

AUTOMOBILI

Rakkaudesta vanhoihin ajoneuvoihin

1

2017

7,50 €



Tämän lehden mukana SAHK:n jäsenille uusi jäsenkortti sekä jäsen- ja kalustoluettelo. Ota talteen!



AUTOMOBIIILI

Julkaisija ja kustantaja:

Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry
Vanha talvitie 2 A 14, 00580 Helsinki. Puh. 09 7289 5150.
www.sahk.fi

Toimitus: Automobiili, Vanha talvitie 2 A 14,
00580 Helsinki, puh. 09 7289 5152
www.sahk.fi • automobiili@sahk.fi

Päätoimittaja: Riitta Kastemaa

Kirjoittajat tässä numerossa:

Cesel Bomshell • Rauno Grönbacka • Daniel Jensen
Pentti Kallionpää • Juha Kivimaa • Timo Laitinen
Antero Lähtenmäki • Jouko Peri • Simo Pyykkönen
Risto Ruuskanen • Kenneth Sandström • Heino Vänskä

Ilmoitusmyynti: Riitta Kastemaa, puh. 09 7289 5152 ja
Mari Roose-Hyppönen, puh. 09 7289 5150.

Mediakortti osoitteesta: www.sahk.fi/Automobiili/
medikortti.pdf

Ulkoasu ja taitto: Mainostoimisto Matikka Oy
Painopaikka: Forssan paino, Forssa • ISSN 1457-2591

© Kirjoituksia ja kuvia saa lainata lehdestä vain
toimituksen luvalla.



Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto – SAHK ry

- Perustettu 1959.
- 28 jäsenyhdistystä, joissa noin 7100 jäsentä, joilla yhteensä noin 16 000 ajoneuvoa.
- SAHK:n yhdistyksillä on 6 toimivaa automuseota: Oulussa, Vaasassa, Kuopiossa, Imatralla, Joensuussa, Parkanossa ja kaksi museoauton näyttelyä Turussa ja Koriolla.
- SAHK:n jäsenen yksityisesti hoitamia ajoneuvomuseoita on 12 kappaletta. Osa niistä kuuluu Mobilia-SAHK:n Automuseoiden neuvottelukuntaan.
- Jäsenlehti Automobiili, 5 numeroa vuodessa, painos yli 8 000.
- Yhteistoimintayhdistykset Suomessa: Veteraanimoottori-ryöryklubi ry (VMPK), Suomen linja-autohistoriallinen seura ry (SLHS) ja Autohistoriallinen Seura ry (AHS), joissa yhteensä noin 9 500 jäsentä.



SAHK kuuluu jäsenenä kansainväliseen museoajoneuvoalan keskusjärjestöön (Fédération Internationale Véhicules Anciens), johon kuuluu noin 1,8 miljoonaa jäsentä 63 maasta.

Aineistot

Aineisto Automobiili nro 2/2017 varten on lähetettävä toimitukselle 16.3.2017 mennessä, mieluiten sähköpostilla automobiili@sahk.fi tai postitse Automobiili, Vanha talvitie 2, 00580 Helsinki.

SEURAAVAN NUMERON AIKATAULU:

Nro 2/2017

aineistopäivä 16.3.2017
ilmestymispäivä vk 17

Tässä numerossa mm.



1931 Chevrolet Independence AE Special Sedan

Kenneth Sandström kertoo isoisänsä hankkimasta Chevroletista, joka on säilynyt yllättävän hyvänä vuodesta 1931.

SIVUT 22–23

Autovuosi 1987 on tulossa museoajoneuvoikään vuonna 2018!

Timo Laitinen tutkailee mallivuoden 1987 suosikkeja.

SIVUT 32–33



FIVA 50 vuotta

Timo Vuorio
FIVAn 50-vuotisjuhla-ajoissa Pariisissa viime marraskuussa.

SIVUT 39–41

SISÄLTÖ

XXLIV Talviajo 2017	4–9
BonBon Bellas	10–12
Kuulolla	11, 13
Käytännön mobilismia, osa 3	14–16
Malmön paloauton tarina	18–19
1931 Chevrolet Independence AE Special Sedan	20–23
Onnittelut	23
Kuusikymmenvuotias Volvo Amazon	24–26
Kymen Automobiilikkerho r.y. 50 vuotta ...	27–28
Kuninkaantieajo, 58. valtakunnallisen Retkeilyajon info ja ilmoittautuminen	29–31
Autovuosi 1987 museoajoneuvoikään	32–33
Lukijan pähkinä	34
Westfalia-Automotiven kuulumisia	36–38

FIVA 50 vuotta	39–41
Puheenjohtajan kynästä	42–43
SAHK:n kultainen ansiomerkki Antero Lähtenmäelle	43
Hämeen Mobilistien hallihankkeen jatkoa	44–45
Mikkelin Mobilistit julkaisemassa kirja	45
Mikkelin Mobilistien Nokipannukahvit, makkaranpaisto ja konservointi	46–47
Harrastajan markkinapalsta	48–49
Tapahtumakalenteri	50–51

Kannen kuva: BonBon Bellas -ryhmä ja Daniel Jensenin omistama Chevrolet Impala 4D HT, vm. 1962. Kuva Daniel Jensen.

Erilaisia näkökantoja ja erilaista suhtautumista vanhoihin ajoneuvoihin?

Riitta Kastemaa, päätoimittaja

Olen jo jonkin aikaa ihmetellyt, mistä johtuu Perinneajoneuvorekisterin hidas ja vaikea synnyttäminen? Museoalan viranomaisethan ovat käsittäkseni vahvasti mukana Perinneajoneuvorekisterin aikaansaamisessa. Raahaakin tälle hankkeelle on mielestäni myönnetty. Tarkoituksena on siis saada aikaiseksi eräänlainen luettelo erityissuojeltavista, Suomen kannalta historiallisesti merkittävistä tai tärkeistä ajoneuvoista, jotka ilmentävät Suomen ajoneuvokannan historiallista kehitystä. Mikäpä hienompi ja tärkeämpi ajatus, jos ymmärretään, että suomalainen ajoneuvohistoria on kartoittamisen arvoinen asia, sillä samalla kartoitetaan Suomen kehitystä yhteiskuntana. Tai näin minä olen sen ymmärtänyt.

Kokouksia asian tiimoilta on pidetty Mobilia-vetoisesti jo usean vuoden ajan. Olen itsekin ollut joskus SAHKin puolesta edustajana tällaisessa kokouksessa. Mukana ovat tietysti olleet myös muut Suomessa vaikuttavat harrasteajoneuvoyhdistykset, jotka ovat olleet kiinnostuneita rekisterin perustamisesta. Mitään oikein konkreettista ei ole kuitenkaan saatu aikaiseksi.

Ymmärrän kyllä, että noin tärkeää hanketta ei saa pilata kii-reellä ja huolimattomalla perustyöllä, mutta silti... jokin kanto siellä kaskessa täytyy olla.

Jokin aika sitten näin papereita, ihan julkisia, joista saattoi päätellä, että meillä harrastajilla ja museoalan ammattilaisilla taitaakin olla poikkeava käsitys siitä, mistä asiaa aletaan viedä eteenpäin ja mitä halutaan pitää tärkeänä! Näyttäisi siltä, että museoviranomaiset hakevat ensin ns. ilmiökenttää eli haluavat kartoittaa, mikä on ollut yleistä Suomen autoilun kehityksessä ja mitä laitteita on ollut, vaikkakin ne olisivat jo aika päiviä sitten hävinneet maastamme. Kuulostaa hyvältä tuokin, että pitää säilöä jotain siitä, mikä on ollut yleistä, jotta emme ala

kuvittelemaan, että jokunen vuosikymmen sitten” kaikki” Suomessa ajoivat Lokinsiipi-Mersuilla? Pitää tietysti ymmärtää, mitä arkipäivä kulloinkin ihmisille Suomessa tarkoitti. Monelle se tarkoitti menneinä aikoina sitä, että autosta ei kerta kaikkiaan voinut edes haaveksia.

Me harrastajat mielestäni haluamme usein vaalia sellaisia ajoneuvoja, jotka ovat harvinaisia tai ne ovat jotenkin erikoisyksilöitä, kuten esim. presidenttien käytössä olleita ajoneuvoja, joilla vaikuttaisi siis olevan suomalaista historiallista merkitystä. Kuvittelisin, että mm. tällaisia ajoneuvoja harrastajat haluaisivat luetteloitavan perinneajoneuvorekisterin osaksi. (Tietysti

tämä on yleistys, koska meitä harrastajiaakin on monenlaisia ja nostalgia näyttää monen harrastusajoneuvohankinnoissa ja -haaveissa suurta osaa.) Mutta jos väittämäni pitää ollenkaan paikkaansa, niin silloin viranomaisten säilyttämisperiaatteet ja harrastajien arvostukset näyttäisivät olevan ristiriitaiset. Silloin on varmasti vaikea kohdata ja viedä asioita eteenpäin, jos jo lähtökohta ajattelulle on noinkin erilainen.

No, minä olen tietysti saattanut käsittää asioiden painotukset väärin, joten kutsunkin mielelläni esim. Museoviraston asiantuntijan lehtemme palstalle valottamaan, mikä olisi sopivaa materiaalia perinneajoneuvorekisteriin ja kuinka rekisterin teko saataisiin liikahtamaan ”kuopastaan”.

Sitten sananen FIVA:sta. Lehtemme sivuilla 39–41 on ”ruotsinkirjeenvaihtajamme” **Timo Vuortion** raportti FIVA:n 50-vuotisjuhlatapahtumista Pariisissa viime marraskuussa ja erityisesti siellä ajatusta Tour de Paris -ajasta. Myös UNESCO:n pääkonttoriin oli järjestetty pienimuotoinen ajoneuvonäyttely ja esitelmää historiallisten ajoneuvojen merkityksestä. Näyttillä oli niin ”kansanautoja” kuten prototyyppi Rätti-Citikasta, mutta myös mm. entisöimätön Bugatti. (Kuvia näistä Timon ottamana artikkelin yhteydessä.) Kansainvälisen vanhojen ajoneuvojen harrastajien liikkeen lähentyminen Yhdistyneiden kansakuntien kasvatus-, tiede- ja kulttuurijärjestön kanssa on saanut siis aivan konkreettisiakin piirteitä, mikä lisää varmasti ymmärtämystä harrastuksemme historiaa säilyttävää luonnetta kohtaan.

Timo kertoi lisäksi, että Pohjoismailla on nyt aika hyvä edustus FIVA:ssa, sillä mm. hänet valittiin FIVA:n hyötyajoneuvokomitean jäseneksi ensimmäisenä suomalaisena, mutta tietysti Ruotsin Motorhistoriska Riksförbundetin (MHRF:n) edustajana. Paljon ääniä hän on varmasti saanut pohjoismaiselta yhteistyöryhmältä, jonka toimintaan nykyisin kuuluvat myös Baltian maat.

Muita merkittäviin tehtäviin FIVA:ssa valittuja skandinaaveja ovat Ruotsin **Peter Edqvist** (monivuotinen MHRF:n puheenjohtaja), joka on sekä FIVA:n johtoryhmän jäsen tittelillä Senior Vice-President (vanhempi varapuheenjohtaja) että myös Legislation Comissionin (eli lainsäädäntäkomitean) jäsen. Tanskalainen **Lars Genild** on myös samassa komiteassa. Norjan SAHK:n eli LMK:n puheenjohtaja **Björn Hvaleby** on moottoripyöräkomitean jäsen ja lisäksi eräs toinen norjalainen valittiin uutena tekniseen komiteaan.

Voisin arvella, että jos Suomella eli SAHK:lla on tarvetta vai-kuttaa joihinkin asioihin FIVA:n kautta, niin nyt ne mahdollisuudet ovat suuremmat. Esimerkiksi Peter Edqvist on erittäin helposti lähestyttävä henkilö, kuten sain pari vuotta sitten SAHK:n toimistolla todeta. Monet Suomessa tuntevat Timo Vuortion monivuotisena Talwijaajojen ”simultaanitulkkinä” ruotsalaisille vieraille. Lisäksi Timo on Oulun kerhon jäsen. ■

Riitta Kastemaa
päätoimittaja

