tai

paperikuvana ilmoittautumislomakkeen liitteenä.

Ilmoittautuneille lähetämme vahvistuksen

ilmoittautumisesta sekä laskun ilmoittautumisen jälkeen.

Lähetämme lähtöluettelon ja ohjeet 31.5. mennessä

sähköpostitse sekä julkaisemme tiedot nettisivuilla.

### HUOM!

Muutokset ohjelmaan mahdollisia. Ajantasainen ohjelma päivitetään [www.sahk.fi](http://www.sahk.fi) nettisivuille sekä Facebookiin: Tampereen Seudun Mobilistit.

### Lisätietoja tapahtumasta:

Tapahtuman johtaja: Ari-Pekka Lällä puh. 050 596 9181  
[lalla@kolumbus.fi](mailto:lalla@kolumbus.fi)

Toimisto: Matti Pitkänen puh. 040 844 4629

[mattipitka@gmail.com](mailto:mattipitka@gmail.com)

### MAJOITUS:

Huonevaraukset suoraan Scandic Hotelsin kautta.

[www.scandichotels.fi](http://www.scandichotels.fi)

Varaustunnus: BMOB070624

Esimerkiksi Standard 2hh 145 EUR/yö

Suosittellemme mahdollisimman aikaista varausta.

### Scandic Rosendahl

Pyynikintie 13, 33230 Tampere

Puh. 0300 308434

[sales.tampere@scandichotels.com](mailto:sales.tampere@scandichotels.com)

[www.scandichotels.fi](http://www.scandichotels.fi)



## A.B.C.

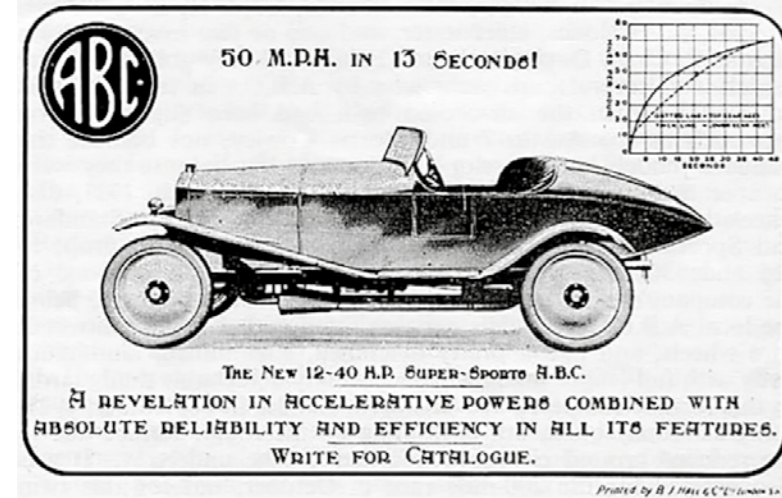


Lähinnä moottoripyörästä tunnetun A.B.C. -merkin juuret johtavat alun perin venemoottoreita valmistaneeseen Redbridge Motor Worksiin. Kuvaan astui herra nimeltä Ronald Luis Charteris ja tarina jatkui monen mutkan kautta lentokoneen moottorien, moottoripyöräiden ja lopulta autojen valmistukseen. Tammikuussa 1911 yhtiö nimettiin uudelleen, nimeksi tuli The All British (Engine) Company Ltd. Lentokonemoottorien valmistus jäi enemmän tai vähemmän taka-alalle ja lopulta ulkoistettiin moottoripyörämoottoreiden ottaessa valtaosan valmistuksesta. 1913 alettiin valmistaa kokonaisia

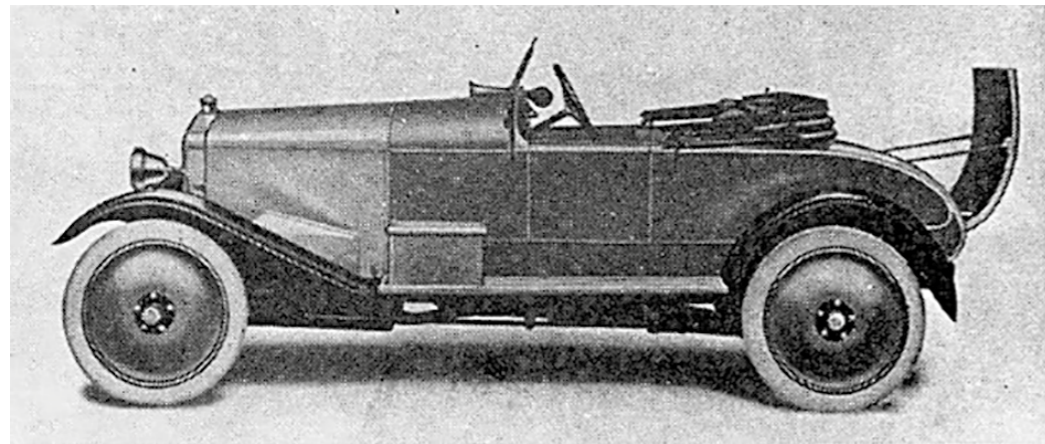
moottoripyöriä. 1915 nimi vaihdettiin jälleen; nyt se oli A.B.C. Motors Limited. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen myös Englannissa piti löytää sotatarvikkeiden sijaan muuta valmistettavaa ja yhtiö päätyi autojen valmistukseen. Ensimmäiset prototyypit valmistuivat 1919; voimanlähteenä oli kaksisylinterinen, ilmajähdytteinen vastaiskumoottori tilavuudeltaan 1223 ccm. Moottorissa oli OHV -rakenne (kansiventtiilit) ja puolipallon muotoiset palotilat (ns. hemi). Perinteenä tehtaan moottoripyöräiden rakenteesta laakerointi hoidettiin rulla- ja kuulalaakereilla. Moottorin jatkeena oli kevyessä autossa harvinaisen nelivaihteinen vaihteisto. Vaihteenvältsimen liike oli eteen - taakse eli tavallaan sekventaali. Tuotantomalli

erosi prototyypistä vain vähän; moottorin rakennetta oli hieman muutettu huoltotöiden helpottamiseksi.

Vaikka 1920 tilauksia kerrottiin olevan jo 3000 autolle, valmistus saatiin käyntiin vasta vuoden lopulla ja ensimmäiset rekisteröitiin vuoden 1921 alussa. Tällöin myös yhtiön nimeä muutettiin muotoon ABC Motors (1920) Limited. Kuluneen vuoden aikana n. 550 autoa valmistettiin. Vuoden aikana autoon tehtiin pieniä muutoksia mm. tasauspöyrästöön ja pakoputkistoon. 1922 oli varsin hyvä vuosi yhtiölle, sillä autoja valmistui n. 800 kappaletta. Se oli kuitenkin aivan liian vähän odotettuun 5000 kpl tuotantoon nähden; yhtiön velkaantuminen jatkui. Monet jättivät uppoavan laivan ja jopa Ronald Charteris lähti kesällä 1922. Moottoreissa ilmeni ongelmia; teräksiset sylinterit murtuivat lohkon liitoskohdasta voiteluongelmien aiheuttaessa venttiilimekanismin vaurioita. Sylinterit korvattiin valurautaisilla ja venttiilikoneisto koteloitiin. Toimitettuihin autoihin kehitettiin korjaussarjat poistamaan ongelmia. 1923 yhtiö joutui myymään tehdaskiinteistönsä ja muuttamaan toisiin tiloihin. Kaikesta huolimatta joitakin autoja saatiin koottua. Vuoden 1923 lopulla esiteltiin Supersport -malli; pitkäperäinen urheiluauto. Moottoria parannettiin ja suurennettiin kokoon 1326 ccm. A.B.C. -autoilla kilpailtiin varsin paljon ja osin menestyksellisesti. Uusi malli ei pelastanut yhtiötä, vain 42 autoa valmistettiin. Autojen valmistus jatkui satunnaisesti kunnes 1927 päättyi kokonaan. Noin 1500 autoa valmistui vuosien 1920 ja 1927 välillä.



1925 A.B.C. Super-Sport



A.B.C. 12 hp Standard

## G.W.K.



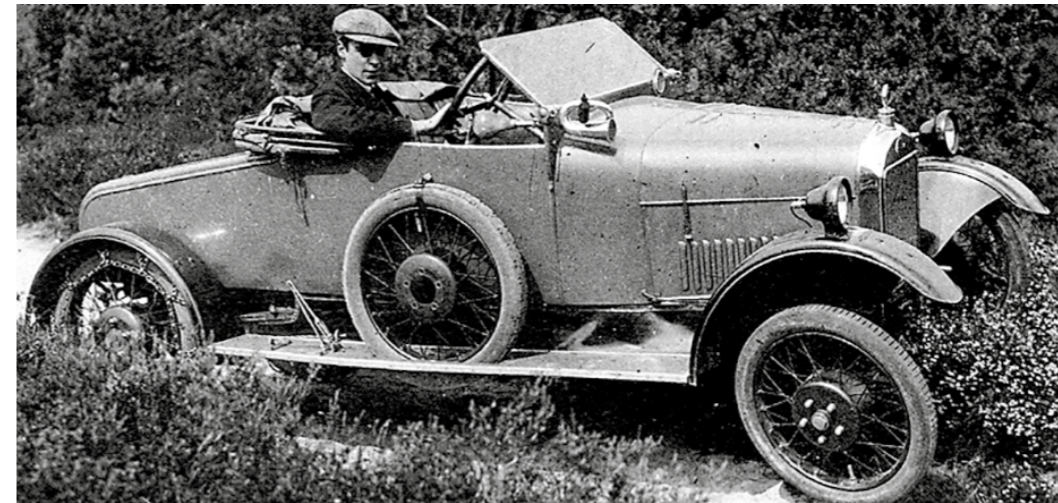
1911 herrat Arthur Grice, J. Talfound Wood ja C.M. Keiller perustivat G.W.K. yhtiön. Grice oli työskennellyt nosturien parissa, Wood ja Keiller rautateillä. Auto perustui paljolti Gricen ajatuksiin, jotka hänen kerrotaan saaneen optisia linssejä hioessaan eli autossa tuli olla kitkaveto. Prototyypissä kaksisylinterinen Coventry-Simplex venemoottori sijoitettiin taakse. Etuakseli otettiin Chater-Leas-

ta, mutta muut osat tehtiin itse. Sarjatuotanto alkoi 1912 muutamien muutoksien proto-

tyyppeihin nähden. Moottori oli edelleen Coventry-Simplex; nyt 1045 ccm suora kaksisylinterinen.



1913 G.W.K. 8 hp



G.W.K. Type H

nerinen. Kitkavetovaihteiston kautta voima siirrettiin takapyörille ketjulla. 1969 autoa ehdittiin valmistaa ennen sotatarviketuotantoon siirtymistä 1915.

1920 Grice jätti yhtiön. Wood ja Keller käyttivät sotaa edeltäneet, käyttämättä jääneet osat ja kokosivat 82 autoa mallimerkinnällä Type E. Kokonaan uusi Type F näki päivänvalon myöhemmin 1920. Se oli ensimmäinen etumoottorinen G.W.K. Voimanlähteenä oli edelleen Coventry-Simplex, nyt 1368 ccm nelisylinterinen. Voimansiirto periytyi aiemmista malleista, mutta kitkaveto ei toiminut yhtä hyvin kuin takamoottorisissa autoissa. Kitkalävyn kanssa oli ongelmia; kosketus hyppi ja piti kovaa ääntä. Ongelmat ratkaistiin tyyppissä H, mutta maineeseen oli tullut paha kolhu. Yhtiö asetettiin selvitystilaan 1922; Wood ja Keller lähtivät. Tyyppi H:n valmistus jatkui, joskin pienessä mittakaavassa, vuoteen 1926. F ja H malleja valmistettiin yhteensä noin 1700.

1922 valmistettiin pieni määrä takamoottorisia Type J -malleja. Ne muistuttivat ulkonäöltään huomattavasti etumoottorisia F ja H malleja. Tyyppi G valmistui vuonna 1930; siinä moottori oli sijoitettu taka-akselin taakse. Näitä malleja valmistettiin erittäin vähän. Loppu oli näkyvissä ja ovet suljettiin lopullisesti 1931.



# Museoauton kilvet Suomessa

Hyrsyn viime numerossa julkaistiin Keijo Nylundin tarina Suomen rekisterikilvistä. Keijo Nylund on eläköitynyt bussinkuljettaja. Hän on tutkinut ja kirjoittanut paljon, ehkä eniten Helsingin joukkoliikenteestä. Tekstejä voi lukea osoitteessa [www.kooen202.com](http://www.kooen202.com). Häntä on kiinnostanut myös museokilpien tarina. Hänen mielestään on omituista, että ne alkavat M-kirjaimella. Vuoteen 1989 saakka M oli Mikkelin läänin tunnus rekisterikilvessä. Ovatko siis kaikki museoautot Mikkelistä?

## Museoajoneuvotarkastus

Mobilistit ajelivat varhaisina aikoina normaaleilla, auton omilla kilvillä. Kun sitten Liikenneministeriön virkamies Jussi Juurikkala sai Liikenneministeriön antamaan päätöksen museoajoneuvoista 12.10.1978 siihen ei sisällynyt määräystä erillisestä omasta rekisterikilvestä. Jussi Juurikkala itse oli ensimmäinen tarkastusoikeutta hakenut henkilö, kun asia oli kehittynyt niin pitkälle, että se oli mahdollista. Hän sai oikeuden loppuvuonna 1978. Suomen ensimmäiset museoajoneuvotarkastukset hän teki Jyväskylässä 26.2.1979.

## Museoajoneuvokilvet

Ennen vuotta 1988 ei Suomessa käytetty erillisiä museoautokilpiä. Tarkoin entisöidyn vanhan auton ulkonäön tarveli moderni suuri valkopohjainen heijastava rekisterikilpi.

Vuonna 1988 tilanne muuttui. Nyt vanhaan autoon saattoi saada mustapohjaiset kilvet, joissa oli kirjaimet MR ja enintään kolme numeroa. MR-yhdistelmä viittasi siis sanaan museorekisteröity. Tilanne oli nyt kunnossa kilven ulkonäön suhteen. Kuitenkin, jokainen joka vähänkään tunsi vanhoja rekisterikilpiä, tiesi että M oli aikanaan Mikkelin läänin tunnus. Nyt siis jokainen museoauto oli kotoisin Mikkelin seudulta. Ei kovin autenttisen näköistä vaikkapa stadilaisessa sinisessä bussissa.

MR-kilvet saavuttivat no-

peasti 999:n. Tämän jälkeen alettiin jakaa kolmikirjaimisia, ja enintään kahdella numerolla varustettuja yhdistelmiä MRA, MRB, MRC jne. Nyt törmättiin jälleen uuteen autenttisuongelmaan. Kolmikirjaimisia mustapohjaisia kilpiä alettiin Suomessa jakaa nimittäin vasta vuodesta 1962. Kolmikirjaiminen tunnus vaikkapa 1950-luvun autossa oli jälleen epäaito, ja edelleen kaikki museoautot olivat Mikkelin seudulta. (Mikkelissä tai Mikkelin läänissä ei tietenkään sinänsä ollut mitään vikaa. Kyse oli vain autenttisuudesta). Kolme kirjainta saattoi kuitenkin puolustella sillä, että 1950 - 60-luvulla autoihin piti aina vaihtaa uudet kilvet, jos se vaihtoi kotilääniä. Näin siis vaikkapa 1959-mallinen kulkuneuvo saattoi kotipaikkaa 1960-luvulla vaihtaessaan saada ihan oikeastikin uuden kolmikirjaimisen tunnuskilven.

Myöhemmin kun MR-alkuiset kolmikirjaimiset yhdistelmät alkoivat loppua, otettiin käyttöön taas kaksikirjaimiset laatat, nyt MA-kirjaimin (MA - museoajoneuvo). Tämä oli taas hiukan uskottavampaa, mutta edelleen kaikki olivat mikkeliläisiä.

MA-tunnusten jälkeen museoautot saattoivat saada myös modernin J-alkuisen pikkukilven.

## Uusi käytäntö

1990-luvun lopulla aloitettiin uusi käytäntö. Nyt museoauto sai saman tunnuksen, mikä sillä oli alun perin uutena ollut. Tämä siinä tapauksessa, että alkuperäinen tunnus oli tiedossa ja sillä hetkellä vapaana.

Uusi järjestelmä mahdollisti myös sen, että auto jolla jo oli MR-alkuinen kilpi, saattoi saada sen tilalle vanhan alkuperäisen tunnuksensa.

## 2002: Valkopohjaisia kilpiä museoautoillekin

Museoauton minimi-ikäraja oli alun perin 25 vuotta, mutta se nostettiin myöhemmin 30 vuoteen. Vuonna 2002 oltiin uudenlaisessa tilanteessa. Silloin museoautoitan saavuttivat vuosimallin 1972 autot.



"Mikkeliläinen" Helsingin liikennelaitoksen bussi. Tämäkin auto sai myöhemmin takaisin alkuperäisen tunnuksensa AV-357.

Vuonna 1972 Suomen rekisterikilpien ulkonäkö muuttui, kun esiteltiin ABC-123-tyyppiset valkopohjaiset kilvet.

Museoajoneuvojen alkuperäiskilpiä käytettiin jatkettiin, mutta nyt siis kilpi saattoi olla myös valkopohjainen kuusi-merkkinen. Alkuperäisrekisteritunnus oli yleensä myös vapaana, sillä vuodesta 1972 lähtien autoille jaettiin aina uusia tunnuksia. Vanhojen kilpien uusiokäyttöä ei harrastettu. Oli siis hyvin epätodennäköistä, että jollain nykyautolla olisi ollut juuri se tarvittava kirjain- ja numeroyhdistelmä käytössä.

## 2007: Alkuperäistunnuksen saanti hankaloituu

Vuonna 2007 tuli voimaan määräys, jonka mukaan auton rekisterikilvessä ei saa olla samaa kirjain-numeroyhdistelmää kuin moottoripyörässä tai mopossa. Tämä vaikeutti alkuperäistunnuksen saamista museoajoneuvoon.

## Nykytilanne

Museoautokilvissä on menty ojaista allikkoon. Niihin jaetaan nyt ABC-123-tyyppistä mustataustaista kilpimallia. Jos siis ennen aitousoongelmanana oli

vain se, että kaikki museoautot näyttivät olevan Mikkelin läänistä, niin nyt tarjotaan mustapohjaisia kuusi-merkkinen laattoja, jollaisia ei Suomessa ole koskaan aikaisemmin käytetty.

Tilanne on ilmeisesti nyt se, että museoauto voi edelleen saada alkuperäisen tunnuksensa, jos sitä ei ole kaksipyöräisissäkään käytössä. Muussa tapauksessa on tyydyttävä mustapohjaiseen kuusi-merkkinen kummajaiseen.

## Lopullinen nykytilanne

Sain Traficomista 7.3.2024 tämän ohjeen: "Entinen tunnus on mahdollista saada ajoneuvoon käyttöön, jos entinen tunnus on nähtävissä ajoneuvon tiedoista tai asiakas esittää luotettavan selvityksen esim. rekisterikorttijäljennöksen, josta tunnus ilmenee.

Ajoneuvolle voi tilata entisen tunnuksen, vaikka se olisi käytössä jollain muulla ajoneuvoluokalla (pois lukien auto-auto-yhdistelmät ja L-ajoneuvoluokkien yhdistelmät eli esim. henkilö- ja pakettiautossa ei voi olla samaa tunnusta, eikä myöskään esim. mopossa ja moottoripyörässä)." Tästä voinee tehdä sen johtopäätöksen, että kehitys kehittyy. Nykyinen ohje kuulostaa aika asiakasystävälliseltä ja yksinkertaisen selkeältä.

## KOKOUSKUTSU

Tampereen Seudun Mobilistit ry:n

# KEVÄTKOKOUS

torstaina 18.4.2024 klo 18

Tampereen Aikuiskoulutuskeskus TAKK  
auto- ja kuljetusala, Nirvan Kampus,  
Kurssikeskuksenkatu 11, Tampere 33820

Tilaisuus alkaa klo 17.30

Tutustuminen TAKK auto- ja kuljetusalan toimintaan

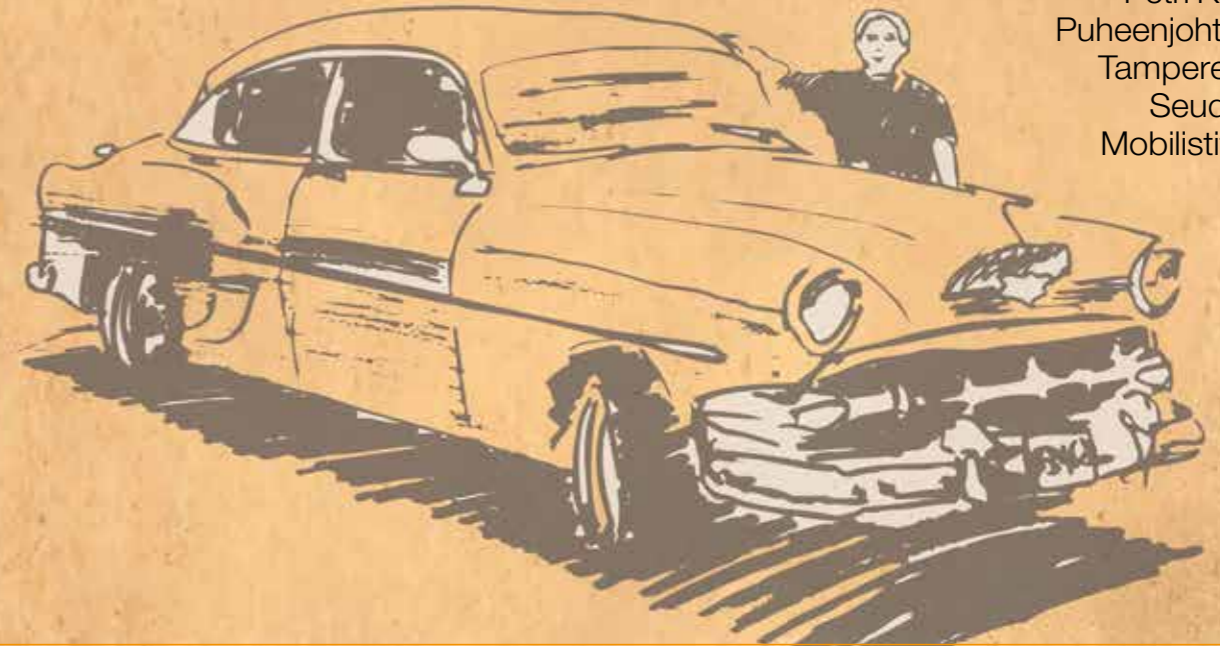
## 12 § YHDISTYKSEN KEVÄTKOKOUS

Yhdistyksen kevätkokouksessa päätetään seuraavat asiat:

- 1) Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri
  - 2) Valitaan kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja ääntenlaskijaa
  - 3) Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
  - 4) Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
  - 5) Käsitellään hallituksen laatima kertomus edellisen vuoden toiminnasta ja päätetään sen hyväksymisestä
  - 6) Esitetään yhdistyksen tilit edelliseltä kalenterivuodelta ja tilintarkastajien lausunto, sekä päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä
  - 7) Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat
- Hallituksen esitykset: - Kunniajäsenen valinta - Sääntömuutos esitys

Yhdistyksen jäsenen on kevätkokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä yhdistyksen johtokunnalle kirjallinen esitys tammikuun loppuun mennessä. Esityksiä on kaksi: kunniajäsenen valinta ja sääntömuutos esitys. Kunniajäsenet (ja kunniapuheenjohtaja) valitaan jäsenten joukosta. Kunniajäsenet (ja kunnia-puheenjohtajan) hyväksyy yhdistyksen kokous hallituksen esityksestä vähintään kolme neljäosan enemmistöllä annetuista äänistä.

## TERVETULOA



Petri Kata  
Puheenjohtaja  
Tampereen  
Seudun  
Mobilistit ry





# RANE MUISTELEE osa 80

## • AUTOHARRASTAJAN ARKEA

Kirjoituksen aineisto Rainer Mäkipään omasta arkistosta.

Perheen uusi jäsen muutti varsinkin emännän päivää. Lapset seurasivat siskonsa kehitystä. Minä kevätkiireitä hoitelin Hankkijalla ja maakunnassa.

Maaliskuu 1979 oli lauhaa ja räntäsateista. Työssä valmistaudimme lähtemään maakuntaan kuorma-auto esittelyihin.

### Autoesittelyjä ulkoilmassa

19.- 24.3. olikin sitten raitista ilmaa tarjolla. Kuorma-autoilla lähdemme ajelemaan kohti Parkanoa. Sinne olimme naapurin Timon kanssa vieneet jo edellisenä iltana yhden auton. Siksi meitä oli nyt yksi ylimääräinen kuljettaja enempi. Isä oli mielenkiinnosta lähtenyt mukaan.

Olihan se mukava vaihtelua olla päivät ulkoilmassa. Toivoin, ettei pahemmin mokata ammattimiesten edessä kysymyksiin vastatessamme. Parkanossa tuli autoihin tutustumaan heti niitä autoilijoita, jotka rahtaavat turvetta Naistenlahden lämpökeskukseen lähiseudun soilta.

Isä oli jatkosodasta alkaen ajanut kuorma-autoa. Sodan jälkeen Kuljetusvälinevarikolla ja

sitten 1940-luvun lopulta eläkkeelle siirtymiseen asti "Tielaitoksella". Viimeiset ajat tyyriäilen Tampereelle ensimmäisenä tullutta "Jyry-Sisua". Meistä muista Ville oli ainoa, jolla oli jotain kuorma-autotietoutta. Hän olikin se, joka kiertueella ajoi isoa V8-moottorista Fiat 170-alustaa. 352 hevosvoimaa oli tuolloin kelvollinen teho kuorma-autoon. Minä halusin ajaa Magirus-alustalla. Siinä oli myös V8, mutta ilmajähdytteinen 265 hevosvoiman moottori.

### Ensin Vammalaan

Illalla siirsimme kaluston Vammalaan. Sielläkin oli ammattimiehiä. Kuulin eräältä, Magirusta paikallisessa kuljetusyksikössä ajavalta, tiedon. Kaivoksen maanalaisissa käytävissä kelpasivat vain Magirusin ilmajähdytteiset autot työskentelemään. Ovat kuulemma saasteettomampia.



256M26K **MAGIRUS**

Minä siirtelin kiertueella Magirusta.

Ilmajähdytteisten moottorien korkeamman käyntilämpötilan takia polttoaine palaa paremmin. Utelaita kävi Vammalassakin ja juttuja kuultiin monelta ammattikuljettajalta.

### Sitten Nokialle

Sitten oli vuorossa Nokia. Isäkin tuli taas ajajien joukkoon. Siellä Nokialla sain puhelun Hyvinkäältä. Eräs "puhelimesta tuttu" nuori harrastajan alku sieltä soiteli. Oli tullut siihen tulokseen, ettei ala opettelemaan hitsausta kunnostaakseen ostamansa Fiat 2300 S Coupén. Tarjosi autoa minulle ostettavaksi. Hain auton illalla Hyvinkäältä Fiat 110 NC-kuorma-autolla, jossa oli "umpikoppi". Autossa oli perälautanostin. Lastaus onnistui hyvin ja purkauksin naapurintontilla olevalle kalliolle. Hain kotoa akun ja ajoin auton halliin. Seuraavana aamuna olin auton kanssa taas näyttelyssä Nokialla.

Nokialla oli jälleen paljon ammattiautoilijoita juttusilla. Oli entisiä ja nykyisiä. Juttua riitti ja aika kului.

### Seuraava päivä Valkeakoskella ja Tampereelle

Valkeakoskella seisoskelimme sitten seuraavan päivän. Ammattiautoilijoista kävijät täälläkin koostuivat. Yksin ei jouduttu olemaan. Illalla ajoimme sitten autot viimeiseen esittely paikkaan Tampereelle - Hatapään automyyntime eteen. Seuraavana päivänä olisivat myös Fiat-henkilöautot ulkoilemassa.

Oikeastaan oli sellainen helpottunut olo - nyt elämä taas alkaisi "normalisoitua". Vaikka kiertueella ei yhtään varteenotettavaa ostajachdokasta ollut, ei kiertue varmaan mikään turha ollut. Näkihän ammatikseen kuorma-autoa ajavat nyt "live-

nä", mitä voimme heille tarjota.

Tiedän kyllä juttuja kiertueella kuunnelleena, miten autoilijat ovat paljon "merkkioskollisia", suurin osa Volvo-, Scania- ja Mersu-käyttäjiä. Varsinkin yhden auton käyttäjät arvostavat myös kiireellisissä korjauksissa autopurkaamolta heidän merkkeihin edullisesti saatavia osia. Tämä etu ei ole meidän tarjoamalla merkillä - ainakaan vielä pitkään aikaan.

Hyvin oli kuorma-autokiertueemme ajoitettu. Nyt Hatapäällä autoja esitellessä satoi räntää. Tämä esittely oli vielä sunnuntainakin. Maanantaina 25.3.1979 palautimme kuorma-autot Autonovoon. Tampereelle toimme tullessamme ensimmäisen Fiat Ritmo-mallin.

Näin usein "Novolla" käydessäni julkaisi - "TV:stä tuttuja" henkilöitä alakerran näyttelyhallin autojen luona. Muutaman viikon kuluttua maahantuojalla käydessäni näin muun muassa menestyneitä urheilijoita.

### Fiat Ritmo - tulevaisuuden auto

Näin otsikoi Autonovo myyntikirjeen, missä kerrottiin, miten ja millainen sen synty on ollut. Autonovo tiesi automallin tulevan erittäin kilpailtuun luokkaan. Vuonna 1988 tässä luokassa oli esimerkiksi 19 mallia eri autotehtailta. Fiat otti tavoitteekseen tehdä uudenlainen, käyttäjän ominaisuuksia arvostava automalli:

1. käyttömahdollisuuksien monipuolisuus, mukavuus ja turvallisuus
2. taloudellisuus, suorituskyky ja helppohoitaisuus
3. laatu ja luotettavuus

Uusi Ritmo tulisi olla järjestelmällisen suunnittelu- ja kehitystyön tulos. Vuonna 1974 alkaneet Ritmon muotoilukoheet olivat tulosta annetuista ohjeista:

- Auton pituus ei saisi ylittää neljää metriä.
- Auton tulisi olla virtaviivaisesti muotoiltu, mikä alentaa polttoainekustannuksia ja samalla parantaa suorituskykyä
- Matkustamon tulee olla monenlaisen käyttöön soveltuva ja riittävän tilava.
- Mekaanisten komponenttien tulee olla hyvin käsiksi päästävissä, jotta huoltotoimen-



Maatalous-Hankkijan johtaja Virkki seurassaan Pirjo Wilmi-Ronkainen ja Marja-Liisa Pursiainen.

piteet yksinkertaistuvat ja huoltokustannukset alenevat.

Fiat Ritmo on valmistettu tehtaalla "täysautomaattisesti" ROBO-GATE-menetelmällä tietokoneohjattuna. Nyt tämä Fiat Ritmo on sitten valmiina ja asiakas voi itse todeta, onko se hänen vaatimustensa mukainen.

Myöhemmin kesällä annettiin Tuulilasi-lehdelle kestopestiin Fiat Ritmo 75 alustanumero 2162323. Sillä lehti ajoi 6-9 kuukaudessa 30 000 kilometriä ympäri Suomea. Huollot tehdään ammattitaitoisissa Fiat-huolloissa.

### Esittelimme Ritmon

Pesimme talkoilla myyntihallin lattian puhtaaksi. Laitoimme "Novosta" saamaamme mainosmateriaalia koristeeksi seinille. Huono asia minun kannalta oli viikonvaihteeksi sovitun lapsen ristiäistilaisuus. Pitää ottaa sunnuntai vapaaksi. Mäntästä pyydettiin Eeroa apuun. Laittaa kai siellä lapun luukulle.

Näyttely oli ollut menestys. Ihmisiä kävi paljon. Uusi Ritmo-malli kiinnosti nähdä ja kokea. Kaupoille ruvetaan alkavalla viikolla, toivoivat pojat. Minä olin mukana lauaintaina, mutta sunnuntaina jouduin olemaan kotona ristiäisissä.



Ismo Johansson esittelee Ritmoa 1979 (Ismo lukee myös lehteämme tänään).

### 25.3.1979 Heidi Johanna Mäkipää

Meidän uusi perheenjäsen on nyt kansalaisrekisterissä yllä olevalla nimellä. Tämän nimen antaminen oli Seijan kanssa sovittu yhdessä. Heidi oli tuohon aikaan suosittu nimi. Vaikutitko siihen elokuvateattereissa esitetty alppimaisemissa kuvattu elokuva "Heidi"? Pääosan esittäjä oli kaunis, kuuluisa saksalainen näyttelijätär (oliko se Romy Schneider?).

Toiseksi nimeksi haluttiin Seijan äidin toinen nimi. Näin yleensä on tapa ollut. Suvun nimien halutaan säilyvän. Pitäähän suvussa olla prinsessa. Pappi tuli tilaisuutta toteuttamaan ja jälleen Tonin "ristiäisvaatteelle" (?) oli käyttöä. Sylikummina oli Pirjo Mattila. He ovat nyt Timon ja tämän äidin kanssa Heidinki kummeja. Kahvia ja

kakkua riitti kaikille. Pappikin viihtyi hetken ja osallistui keskusteluun. On mukava, kun on näitä tilaisuuksia sukulaisten kokoontua ja tutustua toisiinsa.

### Kärryn kanssa Alajärvelle

Houkutuksia tulee! Sain kuulla, että Alajärven purkaamolla on Fiat Multipla. Velipoika oli sellaisen jo hankkinut myös Pohjanmaalta. Olivat Toyota-myyjä Heusalan Ekan kanssa hakenneet sen "lainakärryllä". Sitä oli Repa alkanut kunnostaa hitsarin avulla.

No niin. Ajelin sitten melkoisen tovin yhdistelmällä liki - 20 asteen pakkasessa kohti Alajärveä. Löysin purkaamon ja siellä "juhlatuulella" pyhäpäivää viettävän isännän. Hinta ei ollut halpa, mutta ei ole ollut liikaa Multiplvoja tarjolla - tein kaupat, mutta... Nyt vasta huomasiin au



Fiat 2300S Coupé hallissa.



ton jäätyneen "puoleen pyörään" purkaamon vesilammikkoon.

"Ei hätää", sanoi rohkaisua saanut "johtaja". "Otan Mersun, lämmitän tynnyrillisen vettä. Kyllä Hiiabbi sen irroittaa." Odottelimme veden kuumenemista. Totesin romujen joukossa mielenkiintoisen Goggomobil-pakettiauton. Sellaisen samanlaisen kuin ne pienet kaksitahti-henkilömallit. En kuitenkaan ruvennut kaupolle.

Vesi kuumeni, tynnyri ja Mersu mönkivät romulaanille. Isäntä "lojautti" höyryävän veden Multiplan alle. Sitten liina Multiplan avoimista etusivuikkunoista läpi ja koukkuun. Ei se oikein sulanut ollut, mutta raju repäisy irrotti sen maasta. Tietysti ikäväkseni totesin auton myös kaventuneen liinan puristuksessa. "Ei auta itku markkinoilla". Nostettiin auto kärryyn ja kotimatalle.

Hiukan siinä kotiin ajellessa hirvitti, mitä Seija sanoo, kun "romun" näkee! Ei sanonut mitään. Luuli kai minun saaneen rahaa, kun vein romun jostain pois.

### Multipla - Fiatin monikäyttöauto

Aikaisempi maahantuojia toi Suomeen Multipla 600 mallin autoja jo 1950-luvulta alkaen. Niitä oli heidän varastossaan vielä 1962, kun maahantuojan vaihtuminen selvisi. Uskon heiltä siirtyneen joitakin autoja Autonovolle.

Tiesin "Novolla" olleen käytössä alkuvuonna ainakin yhden, jolla miehiä vietiin sata-



Veijo Ahokkaan 633cc Fiat 600 Multipla Töllinmäellä.

masta uusia autoja noutamaan. Kuulin kerran, että autoa kutsuttiin "Multakuokaksi". Tuon nimen oikeellisuus selvisi minulle, kun ensi kerran sellaisella ajoin. Suomessa ensimmäisen Multiplan entisöijä oli varmaan Veijo Ahonen Vierumäeltä.

### Kansainvälistä varaosavaihtoa

Minulla oli Autonovosta tuotuna Multiplan osia. Korin osilla oli nyt kysyntää myös ruotsalai-

sen harrastajan taholta. Veijon entisöintiin olin antanut varsinkin korinosia. Ruotsalainen harrastaja tarvitsi ovet ja joitain muita korin osia. Suomeen ei kysyntää ollut ja harkitsin myymistä maasta pois.

Olin ehtinyt vähän tutkia ostamani Fiat 2300 Coupén moottoria ja todennut "S"-mallissa olevan alumiinisen "Abarth"-öljypohjan korjatuksi peltilevyllä. Laitoin ruotsalaiselle vaihtoehdon - haluaisin autoni ehjän öljypohjan Multipla-osien

vaihdossa. Ruotsista löytyi minulle tällainen.

Turussa järjestivät Fiat-harrastajat tapahtuman. Oli ruotsalaisen kanssa sovittu tapaaminen siellä. Hän sai paljon osia autoonsa ja ja minä ehjän öljypohjan. 2300 Coupén kunnostus alkoi nyt kiinnostaa minua. Moottori pitää ottaa pois ja kunnostaa. Vielä autolle ei ollut ehditty tehdä mitään, kun porilainen peltiseppä "Kallu" poikkesi meillä.

Katseltiin Coupéakin. Kerroin siinä oleva myyjän mukaan runsaasti pakkelia. Asiantuntevasti Kallu tutki autoa ja sanoi, ettei se nyt mikään "kovin paha ole". Kertoi olevansa kiinnostunut sen korjaamisesta.

Näitä Coupé 2300-malleja tuli Suomeen vain kolme. Kaksi niistä oli "S"-mallia. Se on varsinkin moottorin osalta erilainen - tehokkaampi. Sen "normaalin" Coupén moottori on sama kuin neliovisessa 2300 henkilöautossa. Minulle tuttut auto oli ollut uutena Niilo Tam-milehdolla - Fiat piirimyyntin Pitäjänmäellä omistavalla johtajalla. Kaikki Coupét ovat koriltaan "Ghian" valmistamia. "S"-lle luvattiin 190 kilometrin huiput ja kulutus 16,7 litraa/100 km. Kulutuksesta ei vielä pidä olla huolissaan, mutta peltikorjauksen voisi Kallulla vaihtokaupalla teettää.

### Tehtiin sopimus 2300 Coupén peltikorjauksista

Ei sitä mitenkään todistajilla vahvistettu. Kirjoitin sen paperilapulle muistoksi. Kallu tekee auton peltikorjaukset, irrottaa moottorin minun korjattavaksi sekä maalauttaa minun miettimäni väriksi. Minä annan Kallulle alkuperäiskuntoisen, maalatun 250 cc kaksisyylinterisen moottoripyörän. vm. 1952. Moottoripyörä on Excelsior 250 Talisman Twin. Auto vietiin Poriin ja irrotettu moottori myöhemmin minulle.

Porissa Kallu alkoi tarkemmin tutkia Coupén koria. Kävi selväksi, ettei korjaus onnistu ilman peltiosia. Muun muassa auton salsalokasuojat ja runkorakenne niissä osissa oli hankala korjata. Pitäisi etsiä 1800/2300-mallin henkilöauto, josta voisi irroittaa ko. osan.

Sain Pohjanmaan harrastajil-



Peltiseppälle meni moottoripyörä työpalkkoihin.

ta tietää Ilmajoella ajosta metsään siirretyn 1800-mallin, Se oli kuulemma nähneen mielestä harvinaisen hyväkorinen. Soittelin omistajalle. Oli halukas myymään auton sopuhintaan. Lupasi traktorilla hinata auton pihaan, kun tulen. Taas mentiin kärry perässä Pohjanmaalle. Käytiin katsomassa autoa. Tehtiin kaupat ja isäntä hinasi auton talon pihaan ja auttoi kärryyn. Vein auton suoraan Poriin.

Siellä Kallu tutki autoa ja totesi sisälokasuojan hyvin ehjäksi, mutta sopimattomaksi. Pitää olla malli 2300. Toin auton Töllinmäelle. Sopivan etsintä alkoi. Aikaa meni, mutta viimein sellainen olisi ollut yhden Fiat-harrastajan muistin mukaan Hankasalmella nytkin metsään vietyä. Osasi onneksi antaa erään korjaamon omistajan puhelinnumeron, joka tietää auton.

Soittelin miehelle. Oli hyvin auttavainen, mutta sanoi oston olevan hieman aikaa vievän. Hän oli kyllä auton metsään vienyt, mutta omistaja on vanhempi, hoitokodissa asuva mies. Auttaa kyllä ja käy miehen luona. Soittelin uudestaan. Asia oli hoidettu. Tarjoamallani hinnalla auton voi noutaa, mutta hankalaa on saada auto "ihmisten ilmoille" - siinä ei ole pyöriä. Lisäksi oli muutama puu kaadettava ja soralajäjä siirrettävä! Sovittiin meno. Porista tuli Kallu viussin kanssa. Kaveriksi lähtee "jokkis-piireissä" tunnettu "Keppi"; jaloistaan huonokuntoinen, entinen jokamies-luokan ajaja. Tulevat Kepin Citroën-autolla ja perävaunulla.

Kyllä se oli todella hankala ja tuntien työn tulos, että se 2300 vanhus oli kärryillä. Pitää mainita, että se Kallun vankka

"U.S.A"-valmisteinen vinssi oli kyllä siinä hommassa "pääosan esittäjänä". Kyllä Kallu siitä siinä koko ajan huomautteli. Kallista ja työlästä. "Raato" maksoi 400 markkaa ja porilaisille maksoin kohtuullisen korvauksen. Nyt sitten on Kallun vuoro näyttää, kuinka auton vasen etukulma vaihtuu ehjään.

Kävin Porissa katsomassa viikkojen jälkeen. Osa oli vaihdettu. Muu työ oli sitten ollut "ruosteen poistoa". Tiedäthän, miltä Coupé näytti runsaasti "rälläkällä" poistettujen koripeltien jälkeen! Kerran sovittiin Poriin "trehvit" Isomoiison Hannun kanssa. Hannu tuli sillä hienolla, valmiilla 2300S Coupéllaan. Hannu oli autonsa kunnostanut, mutta varmaan ihmetteli Kallun tapaa poistaa kaikki ruostuneet pellit pois ja aloittaa sitten viimein korin korjaus. Hannu ei sanonut mitään. Rauhallisena kaverina ajatteli varmaan: "Voihan sen noinkin tehdä!" Kallu näki nyt ainakin Hannun auton ja millainen



"Karkki vai kepponen"

Coupé on ehjä korisena.

7.4.1979 olin käymässä Olavin luona Kangasalla. Tuli puheeksi se hänen vanha Magirus-kalusto ollut Magirus-kuorma-autoja. Nyt Suomen Kone-liike on luopunut edustuksesta. Iveco-yhtymän perustamisen jälkeen myös Magirus-edustus on tullut Fiat-edustajille - nyt myös Hankkijalle,

### Autonovolta tietoa

Kysyin myisikö Olavi "tikasauton" minulle. Juteltiin mahdollisuudesta ja lopulta tehtiin kauppa. Maksan moottoritoimasta ja muutenkin puutteellisesta "aihiosta" 4 000 markkaa pihaan tuotuna. Maksu sen jälkeen. Minulle tuli nyt tutkimustyötä moottorin löytämiseksi. Olavi vihjasi, että Saksan Sinsheimissa on museossa samanlainen. Sieltä saa tietoa.

12.4.1979 saimme maahantuojalta alkuvuoden rekisteröinti tilastoja. Autoja oli myyty miltei sama määrä kuin edellisvuotena (18 022 henkilöautoa). Nyt myynti oli 8 044 autoa tähän mennessä. Lada oli odotetusti ykkönen (621 autoa), toisena Datsun 120 A (484 autoa kuten vuonna 1978). Fiat 127 oli ilahduttavasti noussut kolmanneksi (viime vuonna kuudes). Saab oli nyt neljäs mallilla 96 ja viides mallilla 99. Volvo oli malleilla 242/244 pudonnut kolmannelta sijalta seitsemänneksi. Pienempi Volvo 343 oli

kahdeksas.

Nousussa ollut Toyota Corolla oli yhdeksäs, vuotta aikaisemmin yhdestoista. Isosta aikanaan maahan tulleesta erästä oli riittänyt Datsun 100 A:ta ja viime vuoden sijoitus oli pudonnut vain pari sijaa, nyt kymmenes. Suosikki mallimme Fiat 127 oli Euroopan suosituin malli, joten nousu kolmanneksi ei ollut ihme. Autonovo oli myyntiin tyytyväinen, mutta antaa haasteen nostaa Fiat 130 kymmenen myydyimmän joukkoon.

### Pääsiäisenä minä ajattelin rauhoittaa harrastusta

13.4.1979 oli Pitkäperjantai. Eilen satanut lumi alkoi sulaa. Perinteiseen tapaan oville alkaa ilmestyä "trulleja". Susannakin oli pukeutunut noidaksi ja oli Simunan tyttökerholaisten kanssa virpomassa ihmisten ovilla "palkkion toivossa". Kertoi myöhemmin heidän käyneen 15 ovella.

No, enhän minä täysin osannut pitää näppejäni irti harrastuksesta. Laitoin pihalla seisovaan "Samberilta" ostamani Fiat 1800-autoon akun ja ihmeekseni se lähti käymään. Ajoin sen halliin.

Kokeilin lainaksi saamaani "Manson"-kulmahiomakonetta. Pihassa oli Fiat 500 C:n kori, jonka olin aikonut palastella romuun. Kokeilin, miten se onnistuu. Ei siinä kauaa mennyt, kun kone kärkehti. Heikkotehoinen. Vein töihin mennessä pois. Menee kuulemma takuuseen. Pikkuutallissa on valopetrooli kamiina lämmittämässä. Siellä on Repalle myymäni, purettu Moto Guzzi GTS. On oikaisutannut teleskoopit ja nyt hakee loput pyörästä kotona koottavaksi.

Pakkasta oli pyhinä miinus viisi astetta. Muistin yhtäkkiä, että siihen talliin ajamaani Fiat 1800:aan jäi vesi moottoriin. Onhan se nyt hallissa, mutta ei siellä paljon lämpimämpää ole kuin ulkona. Kävin lorottemassa veden pois. Sunnuntaina oli taas maa valkoinen. Nämä huhtikuun puolivälin päivät eivät aina ole niin keväisiä. Tosin lumi nytkin sulii päivällä,

Tein aikani kuluksi hallissa rengashommia siihen Porissa olevaan Coupéen. Siinä kuuluu olla 15" pyörät, nyt siinä oli 14". Olin katsellut ja vertailut eri



Vaihdoin ruotsalaisilta "Abarth"-öljypohjan.



Volvojen vanteita. Volvossa on sama pulttijako kuin Coupéssa. Olinkin saanut sopivat vanteet ja Michelin X:t. Rengasraudalla laitoin niitä nyt "nippuun". Sainkin päivän aikana neljä pyörää odottamaan auton valmistumista.

Meidän perhe oli kutsuttu iltakahville Mattiloille. Heidi kassiin ja Sannalle lappu: "Tule perässä", Tonikin lähti mukaan. Maanantaina ostin omaksi "kunnollisen" kulmahiomakoneen. Sekin oli Hankkijan myymä "Manson", mutta nyt 750-mallinen. Illalla kokeilin poistamalla katon pihan 500 C:n romusta.

## Surullista

Päivällä kuorma-auto kippasi korjaamon pihalle jokin aika sitten tamperelaiselle nuorelle miehelle osamaksulla myydyin Datsun 120-auton. Autolta se ei enää näyttänyt. Olimme jo lehdestä lukeneet ja näin tiesimme tapahtumasta. Nuoret olivat ajaneet poliisiautoa "karkuun" Satakunnan katu alas. Vauhtia oli ollut 120 km/t. Finlaysonin tehtaan kohdalla katu kapenee. Jostain syystä kuljettaja ei saanut autoa pysymään ajolinjalla vaan se törmäsi Frencellin talon seinään tuhoisin seurauksin. Kaikki autossa olleet neljä nuorta kuolivat. Ei 4 000 markan autoon kait ollut "kaskovakuutusta" tehty, mutta Hankkijan tappio oli pientä nuorten omaisten surun rinnalla.

## Fiat 1400 A kotiin

26.4.1979 Holger Weck soitti ja oli valmis myymään sen hänellä pukeilla olevan Fiat 1400 A -56 -autonsa minulle. Ilmatkin olivat lämmenneet kesäpusero asteelle. Lähdimme isän kanssa autoa hakemaan. Menimme sen kokoisella autolla, että jos autoa ei voida tuoda ajamalla, niin sitten hinataan.

Auto oli Weckin huvilalla Kehä Ykkösellä. Näky ei kovin ilahduttava ollut. Autoon oli suojaksi sivelty jotain öljyä, johon pöly oli tarttunut kahden vuoden seisotuksen aikana. Talli oli maapohjainen. Ei ollut myyjällä halua pudottaa hintaa, mistä puhelimessa oli puhuttu. Minua huoletti säilytyspaikan kosteus. Auton mukana tulisi



Fiat 1400 monen pesun jälkeen.

kyllä paljon minulta ostamiaan "huolto-osia". Tein siinä sitten kaupat autoa sen paremmin tutkimatta.

Aikaa siinä kului, ennen kuin Fiat 1400 A oli ulkona. Auton mittarissa oli kunnioitettava 222 000 kilometrin ajomäärä. Weck oli vuosia sitten kertonut, miten hän haki auton uutena Turusta ja ajoi silloiselle asuinpaikalleen Kemiin. Tiesin siis auton historian. Sidoimme koekilvet puskureihin ja aloimme apukapeleilla käynnistellä autoa. Onneksi autoon viemämme akku auttoi. Auto lähti käymään. Öljynpainetta tuli, mutta lataus ei toiminut. Lähdemme kuitenkin kotimatalle ajaen. Ajoimme bensa-asemalle tankkaamaan. Isä seurasi Fiat 125-autolla.

Kotimatka alkoi. Ajoin ilman valoja. Silti varmistimme virran riittävän pysähtymällä pari kertaa ladaten akkua toisesta autosta. Oli kurakeli, mutta pyyhkimä en käyttänyt. Matka meni hyvin ja jo ennen kello 16 olimme Töllinmäellä. Olimme ajaneet sellaista 80-90 kilometrivauhtia. Latauksissa meni oma aikansa. Vein isän kaupunkiin ja kotiin palattuani pesin auton valopetroolilla ja sen jälkeen kahteen kertaan lämpimällä vedellä sienellä hieroen.

## Autoja tarjolla

Kyllä nyt on autoja tarjolla. Se Lancia Flavia 1800:n omistajakin on soitellut. Olin vuosi-pari

sitten ollut kiinnostunut autosta. Miksei soittanut aikaisemmin, nyt on Lancia-kokoelman siemen, Appia Coupékin jo myyty. Lupasin soitella.

Töissä on vajausta. Kake on ollut 3-4 päivää jo sairaana. Ville ja Reima ovat Urjalassa pitämässä Fiat-esittelyä ja ollaan Jorman kanssa kahden. Huhtikuun alkaa loppua. Repa kunnostaa nyt kotiverstaassa minulta ostamaansa Moto Guzzi 350 GTS "Fouria". On tehnyt siihen uudet äänenvaimentajat (4 kpl). Vein pyörän Härmälään 21.4. Velipoika purki kolaroidun pyörän täällä Hämeenkyrössä ja nyt on helpompi vapaa-ajalla sitä rakennella talon alakerrassa.

Minä kunnostin varastoni osilla 1400:n laturin. Nyt lataa! Autonovo järjesti Helsingin Jäähallissa edustavan Autonäyttelyn 27.-29.4.1979. Näytteillä oli laaja henkilöautomallisto. Meillä näyttely oli ollut, eikä Hesaa lähde.

Uusiin autoihin on Suomessa alettu asentaa "lampunpesimiä". Toisissa ne on jo vakiovarusteena. Autonovoonkin tuli 132-malleja erikoisen tyyppisillä pesimillä. Pyyhkijän sulan akseli on keskellä lampun lasia ja pyyhinsulka pyörii. Tuskin on Suomeen sopiva keksintö. Yleisimmäksi varmaan tulee kovalla paineella lampuihin ruiskuttava lasinpesin. Autonovo ehtikin varoittelemaan, ettei käytettäisi pesintä auton seistessä valot päällä. Lasi saat-

taa silloin särkyä.

Autonovo lähetti kaikkien Fiat-mallien "ECE 15 normin" mukaiset polttoaineen kulutuslukemat. Ne ilmoitettiin 90, 120 nopeuksilla km/t ja kaupunkiajossa. Myynnissä olevista pienin kulutus on Fiat 127:llä. Lukemat 5,8 - 7,9 ja 8,4 litraa /100 kilometriä. Muita esimerkkejä: Ritmo 60, 5-vaihteinen: 6,7 - 8,6 ja 9,5 litraa /100 km, 131 Racing 5-vaihteinen 8,54 - 10,7 ja 12,9 litraa /100 kilometriä sekä 132/2000 8,4 - 10,7 litraa/100 kilometriä.

Fiat-käyttäjää muistutettiin vaihtamaan vuodenajan mukaan ilman suodatinten ilmanottoa (kesä/talvi). Myös suodatinten puhdistus ja vaihto tarpeen mukaan.

Asensin kotiin tuomani 1956-mallin Fiat 1400-auton "kaikki etuosan kromiosat" uusiksi minulle tulleista poisto-osista. Kaikki todella löytyi lampun kehyksistä koristeisiin. Myös lampun heijastimet uusin.

## Isän Mossea hakemaan

Velipojan kanssa tehtiin, kuten olen kertonut, "autonvaihtojakin". Isän uutena 1956 ostama Moskvitsh 402 on ollut vanhempiemme mökillä taltioituna. Autossa on "venttiilivika" ja se on haettava kärryillä. Huhtikuun lopulla lähdimme Repan kanssa Mossea hakemaan. Otin Susannan ja Tonin mukaan.

Perillä Urjalassa ei kaikki

mennyt suunnitelmien mukaan. Oli suunniteltu saada auto sen verran käymään, että liiteristä ulosajo olisi onnistunut. Ei onnistunut! Ulos se kuitenkin olisi saatu, mutta piha oli kurainen ja auto juuttui kiinni. Mossen vieni ei onnistu, mutta auto ja kärry on saatava irti. Melkoisen temuamisen jälkeen olimme siinä onnistuneet. Alkoi olla jo hämärää ja lähdimme kärryinemme takaisin. Annetaan pihan kuivua ja uusitaan haku.

28.4.1979 lauantaana lähdimme Tampereelle ostoksille koko perhe. Seijalle ostettiin takki, Sannalle kumitossut. Tonille katseltiin polkupyöriä. Vielä sitä ei voida ostaa, mutta Tonin vaatimuksista "vaihdepyörä pitää olla". Katseltiin valmiiksi viisivaihteinen ja mieleinen. Osto tehtäisiin vähän myöhemmin Kyröskosken liikkeistä.

1.5. oli Vappu. Satoi, lähdimme kuitenkin sovitusti taas porukalla Tampereelle Vapputorille. Olimme liikkeellä teipatulla Ritmo 75 CL-esittelyautolla. Teimme normaaleja ostoksia - Vappukoristeita. Tonille piti ostaa kumikäärme, Sannalle riitti pilli. Heidille vielä ei mitään. Hänen annettiin nukkua kantokassissa. Pysäköintipaikalla meni aikaa. Oli paljon uudesta Fiatista kiinnostuneita. Heille esittelin autoa ja näytin kyljessä oleva Hankkija-nimeä toivotellen koeajolle tuloa.

Torilta ajoimme Korkinmäkeen Seijan äidille viemään Vappu-kukan. Siellä oli sauna lämmin ja Seija kävi saunomassa. Ei ollut oikein mukava Vappuilma. Vettä sataa tihuutti ja kävi kylä tuuli. Palattiin kotiin ja matkalta kotiutunut Sannakin alkoi tutkia purkissa olevien kalojensa touhuja.

Olin ostanut taas muutaman "miljoonakalan". Sanna soittaa aina joskus minulle työhön ja on valmiiksi tietoinen, minkälaisia kaloja voisien tuoda. On kyllä keskusteltu oikean akvaarion ostosta. Toistaiseksi Iittalan lasipurkki saa kelvata. Olen sanonut, ettei se isomman akvaarion hoito ole sitten muiden kuin hänen tehtävänsä.

Toni odottaa lupaamani "viisvaihteista", että pääsisi poikien mukana ajamaan kylälle. Vapun jälkeen starttaa Tampereen kolmas "Fiat-piirimyyjä", Tammelan Automyynti, joh-

tajanaan Jorma Nuutio. Automyyjänä muut osakkaat Markku Hannu ja Pentti Ranta.

## Tietoja rekisteritilastoista

Iloisia uutisia tuli meille Fiat-myyjille. Markkinaosuutemme oli huhtikuun lopulla 14,4 prosenttia. Maaliskuun lopulla se oli ollut 11,6 prosenttia. Koko neljän myynti kuukauden jälkeen Fiat on parantanut myyntiä, se on nyt 12,4 prosenttia myydyistä henkilöautoista. Myyntimme on parantunut 3,7 prosenttia edellisvuodesta. Myimme nyt 4 545 henkilöautoa Suomeen (3 384 autoa vuonna 1978). Maahantuoja kehottaa olemaan valmiina kesälomakautteen. Silloin yleensä autokauppa vilkastuu, kun monilla on aikaa kierrellä autoliikkeissä. 131 Mirafiori-kauppaan toivotaan vauhtia entistä enemmän.

## Hyrysysty-Menolainen nro 2/1979

Kerho määräsi minut seuraavan lehden toimittajaksi. Taidankin taas jättää kesän Retkeilyajot väliin. Alkaa olla vapaa-ajasta puutetta. Perheen isänä on ajateltava lapsiakin. Heidän kanssaan olisi oltava enempi, varsinkin kun äidillä on pieni lapsi hoidettavana.

## Veteraanimoottoripyörä harrastus vauhdissa

Perustamamme VMPK on saanut liikettä harrastukseen. Ympäri Suomea on harrastajia liittynyt joukkoon. Jäsenistö vaatii jo melkoisen työn tamperelaisien kerhoaktiivien ajasta. Alkaa olla aika laajentaa klubin organisaatiota.

12.5.1979 oli Tamperelle kutsuttu mp-harrastajia "VMPK:n Kesäpäiville". Oli järjestetty paraatia kaupungille ja vanhojen moottoripyörien näyttely Tammelan kansakoululle. Minä vein Rudge Multini sinne. Toisena vein 1948-mallisen Tähti-pyörän. Se oli ensimmäisiä 125-kuutioisia pikkupyöriä, joita myytiin Suomessa sodan jälkeen.

Moottoripyöräharrastus elää minullakin. Ostin kokoelman alkuperäiskuntoisen 159 cc Express Radex-pyörän 1950-luvulta. Päiväkirjaan en



"Express" ei ole kovin yleinen nimi moottoripyörälle.



Tämä isin auto oli näyttelyssä kesällä 1979.

mainintaa ostosta kirjannut. Ei Seija kyllä koskaan kirjaa lukeut, mutta varmuus on paras. Nyt en enää muista, koska, mistä ja keneltä pyörän ostin, (tätä kirjoitettaessa pyörä on jo myyty - luovutustodistuksesta ei jäänyt jäljennöstä).

12.5.1979 Nyt oli sitten se päivä, kun Toni sai sen toivomansa viisivaihteisen polkupyörän. Pääsee nyt kavereidensa kanssa ajamaan. Susannallekin ostettiin naistenpyörä, mutta se saa vielä hetken odottaa tytön kasvamista ajomittoihin. Pyörän ostoon hupeni 1 200 markkaa. Se naisten pyörä oli tarjouksessa.

19.5.1979 oli järjestetty "urheiluautonäyttely" Pyynikin Autovarusteen vaihtoauto hallille Alarantaan. Päiväksi oli valittu viimeisten "Eläintarhan Ajojen" päivä 19.5.1963. Monenlaista urheiluautoa sinne tulikin näytteille. Minä siistin myös Fiat 1500 Cabrion ja Alfa Romeo 1600 Duetto Spiderin sinne. Yleisöä kävi mukavasti ja

sääkin suosi. Näyttelyn järjesti hesalainen "ScCH"-urheiluautokerho.

## Kävin Svartvikissä

Sovin puhelimessa Anja Pakulan kanssa, että voin käydä hakemassa Autlikselle lainaamani kirjan "Suomen linja-auto liikenteen historia" takaisin. Olin lainannut joitakin muitakin, mutta en ruvennut muistelemaan ja Auliksen satojen kirjojen joukosta etsimään. Olin rouva Pakulalle kertonut tämän yhden kirjan tärkeyttä kirjastooni.

Soitin vielä surunvalittelut ja kerroin, miten vuosien varrella olimme tutustuneet toisiimme Auliksen kanssa ja monet puhelut soitelleet.

Muistan jonkun kertoneen, että rouva Pakula oli sanonut "autojen olevan hänen eläkkeensä". Siitä voi ymmärtää, ettei museolla ole paljoa jatkomaahdollisuuksia. Se varmasti ajetaan alas ja Auliksen vaivalla kokoa-





Hyrysysin 2/1979 kansilehti.

ma kalusto myydään maailmalle.

Seuraavana päivänä juhlittiin Diamond-linja-automme 50 vuotispäiviä Resturannassa. Pidän esitelmän linja-autoliikenteen alkuajoista Tampereella. Kirja oli nyt hyvänä apuna. Sain kerhoillassa lahjan Valerilta Tallinnasta. Sen oli tuonut Järvisen Olavi siellä käydessään. Lahja oli nahkainen lippalakki, johon oli neulottu nimeni.

Hyrysysin teko painaa päälle. Pitää alkaa se kansilehden suunnittelulla. Lehtihän menee nyt koko Suomen SA-HK:n jäsenille. Sitä lehteä sitten tein pari viikkoa vapaa-ajoilla ja sain valmiiksi sopivasti ennen kesäloman alkua.

Olin kirjoittanut pääkirjoitukseen muun muassa seuraavat lauseet: "Me harrastajat olemme usein erikoistuneet johonkin moottoriajoneuvo tyyppiin. Urrilan Pekka on Husqvarna-moottoripyöräharrastaja, Harri on Packard-harrastaja jne. Minä olen tullut harrastukseen "Fiiulla" ja siitä on tullut tapa. Kuitenkin minua kiehtoo Olavin lailla saada joskus oman talliini suppea kokoelma auto-

ja, moottoripyöriä, moottoreita jne... = kotimuseo."

Näin siis uskalsin haaveilla kesäkuussa 1979 omasta Fiat-kokoelmasta. Olin laittanut sen Sandbergin vaihtoauton ajokuntoon ja myynti-ilmoitus on nyt Hyrysysyssä. Alkaa olla hallissa täyttä.

Kesäkuun alussa jäin kesälomalle. Onneksi myös kesä alkoi lämpimine päivineen. Yhtenä sunnuntaina olisi ollut Svartvikin museolla MB-kerhon kokous, mutta "jätin väliin".

Olin ostanut Hankkijalta käytetyn "Jakobsen Chief"-piktraktorin. Siihen tuli ruohonleikkuri ja nyt tein Pandan akselin avulla siihen peräkärryn. Mukana tuli myös lumilevy.

Aika on mennyt myös "Hyrysysin" aineiston kokoamisessa lehdeksi. Vaikka se on koko SA-HK:n jäsenille postitettava, niin teen sitä kerholehden tapaan. Mukaan otan lähetetyt asiat, joita eri kerhot lähettävät. Kirjoituskoneeni nauhan kunto heikkenee. Olen toppuutellut sen Magiruksen tuontia Kangasalta.



"Jakobsen" traktorilla tuulimyllykin siirtyy.



Äiti todisti myöhemmin lumenkin siirtyvän.

### Leningradin matkalle hankittava passi

Heidi täytti jo neljä kuukautta. Kyllä se aika menee. Käytiin Susannan kanssa ajelemassa Alfalla Tampereella. Ajelimme kauniissa säässä katto alhaalla. Menimme Hankkijan puutarjamyylään ja ostimme 21 kappaletta "parvekukkia". Laitan nämä kolme parvekelaatikkoa vintin parvekkeelle.

Hankkijalla näin Länsi-suomen kiinteistöistä vastaavan Rantalán Kallen. Olen häneltä kysellyt jo aikaisemmin henkilökkunnan autotallista osaa automyynnille pesupaikaksi,

luvattu on! Kalle lupasi alkaa miettiä, miten sinne saisi tilat myös lisääntyvälle radio- ja puhelin asentamolle. Varsinkin Nokia-autopuhelin asennukset ovat lisääntyneet.

Hankkijalta ajelimme Sattamakadun akvaarioliikkeen. Piti saada purkkiin pari "huntupeyrstöä", oli Susannan toive. Käväisin vielä matkatoimistossa ja täytin Neuvostoliiton matkalle tarvittavan viisumianomuksen. Takaisin ajeltiin Pispalanharjun ja Mäkitien kautta. Näytin Sannalle, missä talossa vietin elämäni ensimmäiset kuusi viikkoa ennen isovanhempieni hoitoon vientiä

maaliskuussa 1937. Poutakelit jatkuivat. Yhtenä yönä sataa pirautti sen verran vettä, että nyt ovat nurmikot täynnä keltaisia voikukkia.

### Pesupaikka

Nyt koneosaston päämies Heikki Lehtimäki soitteli, että on saatu asia ratkaistua. Saamme nelipaikkaiseen tallirakennukseen osan pesupaikoiksi. Nyt varataan kolme paikkaa meille pesutilaksi. Se yksi paikka eristetään lisääntyvän autopuhelin asennuksen tarpeisiin.

Loman loputtua onkin ensimmäinen homma hoitaa sinne tarpeelliset kalut ja ilmeisesti palkkaamme myös pesijän. Nyt loma jatkuu ja aurinko paistelee 8.6. oli päivällä varjossa + 25 astetta. Hyrysisy on valmis vietäväksi kirjapainoon.

13.6. ajelin Alfalla Kangasalle. Vietin aineisto Olavin kanssa klo 13.30 painettavaksi Kangasalan Kirjapainoon. Kun palasin kotiin, kertoi Seija käyneensä Heidin kanssa neuvolasissa. Ei ole oltu rokotettu, kun "kehitys oli hidastunut". No, ehtiinhan se vauva niitä piikkejä vielä saada elämässään. Käytiin omien ja naapureiden lasten kanssa Oldsmobilella uimassa Miharín uimarannalla. Minäkin kastoin "talviturkkini".

Ajelin tässä yks päivä Moto Guzzi Californialla Tampereelle. Hankkijalla pesin pyöräni. Ajelin sitten Korkinmäkeen. Piti saada Seijan äidiltä hyytyssoija Heidin vaunuihin. Ei ollut anoppi kotona. Poikkesin sitten Haipon Paulin liikkeesä. Pauli oli halukas liittymään kerhoomme ja vein kaavakkeet. Kauniissa auringiön paisteessa ajelin sitten kotiin.

### Olssi matkakuntoon

Oldsmobile tarvitsee uuden akun. Tein muutoksen akkutelineeseen. Ostan siihen isomman ja tehokkaamman "Pakkasakun". Saan sellaisen Hankkijalta alennuksella. Toni maalailee pikku kaivuriaan ja Seija ripusteli pyykkiä kuivumaan. Perhe-elämäkin nautti auringosta.

15.5.1979 SA-HK:n Retkeilyajot Helsingissä. En lähtenyt edes seuraamaan. Hoitelen nyt näit tekemättä jääneitä koti-

hommia. Ajoja seuraamaan oli tullut "klubin" kutsumana Virosta "Unic"-kerhon pomoja. Valeri Kirs mukana. Osa virolaisista tulee Turusta vielä Tampereen kerhon viraksi On suunniteltu Pyykkösen Simon ja Skaffarin Patsen kanssa taas sitä Leningradin matkaa ja aikataulua. Viikolla Seijan sisko Pirjo tuli käymään. Oli ottanut mukaan Pirkko-siskon pojan. Sanna oli kotona, mutta Toni pyöräretkellä. Meno pihassa oli silti railakasta.

Kävin Tampereella Oldsilla öljynvaihdoissa ja rasvauksessa. Tasapainotettiin myös etupyörät Järvelinin rengasliikkeessä Ala-Järvensivulla. Asentaja tasapainotuskoneessa poltti renkaat melkein pilalle. Ohjauksen tärinä kyllä väheni. Kertoivat, ettei saa kaikkea tärinää pois, kun vanteissa on vähän heittoa.

Leningradin matkaseuruetta on lisätty Taisto Pantakoskella - Svartvikin entisöijällä. Tulee mukaan Lahdesta. Patsen vieraana oleva "Amerikan vieras" Aaltonen ei ole saanut vaimolle tehtyä anomusta hyväksytyksi - ei tule mukaan.

Fiat 503 -umpiautoni odottaa moottoriremonttia. Päätin nyt sen alkaa alusta. Rakennan uuden moottorin valitsemani lohkon ympärille. Toivottavasti nyt pysyisi öljyt ja vesi erillään.

Sallisen Olavi ja Hesán "Moto Guzzi-virtuosi" Karlssonin Aimo poikkesivat Olavin 190-Mersulla. Olivat käyneet Niinison Tykistömuuseumilla. Minä tein silloin Fiat 1400:n laturin osien vaihtoa omasta varastosta. Repa on saanut Moto Guzzi "Fourin" koeajo vaiheeseen.

### Umpiauton moottori kuntoon

Juhannus vietettiin kauniissa säässä perhepiirissä. 26.6.1979 umpiauton koneremontti eteni. Etsin valitsemaani lohkokoon "sopivan kokoisia mäntiä". Sovittelin mäntävarastosta ja moottoreista purettuja osia. Piti löytää kiertokangat, kampiakseli ym. Kova homma tässä on edessä.

Sopivat osat löydettyäni kävin en Arvolan Reimalla Ylöjärvellä hyväksyttävässä. Reima lupasi hioa venttiilit tiiviiksi. Merkitsee sitten nii-



Repa on saanut Motoguzzi 350GTS "Fourin" ajokuntoon.



Pakoääntä on hillittävä, todisti koeajo.

den paikan kokoamista varten. Löysin valetuilla laakereilla olevat kiertokangat. Sovittelimme ne kampiakseliin. Sitten vaan valitsin öljypohjaan sopivan tiiviin öljypumpun. On se hyvä, kun on tullut näitä "101"-tyypin moottoreita purettua (hankittua). Yksin oli aika hankalaa saada männät renkaineen sylintereihin peukaloilla renkaita sisään painellen!

Kampikammio oli ollut auton rungon välissä koko ajan. se saa siis olla vanha - edellisestä moottorista. Venttiilit paikoilleen jousineen ja sitten niiden lukot - kiilat venttiilin varren reikään. Homma eteni monien eri laitteiden asennuksilla. Kun kone oli koottu, pesin öljypohjan vielä öljyreistä naftaa kaataen. Valutin "litkun" pois ja lisäsin öljyn.

Sitten vielä vesiputket jäähdyttimestä moottoriin. Bensaa olikin tankissa valmiina. Ryy-

den paikan kokoamista varten. Löysin valetuilla laakereilla olevat kiertokangat. Sovittelimme ne kampiakseliin. Sitten vaan valitsin öljypohjaan sopivan tiiviin öljypumpun. On se hyvä, kun on tullut näitä "101"-tyypin moottoreita purettua (hankittua). Yksin oli aika hankalaa saada männät renkaineen sylintereihin peukaloilla renkaita sisään painellen!

Kampikammio oli ollut auton rungon välissä koko ajan. se saa siis olla vanha - edellisestä moottorista. Venttiilit paikoilleen jousineen ja sitten niiden lukot - kiilat venttiilin varren reikään. Homma eteni monien eri laitteiden asennuksilla. Kun kone oli koottu, pesin öljypohjan vielä öljyreistä naftaa kaataen. Valutin "litkun" pois ja lisäsin öljyn.

Sitten vielä vesiputket jäähdyttimestä moottoriin. Bensaa olikin tankissa valmiina. Ryy-

Matkalle lähtöä odotellen  
Rane



# Bremen Classic autoshow 2024

Teksti: Torsti Vienolan haastattelusta Asko Nieminen  
Kuvat Torsti Vienola ja Asko Nieminen

Tämä perinteinen tapahtuma järjestetään vuosittain tammi-helmikuussa Saksan Bremenin Näyttely- ja messukeskuksessa. Kolmen päivän aikana kauden alussa yli 46 000 kävijää kerääntyy yli 52 000 m<sup>2</sup>:n messualueelle kahdeksassa hallissa, josta löytää kaiken klassisiin ajoneuvoihin liittyvän. Noin 730 jälleenmyyjää ja yksityistä myyjää kymmenestä maasta tarjoavat myyntiin autoja, moottoripyöriä, varaosia, restaurointimateriaaleja ja muistoesineitä. Lisäksi yli 100 eri brändeille omistautunutta klubia esittelee aarteitaan näyttävästi kekseliäällä tyyllillä. Suurelle yleisölle edulliset hinnat, alkuperäisöiden markkinat ja ainutlaatuiset teemanäytökset autoille ja moottoripyörille ovat olleet jo vuosia menestyksekkäs kaava Bremen Classic Motorshown takana.



Yksi näyttelyhallien sisäänkäynneistä.



Bremenin Rathaus (Raatihuone).

Tämän vuoden näyttelyyn matkan järjesti perinteisesti hämeenkyröläinen ER-matkat, joka on järjestänyt matkoja useasti tänne ja muuallekin Eurooppaan vastaaviin tapahtumiin. Matkalla oli mukana myös Tampereen seudun mobilisteista Torsti Vienola ja hänen tarina alkaa tästä. Matkalle lähti 18 henkeä. Matka alkoi Kyröskoskelta Vuosaaren satamaan, josta Finnlinesin laiva kuljetti matkalaiset Itämeren yli Trawemündeeseen. Laiva lähti keskiviikkona kello 15 ja oli perillä seuraavana päivänä torstaina klo 21. Matka-aika oli 30 tuntia. Sama aika olisi mennyt Ruotsin ja Tanskan kautta ajamalla, mutta ajoa olisi ollut 1 000 km enemmän. Laivalla aika kului hyvässä seurassa rätöisästi ja välillä syöden hyvää ruokaa. Keväällä laivassa ei ole vielä turisteja. Matkustajia lai-



Bremenin raatihuoneen Bremen Ratskeller.

vaan otetaan maximissaan 554 henkeä. Nyt olimme lähes ainoat matkustajat rekkamiesten lisäksi. Matkan hinta oli 650 €. Siihen sisältyi linja-auto, hotellit ja laivamatkat sekä laivan ateriat.

## Näyttely

Olimme hotellilla Bremenissä n. klo 23 yöllä. Perjantai aamuna kävelimme hotellilta näyttelyyn. Siellä oli monenlaista nähtävää kahdeksassa hallissa. Aloitimme autonäyttelystä ja siellä oli monen näköistä Euro-autoa. Jenkkiautomiehelle siellä oli heikosti nähtävää. Siellä oli muun muassa Ferrari F40, 1930-luvun Kompressor Mercedes, joista kaksi pitkänokkaista. On ne ollut aikoinaan mahtavia vehkeitä, kun toiset ovat kulleet suunnilleen kävelyvauhtia. Lancia oli näyttelyn pääteemana ja oli sijoitettu keskelle isoa näyttelyhallia. Sieltä löytyi Juha Kankkusen Safari rallin Lancia voittaja auto. Samassa rivissä oli Lancia Stratos, Lancia Integrale ja paljon muita väljästi sijoitettuna. Kankkusen Safari rallin autosta näki, että se on italialaista hitsaustyötä. Kyllä näki, että oli kuin ”räkimällä” hitsattua.

Suomalainen olisi tehnyt siistimpää työtä. Moottoripyörät olivat seuraavissa halleissa. Jatkoinme Rompetorihalleihin. Näitä oli neljä hallia. Tavara oli siistiä ja hyvin esillä. Kaikki oli pultattu ja kiillotettu. Hinta oli enempi, kuin Suomessa, mutta nämä olivat paikalleen laittamista vaille valmiita. Ostajia oli paljon ja kaikki mahtuivat kulkemaan. Ei siellä janoa eikä nälkää tarvinut kärsiä. Entisöityjen autojen työnjälki pisti suomalaisten mobilistien silmään. Hinta saattoi olla 50 000 €, mutta osia puuttui, penkit olivat mitä sattuu, ikkunan pyyhkijät roikkuiivat, kojelauta oli sinne päin. 1957 mallin letukan puskurista puuttui pultteja ja oli vain reiät. Hinta oli kuitenkin 45 000 €. Saksalaiset autot ovat omassa hintaluokassaan ja muunmaalaiset eivät pääse helposti edes näyttelyyn.

Olimme näyttelyssä klo 17 saakka ja kävelimme vielä hotellille. Hotellilta menimme pikku huilauksen jälkeen vanhassa kaupungissa Bremenin raatihuoneen Bremen Ratskelleriin syömään. Meitä oli neljä miestä ja osa ei ole ennen käynyt siellä. Kellariravintola on itsessään nähtävyys, kuten

muidenkin kaupunkien Raatihuoneilla.

## Bremenissä on muutakin nähtävää kuin näyttely

Lauantaina emme menneet enää näyttelyyn, vaan jäimme kiertelemään Bremenin kaupungille. Vanha kaupunki on hyvin säilynyt ja säilytetään. Mietimme kuinka ennen vanhaan nämä 1400–1600 luvun rakennukset on tehty niillä työvälineillä ja kestävätkin vieläkin pystyssä. Rakentajat ovat olleet mestareita silloin. Suunnittelijat ovat osanneet suunnitella ja heillä on ollut taiteellista silmää. Näitä rakennuksia arvostetaan ja uudet rakennukset rakennetaan muualle ja nämä pysyvät ehjänä ja arvostettuina. Sodissakin nämä oli jätetty tuhoamatta. Kaupoissa kaikki käyttötavarat tuntuivat halvemmilta, kuin Suomessa, myös olut ja viinat. Vodka pullo kaupan hyllyssä maksoi 5 €.

## Kotimatka lauantaina

Bremenistä lähdimme rantaa kohti Trawemündeeseen kello 17. Liikennemäärää katsellessa tuli mieleen, että pitkä matka pitää mennä, ennen kuin nämä kaikki

autot ja rekat kulkevat sähköillä. Vaikka autoja oli paljon, niin silti liikenne kulkee eikä tökkäile, kuten meillä. Lübeckissä poikkesimme isossa CITTI-PARK kauppakeskuksessa. Kodinkonekauppakin oli niin iso, ettei peräseinää näkynyt. Satamassa kävimme perinteisesti Anne Bernerin viinakaupassa ja tarvitsijat tekivät ostoksensa. Euroopassa kannattaa tarkistaa kauppojen aukkiolot netistä. Me olemme tottuneet, että kaupat ovat aina auki, mutta näin ei ole aina muissa maissa.

Laivamatka kotiin päin tuntui hieman pitkältä, kun siihen menee kaksi yötä. Satamassa piti olla lauantaina klo 21 mennessä ja laiva lähti sunnuntaiaamuna kello kolmelta yöllä. Aamulla herätessä laiva on jo kaukana merellä ja Helsinkiin tullaan maanantaina klo 9. Laiva on rahtilaiva, johon otetaan 550 matkustajaa. Rahti määrää aikataulut ja matkustajat kulkee mukana. Päivä merellä kului nopeasti syödessä ja tuttuun kanssa rupatellessa.



# Vappuajelu 1.5.2024

Vappuajelun kokoontuminen Hämeenpuistoon  
Satakunnankadun ja Puutarhakadun väliselle kävelytielle  
klo 10. Lähtö klo 11.15. Vappuajelun brunssi Mobiliassa klo 12.

Ilmoittautuminen ajoon 21.4.2024 mennessä  
Petri Katalle puhjoh.tammob@gmail.com

Brunssi maksetaan ennen ilmoittautumista tilille  
FI4145107520012519 maksulle viestiksi oma nimi.  
Ilmoittautuessa mainittava, että osallistuu myös brunssille.

Mahdollisen lisäinformaation osalta seuraa  
tapahtumasivujamme [www.tammob.com](http://www.tammob.com)



## MENU

Yrtti-vihersalaattia ja basilikaöljyä V, G  
Caesarsalaattia ja parmesaanilastuja L  
Dijonperunasalaattia ja marinoitua  
punasipulia M, G  
Mansikka-vuohenjuustosalaattia VL, G  
Sitruunaista parsacoussoussalaattia L  
Sinappisilliä sekä katajanmarjasilakoita  
M, G  
Timjamipaahdettua kananpoikaa M, G  
Marinoituja kevätkasviksia M, G

Leipävalikoima ja levitettä L

Ylikypsää naudanrintaa ja  
portviinikastiketta L, G  
Pikkunakkeja minifrikadelleja L  
Varhaisperunaa ja kevätsipulia L, G  
Punajuurihalloumipihvejä ja  
tztzikia L, G

Rahkatäytteisiä pikkumunkeja L  
Juustokakkua L  
Suklaabrownie ja tuoreita marjoja L  
Kahvi ja tee

34,50 €/ hlö, lapset 7-12v. 15,50 €  
ja alle 7v. 1,00 €/ ikävuosi

Sisältää tutustumisen  
Mobilian näyttelyyn!



Corvette -54 lienee Suomen vanhin Corvette. Yhdysvalloissa jenkit pitävät sitä tutkimuksen mukaan eurooppalaisia parempana urheiluautona, vaikka se oli vain rivikuutosella ja alkeellisella alustalla ja jarrujkan ei voinut kehua. Mutta se ulkonäkö. Näitä ensimmäisen sukupolven Corvetteja on useita Classic Garagessa.



Tämä Caddy -53 on kuulemma omistajan mieliauto. Se on alunperin turkoosi väritään. Vaikka nämä 1950-luvun Avo-Caddyt ovat perinteistä aikansa USA-kuvastoa, tosiasiasa erikoismallien sarjat olivat hyvin pieniä ja jos laskee alkuperäisen värin, niin sarjat tippuvat muutama kymmeneen.



"Maailman kaunein mopo". Saksalaiset kaksipyöräisten valmistajat liittyivät Zweirad Unioniksi päästäkseen suurin sarjoihin. Tämä Zweirad Union Victoria Sputnik 155 on mahtavan näköinen muotoilutuote, muttei sekään kaupaksi käynyt. Suomessa tunnetaan kymmenkunta Victoria Sputnikia. Mopoksi se ei käynyt Suomessa, mutta nyt EU-aikana käy. 50 kuution koneessa oli 4.2 hevosvoimaa. Takaritsi ja oikeat jalkatapit! Ois ollut hieno aikanaan!

## Matkalla Keski-Suomeen

Teksti ja kuvat mpz

Matkalla Talviajoihin reitti helposti osuu Jämsään. Viime reissullamme Antti oli järjestänyt Tammobin "joukkueelle" vierailun Classic Garageen.

Classic Garage on yksityinen automuseo, joka on aika harvakseltaan auki, mutta sopimuksen mukaan pääsimme hämmästelemään sitä. Monta

kertaa ohiajaessa on mieli tehnyt kurvata sinne, mutta nyt sitten retki toteutui.

Paikka on helppo löytää Teollisuuskadulta. Classic Ga-

rage ilmoittaa nettisivuillaan, että heillä on hienoja autoja, moottoripyöriä, mopoja, joista jokaisella esineellä on tarina. Tarinat kertoo kokoelman





Tässä on rivissä Corvetteja.



Challenger R/T. Ärrä-nimitys tuskin rätkätkästä.



Automuseon rekvisiittaan kuuluu pienoismalleja ja muita mukavaa.



Chevrolet oli tähän aikaan yksi maailman komeimmista autoista: Ei hirveän suuri, mutta riittävän iso. Rypyy nokalla ei ole rypyy vaan alkuperäinen esite.

kerääjä ja omistaja Veli-Matti Mäkinen. Hän omistaa kokoelman yhdessä keräilijäystävänsä Hannu Haljalan kanssa. Kaksikko on keräillyt ajoneuvo-harvinaisuuksia 1980-luvulta lähtien. Tarinoita riittää, taisimme viipyä pari tuntia niitä kuuntelemassa. Eikä tullut aika pitkäksi.

rempia takavetoisia jenkkejä. Useat olivat kangaskattoisia ja mahtavilla teho- ja varustelupaketeilla voimistettuja. Jokainen yksilö on jollakin lailla lähes ainutlaatuinen. Useita autoista oli valmistettu alle 1 000 kappaletta, joitakin vain kymmeniä. Jenkeissä on tehty paljon yksilöllisiä malleja suurten sarjojen rinnalla. Autot ovat kaikki hienossa kunnossa ja niiden värit poikkeavat paljon



Me tamperelaisetkin pääsimme kuvaan! Kone ja Terä oli yksi ensimmäisistä mopovalmistajista Suomessa. Harmi, että terä tylsyi aika nopeasti.



Solifer oli yksi menestystuotteista. Joka jannun unelma ja haave 1960-luvulla oli varmasti nämä Solkun krossimopot. Harvalla niitä oli! Taustalla Export, jolla piti valloittaa ainakin Pohjoismaiden markkinat.

Suomen liikenteessä nähdyistä autoista.

Corvetteja on laaja joukko. Autojen tarinoissa toistuu usein, että omistajaketju on lyhyt; auton on jo alunperin hankkinut harrastaja, jolta auto on iän mukana jäänyt seisomaan. Ja sitten joku toinen harrastaja tai Mäkinen tai Haljala itse on bongannut sen. Kaikki ajopelit ovat ajokuntoisia ja niitä ulkoilutetaan ajokunnon säilyttämiseksi. Autoja on nelisen kymmentä ja kaksipyöräisiä 70.

Hallit ovat tilavia ja poikkeuksellisen siistejä. Kuulemma lisää tilaa on tulossa. Hallit on koristeltu jenkkiautoaiheilla ja on siellä asiaankuuluva "aijäloula" oleskelutilakin. Hyllyissä on öljypurkkeja, pienoismalleja ja vaikka mitä rekvisiittaa. Kaksipyöräisten osasto on myös suuri. Se osittain selittyi sillä,

että Mäkinen on innokas pitkäaikainen enduro-harrastaja ja tytär peräti Suomen Mestari.

Kaiken kaikkiaan "täytyy nähdä"-kokoelma. Jämsä sopisi hyvin kerhon kuukausikokouksen retkikohteeksi. Tiedot löytyvät helposti Classic Garage Jämsän nettisivuilta. Eikä Jämsään kovin kauan aja!

Falunin reissulla ollaan käyty Hedemoran pienessä museossa. Hedemora oli Eläintarhan ajojen kanssa Pohjoismaiden suurimmat moottorikilpailut 1950-luvulla. Nuorisomallakat tyrmäsivät tapahtuman. Näköjään siellä ajetaan edelleen näytösajoja.



## Tampereen seudun mobilistit ry hallitus



Petri Kata  
Puheenjohtaja  
petrikata65@gmail.com  
0400 633 632



Pasi Myllymäki  
Varapuheenjohtaja  
peemyllymaki@gmail.com  
040 548 7914



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



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



Leila Suutarinen  
Edunvalvonta  
leila@automuseo.com  
050 365 7023



Kalevi Nokkonen  
Pihapehtori  
kalevijakari@gmail.com  
050 596 1219



Mikko Heimo  
Hallituksen jäsen  
mikko.heimo@gmail.com  
050 539 7410



# Retkeilyajojen järjestäminen vastuullisesti ja hiilijalanjäljen kompensointi

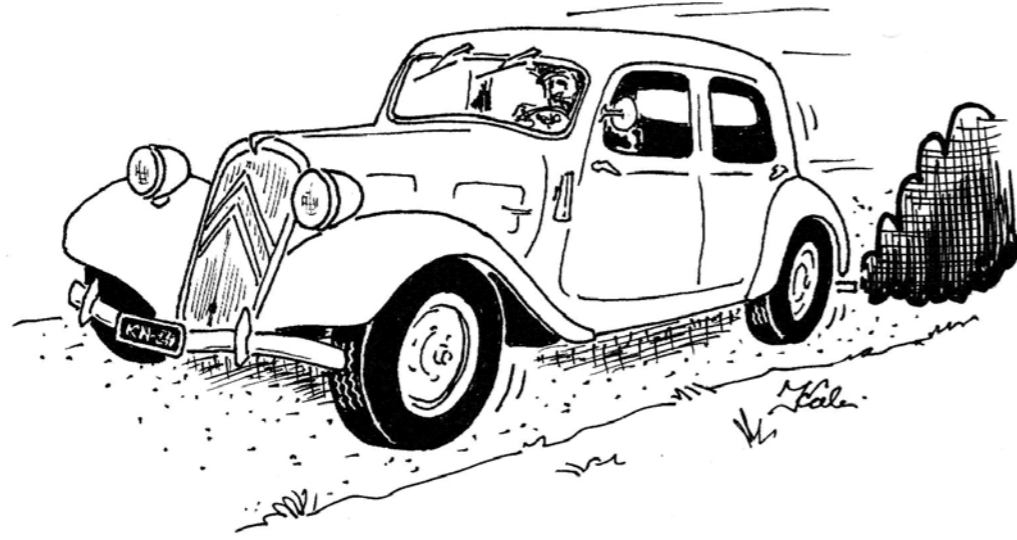
Meillä on täällä Tampereen seudulla aika helppo järjestää ajotapahtuma tai ajotapahtumia vastuullisesti ja ymmärtää tapahtuman päästöt sekä hiilijalanjälki. Tämä ei ole mitään viherpiipertämistä vaan hyvin pian yhteiskunnan vaatimus.

Miksi tämä on helppoa? Lähinnä siksi, että Tampereen kaupungilla on selkeät suosittukset, miten tapahtumat tulee Tampereella järjestää vastuullisesti. Kun olen järjestänyt tapahtumia Helsingissä, niin pumaakat näyttävät olevan varsin yhtenevät. Toinen syy on tietysti se, että kaikkialla, missä Retkeilyajo merkittävästi poikkeaa normaalista, on haettava käytötoluvat. Ne puolestaan edellyttävät turvallisuus- ja pysäköinnin ohjaussuunnitelmaa ja riittävää turvallisuushenkilöstöä. Lisäksi tietysti edellytetään henkilöstön harjoittelua ja yleisten turvallisuusnormien noudattamista. Tätä olemme harjoitelleet vuosikautia Restaurantpäivillä ja useisia muissa tapahtumissamme, esimerkiksi Mustanlahden keskiviikko illoissa. Meillä on siis selkeä ja konkreettinen syy, miksi vastuullisuutta on syytä pyrkiä noudattamaan, koska Tampereen kaupunki siihen kehottaa.

## Tapahtumapaikan valinta

Tampereella saattaa olla montakin paikkaa järjestää iso ajoneuvotapahtuma. Me olemme valinneet Rosendahlin, Mobiliin ja Vehoniemen. Synnän on se, että niillä kaikilla on ympäristösertifiointi. He ovat järjestäneet toimintansa vastuullisesti yleisesti hyväksytyin menetelmän mukaisesti. Menetelmän tarkastaja on sen hyväksynyt. Näin täytyy lähivuosina tehdä kaikkien niiden majoitus- ja ravitsemusliikkeiden, jotka aikovat vastaanottaa ulkomaalaisia asiakkaita. Sellainen on tapa EU-maissa.

Samalla ajotapahtuma on liikenteellisesti helposti saavutettavissa ja koska edellämaintujen kohteiden on ollut pakko



järjestää tilansa esteettömiksi, tulee esteettömyys vähän kuin lahjana. Toki esteettömyys täytyy selvittää kaikkialla reitin varressa. Esimerkiksi joudumme ohjaamaan tapahtuman viestinnässä katsojat jonkin muualle kuin Rosendahliin, jossa Retkeilyajon osanottajat täyttävät pihan ja kaupungin parkkialueet.

Reitti on rakennettu niin, että risteyksistä aina käännytäisi oikealle. Käytännössä tämä ei aivan onnistu.

## Vastuullinen viestintä

Tiedottamisessa ei riitä pelkästään mitä, missä, milloin-viestintä. Siisteyden, liikkumisen ja asiallisen käytöksen korostaminen ja julkituominen kuuluu siihen. Nämä ohjeet julkistetaan osanottajille Tiekirjassa. Näinhän tehdään esimerkiksi ralleissa jo monen vuoden kokenuksella.

Eikä pelkkä tiedottaminen riitä. Meidän pitää pystyttää roskiksia riittävästi ja merkitä ne niin, että sekä katsojat että osanottajat osaavat niitä käyttää. Tapahtuman järjestyshenkilöstö on myös koulutettava tähänkin asiaan.

## Sosiaalinen vastuullisuus

Me uskomme, että Retkeilyajo

luo hyvää ympäröivään yhteiskuntaan omalla olemuksellaan. Tuomme ihmisten elämään ilmaista ohjelmaa. Kaikki ovat tervetulleita katsomaan ja tutustumaan tapahtumaan. Meidän velvollisuus ylläpitää turvallista ilmapiiriä. Toimintaohje sopimattomaan käytökseen puuttumiseen ja raportointiin tullaan yhdessä harjoittelemaan.

Tapahtuman terveysturvallisuus on suunnilleen sitä samaa, jota olemme noudattaneet jo vuosia Restaurant Markkinoilla (käsidesit, käsienspesu, ensiapu)

## Jätteiden käsittely

Tässäkin asiassa tapahtumakohteemme hoitavat suurimman osan asioista. Mutta se ei vapauta meitä pahtumassata syntyvien jätteiden kierrätykseltä. Kertakäyttöasioita ja -pakkauksia ei tarvita. Mutta silti meidän on järjestettävä tapahtumapaikoille lajittelu ja henkilökuntaa opastamaan lajittelussa.

Roska-astiat pitää sijoittaa näkyvästi ja olennaisiin paikkoihin, esimerkiksi ruokailualueelle ja keskeisten kulkuväylien läheisyyteen. Tupakointialueelle tarvitaan tarpeeksi tuhkakuppeja.

Käymälät pyritään saamaan käyttöön tapahtumakohteiden kiinteisiin rakennuksiin, mutta

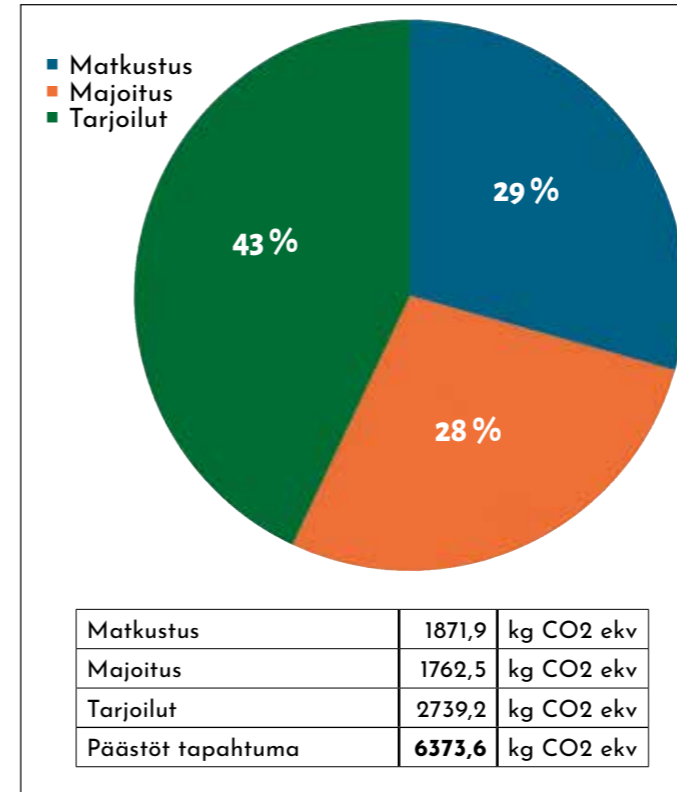
huolehtimen niiden siisteydestä ja tyhjennyksestä on meidän hommia. Tapahtuman järjestäjänä velvollisuutemme on siivoata tapahtumapaikan asianmukaisesti tapahtuman jälkeen, jotta alue jää siistiin kuntoon.

## Tapahtuman hiilijalanjäljen kompensointi

Hiilijalanjälki on mittari tapahtuman ekologisen kestävyden tilanteen hahmottamiseen sekä päästövähennyskohteiden karjoittamiseen. Edellämaintut tapahtumapaikasteemme hoitavat suurimman osan päästöjen vähentämisestä omien Hankintojen hiilijalanjäljen pienentäminen

Retkeilyajolle ei ole tietävästi koskan laskettu hiilijalan jälkeä. Nyt olemme sen tehneet ja tulemme varmasti esittämään SAHK:lle, että tulevaisuudessa se kuuluu Retkeilyajon järjestäjän pakollisiin tehtäviin.

Lievä pettymys hiilijalanjäljen laskennassa oli, ettei julkisen valta ole tuottanut selkeää laskentamallia, jota tavallinen hobilisti sujuvasti voisi panostaa tapahtuman arvoilla ja saada jotain hajua hiilijalanjäljen koosta. Ehkä tämä viittaa siihen, ettei julkista valtaa paljonkaan kiinnosta mikrotason päästöt tai hiilijalanjäljen kompensoin-



ti, kun voi korskua "globaaleilla mitoilla".

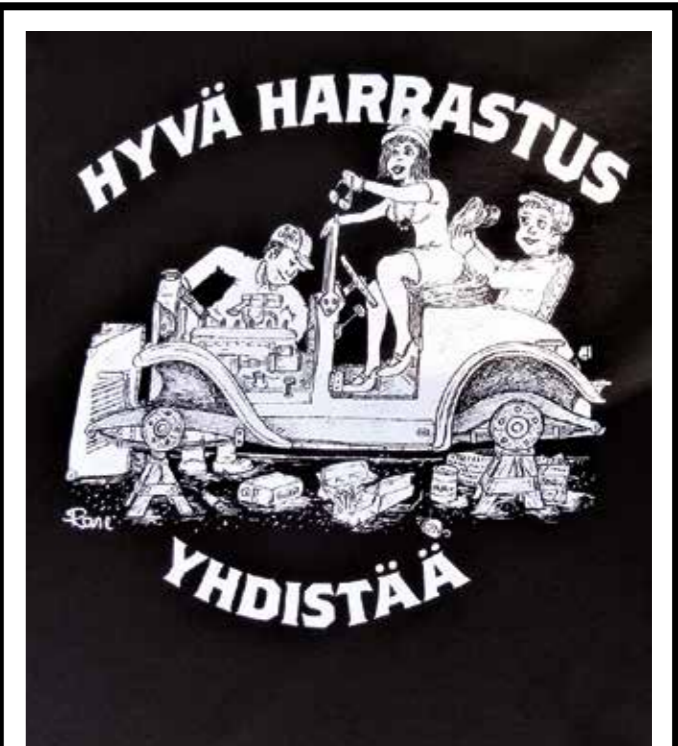
Tähän löytyi kokeelliseksi avuksi netistä kaksi mallia: k-kaupan ruokaostosten hiilijalanjälki ja Turun Ammattikorkeakoulun tapahtuman järjestäjän hiilijalanjälkilaskuri. Näillä eväillä syntyi laskelma ja sen kuvaaja. Laskelma on tehty 150 osanottajalle. Johtopäätös on, että Retkeilyajon suurin hiilijalanjäljen tuottaja on ruokailu, toiseksi suurin polttoainepäästöt ja majoittuminen on suunnilleen yhtä suuri ympäristöaraste kuin ajon polttoaiane kulut. Oheisessa kuviossa matkustaminen tarkoittaa ajon aikana tuotettua hiilijalanjälkeä. Jos laskelmaan otetaan siirtymismatkat kotoa lähtöpaikalle ja maalista kotiin, se luonnollisesti muuttuu. Sille ei löytynyt mitään luotettavaa arviota, koska osanottajia lähtöpaikkoja ei tiedetty tätä kirjoitettaessa.

## Kompensaatio

Retkeilyajon laskennallinen hiilijalanjälki on 6 374 kiloa CO2 ekvivalenttia. Tämä siis ilman siirtymiä kotoa tapahtumapaikalle ja takaisin. Hiilijalanjälki kompensoituu 11 männyn istuttamisella. Ei kuulosta kovin pahalta. Toi-

vottavasti löydämme yhteistyökumppanin, joka haluaa istuttaa ne puut. Puut istutetaan joka tapauksessa. Kaavioista voi laskea, että jos kotimatkat olisivat yhteenlaskettuna suunnilleen samat kuin ajomatkat, laskelma muuttuu, mutta siltikään polttoaineiden hiilijalanjälki kuin pullet kokonaismäärästä.

On aika luonnollista ja selvää, että autotapahtumat ovat yhteiskunnan kiikareissa enenevästi. Epäilemättä lähivuosina veteraaniajoneuvotapahtuminen järjestäjät joutuvat hankkimaan tapahtumatoiminnalleen sertifikaatit, tunnukset ja merkit.



## TUE RANE-PROJEKTIA

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

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

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

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

Ensimmäiset erät myytiin loppuun ja ne on toimitettu tukijoille viimeistään helmikuussa. Uudet tilaukset Leilalle.

**Nyt kipin kapin Vehiksen ostamaan ja tukemaan Rane-projektia.**

Tuotto lyhentämättömänä projektin hyväksi.





Keskikesän fiilistä Mustiksessa heinäkuussa 2023.

# Kesällä Mustaanlahteen

Ensi kesäksi on käyttöluva Mustaanlahteen 17.4.-2.10. klo 16–20 entiseen tapaan. Meillä on ollut käyttöluva vuodesta 2002. Edes korona ei kokonaan estänyt kokoontumisia. Sataman palveluista ensi kesänä ei vielä tiedetä. Kaisla ja Munkkis ovat

varmaankin ennallaan. Kahvi-, jäätelö- ja makkarakioskia ainakin huhujen tasolla viritellään.

## Pitkä yhteistyö

Vuonna 2002 Valon Pauli halusi mobilisteille ”näyteikkunan”

Tampereelle. Tavoitteena oli Keskustori, mutta neuvotte- luissa kaupungin kanssa tulos oli Mustanlahti, joka oli silloin kehityssuunnitelmien kohteena. Vesi- ja maantielikenteen kohtauspaikka on tietysti historillisesti oivallinen paikka

esitellä tieliikenteen perinnettä. Kokoontumiset ovat sujuneet hyvissä merkeissä alkaen Vapusta 2002.

## Sidosryhmäkeskusuteluja

Särkänniemen aluetta on



Mustassalahdessa on usein parempi ilma kuin ympäristössä. Sataman suosio riippuu säästä paljon. Suurimmat kävijämäärät ovat loppukesän helleiltoina.

pitkään haluttu muokata ja kaavoittaa se uuteen uskoon. Seudulla on monessa paikassa rakennustöitä. Nyt on siistittyjä ne etenevät myös Mustaanlah- teen ensi kesän jälkeen. Paa- sikivenkadun tyhjää ajorataa oleskelualueeksi, Hämeen- puiston päähän rakennellaan kiertoliittymää ja Näsinkallion parkkipaikkaa muutetaan. Silta yli Mustanlahden on päätetty. Meitä ja Mansen Masinis-

teja on kuultu ”sidosryhminä”. Meille on vakuutettu kaupun- gin puolelta, että kokoontumi- semme palvelevat Tampereen kaupungin tavoitteita ja ovat siten arvostettuja ja tärkeitä. Varmaankin olemme myös kohtuullinen asiakaslisä sekä Kaislalle että Munkkikselle, vaikka olemme todenneet suunnittelijoille, ettei Munk- kis meitä juurikaan viime kesän kokemusten perusteella pysty



Warpunen on aika harvinainen auto. Ulkonäkö on aikamoisen hieno. Uskomatonta, miten Sirppi-Saksan autoteollisuus onnistui tyrimään tämänkin asian.

palvemaan. Molempien ravitse- musliikkeiden sesonki on kesäl- lä hyvin lyhyt. Saniteettitilojen puute suurimman osan käyttö- lupamme voimassaoloaikaa on tuotu esille. Näitä kuulemisia ja keskusteluja jatketaan kevään aikana.

## Satama rappeutuu

Mustanlahden satama tarvit- see luonnollisesti korjauksia ja kunnossapitoa. Nythän erilaiset kontit ja väliaikaisviritelmät ei- vät oikein sataman arvoon sovi ja puulaiturit lahoavat. Suun- nitelmissa on sataman histo- riallisen osan säilyttäminen ja korjaaminen. Satama säilyy satamana, mikä sekini oli välillä uhattuna. Viereen tulee melko mittava venemarina, joka lisää sataman käyttäjiä.

Meidän kannalta parannuk- sia voivat olla satama-alueen sis- sään- ja ulosajoreittien paran-

taminen ja mahdollisen palve- lurakennuksen rakentaminen. Samoin veneluiskan poisto tuo alueelle lisää tilaa.

## Suunnitelmat etenevät

Tuleva kesä mennään vanhoilla nuoteilla. Näyttää siltä, että ke- sillä 2025 sataman rakenteiden korjaustyöt ja alueen muu raken- taminen estävät sen nykyisen käytön useammaksi vuodeksi. Silta tulee muuttamaan koko Mustanlahden ilmeen. Kun- nostussuunnitelmat eivät näy- tä estävän kokoontumisia, kun työt valmistuvat. Nautitaan ensi kesä ”vanhasta Mustalahdes- ta”. Käytetään aikaa ja energi- aa siihen, että rakennustöiden ajaksi löydetään meille sopiva väistöpaikka.



Kaksoissisarret?



Autokattaus on laidasta laitaa. Tämä Chrysleri on vanhemmasta päästä.



Loppukesän päivänpaistetta.



Joskus Mustassalahdessa näkyy kuorma-autoja. Tässä Vetkun Sisu, joka on entisöity ja majoilee Tampereen seudulla.



## JÄSENETUSI



### Mökki rannalla

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

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

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

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

#### Kiinteistöä ja sen varauksia hoitaa:

**Pehtoori Petri Rannikko, petri.rannikko@rannikonaarre.fi**

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

Osoite on Kylä-Aakkulantie, 36200 Kangasala.



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

Etu- ja sukunimi	
Lähiosoite	
Postinumero- ja toimipaikka	
Sähköpostiosoite	
Puhelin	

Paikka ja aika	
Allekirjoitus	

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

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



## TAMMOBIN 2024 TAPAHTUMAT

### MAALISKUU

**27.3. Anssi Juutilaisen luento - Tähti hakaristin varjossa - MB-historiaa sotaajalta.** Kangasalan pääkirjasto, Harjula-sali, Keskusaukio 2, Kangasala, klo 17:30-18:30.

### HUHTIKUU

**To 18.4. Kevätkokous ja tutustuminen TAKK auto- ja kuljetusala,** Nirvan Kampus, Kurssikeskuksenkatu 11, Tampere klo 17:30 alkaen

**La-su 27.4.-28.4. Hot Rod & Rock Show, Tampere**

### TOUKOKUU

**Ke 1.5. Vappuajo**

**La-Su 4.-5.5. Classic Motor Show**

**Ti 7.5. Olavi Sallinen-palkinnon jako,** Vehoniemen automuseo

**La 11.5. Kevät-Restauranta, Mobilia**

**To 16.5. Tutustuminen Rockarolina verhoomo,** Nokia. Lähtö klo 16 Kolmenkulman ABC

### KESÄKUU

**Pe-su 7.-9.6 SAHK:n 64. Retkeilyajo**

**La 29.6. Kesä-Restauranta, Mobilia**

### HEINÄKUU

**To 11.7. Hämeenkyrön retki, Rane ja Kukkokahvila.** Lähtö klo 16.30 Teivon ABC

### ELOKUU

**La 10.8. Kanttiautokruising,** Hämeenpuisto, Tampere. Kokoontuminen ja näyttely klo 10, lähtö klo 12.

**La 24.8. Syys-Restauranta, Mobilia**

### SYYSKUU

**La 14.9. Tammob 60 vuotta - Juhla-Näsijärviajo**

### MARRASKUU

**La 2.11. Tammob 60 vuotta -juhla** (perustamiskokouksen vuosipäivä) **Syyskokous**

### JOULUKUU

**Su 1.12. Puurojuhla** Sasin Toukolassa klo 15

**MUUTOKSET MAHDOLLISIA**





FIVA WORLD EVENT  
TWO LAKES  
**RALLY**  
2026  
TAMPERE ♦ FINLAND



TULOSSA 27.-30.7.2026