Aitoa tunnelmaa tä-Suomessa

Suur-Saimaan ympäriajo 1995

1.7 Mikkeli, Imatra, Lappeenranta

2.7 Lappeenranta, Mikkeli

Suur-Saimaan Ympäriajo 1995

1.7.-2.7. Mikkeli, Imatra, Lappeenranta, Mikkeli

Hyvät naiset ja herrat: käynnistäkää moottorinne! On nimittäin kolmannen Suur-Saimaan Ympäriajon aika. Tosin ajo ei ala aivan huomenna, mutta valmistautumaan täytyy ryhtyä, jos mukaan aikoo ehtiä.

Heinäkuun ensimmäisenä viikonloppuna Itä-Suomessa on lupa taas odottaa mm. aurinkoa, huumoria, mobiileja, visailua, tanssia, risteilyä, palkintoja, järvimaisemia ja synttärijuhlia.

Yleisresepti hyvään ajotapahtumaan on yksinkertainen; pitää vain huolehtia, ettei ole kiirettä muttei liioin puutetta tekemisestä. Tästä reseptistä ja yleensäkin osallistujien viihtyvyydestä on ympäriajossa pyritty tiukasti pitämään kiinni. Palautteesta päätellen siinä on melko hyvin onnistuttu.

Suur-Saimaan Ympäriajo on tehty lähinnä niille mobiileille, joita synnytettiin 50- ja 60-luvuilla. Kaksipäiväisen ajon reitti on ensi kesänä lähinnä tietöiden takia aiempaa pitempi (380 km), joten iäkkäimmille autovanhuksille urakka taitaa muodostua liian suureksi.

Ympäriajon lähtö ja maali ovat tällä kertaa Mikkelissä, kun taas puolimatkan etappi ja yöpyminen ovat Lappeenrannassa. Ensimmäinen mobiili starttaa ajokilpailuun Visulahden matkailukeskuksesta lauantaina heinäkuun 1. päivänä klo 10.30.

Puolivälin tukikohta on Hotelli Patria, jossa saunotaan, yövytään ja vietetään iltajuhla tanssien. Lappeenrannassa ohjelmaan kuuluu myös Saimaa-risteily höyrylaivalla.

Sunnuntaiaamuna kilpailua jatketaan klo 10:stä lähtien Lappeenrannan satamasta. Sieltä matka taittuu mm. Mäntyharjun kunnan 400-vuotisjuhlien kautta takaisin maaliin Visulahteen.

Ympäriajoon osallistuminen maksaa 130 mk. Tuolla summalla saa mm. metallisen ajomerkin, laivaristeilyt Saimaalla, pullakahvit molempina päivinä ja sisäänpääsyn automuseoihin.

Mahdollisuuksia ruokailuun on ympäriajon aikana kaikkiaan kolme kertaa: lauantain lounas 25 mk, juhlapäivällinen Patriassa 80 mk ja sunnuntain lounas 26 mk.

Yöpymiseen on valmiiksi katsottu kaksi vaihtoehtoa: Hotelli Patrian majoitushinnat ovat kahden hengen huoneessa 190 mk/henk. ja yhden hengen huoneessa 300 mk. Kyseiset hinnat kesähotelli Karelia Parkissa ovat 115 mk ja 180 mk. Lisäksi kesähotelli kauppaa lakanattoman vuoteen 85 mk:lla tai lakanattoman huoneen 4-henkiselle perheelle 290 mk:lla.

Ajoon ilmoittaudut seuraavan sivun lomakkeella. Sieltä löydät myös tarvitsemasi osoitteet sekä tili- ja puhelinnumerot. Osallistujamäärä on rajattu 80 autokuntaan eli kaavakkeen postittamista ei kannata venyttää viime tippaan.

Mikkelin Mobilistit ry. ja Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry. toivottavat sinut tervetulleeksi Suur-Saimaan Ympäriajoon. Nähdään heinäkuussa ja vietetään yhdessä hieno viikonloppu.

SUUR-SAIMAAN YMPÄRIAJO 1995

Ilmoittaudu

Huom!

Tiedot ajoneuvosta:

Merkki: _____
Malli: _____
Valm.vuosi: _____
Valm.maa: _____

Tiedot ajajasta:

Nimi: _____
Osoite: _____
Puhelin: _____
Jäsenkerho: _____

Asuajoneuvokilpailu:
☐ Osallistun
☐ En osallistu

Ruokailu la:
☐ Osallistun ____kpl
☐ En osallistu

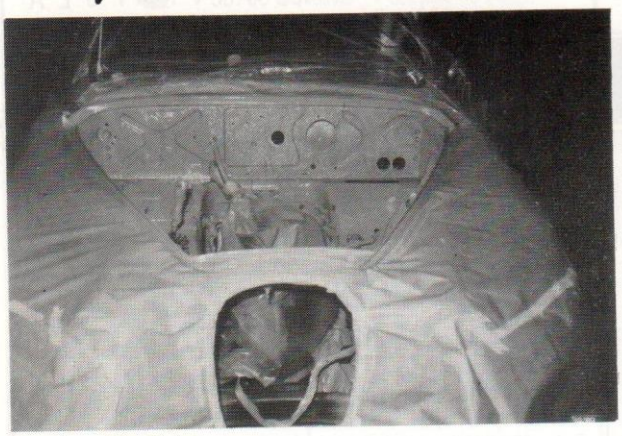
Ruokailu su:
☐ Osallistun ____kpl
☐ En osallistu

Ilmoittautumiset: Raimo Koljonen Sairilantie 30 50180 Mikkeli
Osallistumismaksut: Suur-Saimaan Ympäriajo 527104-4211200 Etelä-Savon OP Mikkeli (maksu ennen 31.5. 130 mk ja 1.6. lähtien 180 mk)
Majoitusvaraukset: Hotelli Patria 953-5751, Kesähotelli Karelia Park 953-4528451 (31.5. saakka), 953-4530405 & 953-675211 (1.6. lähtien)
Lisätiedot: Raimo Koljonen 955-176038, 949-383425, Esko Paakkari 953-4523114

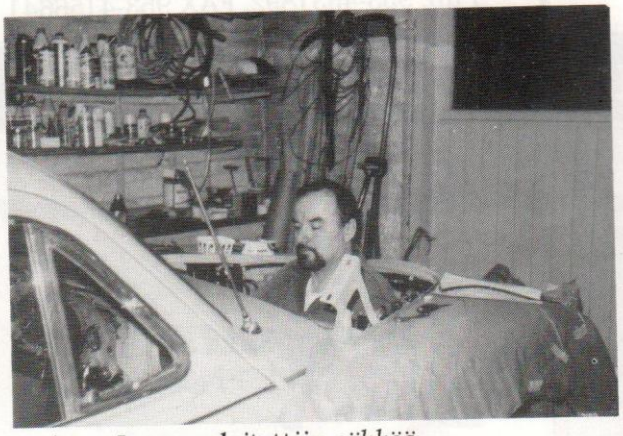
Kamera-AJOA:

Edellisellä sivulla Sinikka Haanpää ja PV Volvo vm. 64.
Vasemmalla Hyväkkään perhe ja Nash Ambassador vm. 50.
Oikealla ylhäällä nelikko Karhu, Uutela, Sinevaara ja Dodge Dart vm. 64
sekä alhaalla yleiskuvaa vuoden 1993 ympäriajon taukopaikalta.

Jaguar MK I -59 -lapsuuden haaveesta tuli totta



Ensin oli aihio...



...sitten Jaggeen laitettiin sähköä.

50-luvulla naapurin talon "isopoika" tuli kesäisin Euroopasta Suomeen lomalle. Tuloa odotettiin maaseutukylässä aina innokkaasti. Minkälainen auto Tommilla tällä kertaa mahtaa olla? Oli Lanciaa, Alfaa ja myöhemmin Jaguareja. Minun koulupojan mieleen jäivät etenkin Jagget. Vanhemmat pojat puhuivat tuplanokista, kaasareista, tehokkaista jarruista ja tietenkin tehoista ja suorituskyvyistä. Lupasin tuolloin itselleni, että kyllä sitten isona minäkin...

Soitto Saksasta...

80-luvulla aloin sitten etsiskellä sopivaa Jagge-aihiota. Mielessä oli lähinnä Mark II tai I. Pääpainon autossa asetin korin kunnolle ja siihen, että kaikki osat olisivat tallella. Kertoilin asiasta münchenilaiselle tuttavalleni Christianille ja pyysin häntä katselemaan, minkälaisia aihioita olisi Saksan maalla tarjolla. Syyskesällä 1984 Christian soittelikin ja kertoi, että tarjolla olisi 59-mallinen MK I. Auto oli tuotu Kaliforniasta muutama vuosi sitten ja oli nyt myytävänä. Kyselin hintaa ja kaikkia mahdollisia yksityiskohtia, sain myös muutaman valokuvan kauppakohteesta.

Kesälomaa oli jäljellä vielä viikon verran ja niinpä pakkasin matkalaukkuun työkaluja, johtoja, liittimiä, muttereita yms. Matkalippu Finnjetiin paluuta varten ja sitten Irjavaimoni kanssa menoksi.

Ensinäkymä autosta tuntui hyvältä. Kori, sisusta ja maalipinta olivat aika hyvässä kunnossa. Puuosat olivat huonossa lakassa mutta muuten ehjät ja tallessa. Oli ilo todeta, että kaikki korjaukset oli tehty vain alkuperäisiä osia käyttäen (tai sitten ei ollut tehty mitään, ne jenkit!).

Koeajo...

Seuraavaksi ryhdyttiin koeajoon. Toinen rekisterikilpi teipattiin konepeltiin, toinen takaikkunaan ja sitten konetta käyntiin. Koneen hörähtelystä tuli mieleen kuin olisi kaksi numeroa liian pieni paita päällä ja ylänappi kiinni. Ensin suunta huoltoasemalle, jossa tankattiin ja tutkittiin yhtä sun toista. Vilkut, jarruvalot, pissapoika ja lasinpyyhkijät olivat sanoneet sopimuksensa irti. No eipä hätää; vilkut saattoi korvata käsillä.

Kaupan hierominen alkoi, minkä päätteeksi totesin olevani Jaguarin onnellinen omistaja. Seuraavat kolme päivää kuluivatkin remonttihommissa, lähinnä sähkötöiden parissa. Saksassa on muuten kielletty auton korjaaminen kaduilla ja pihoissa. Arvatenkin remonttia tehdessä sain kuulla kunniani: Minua uhkailtiin poliisilla ja nimiteltiin "jugoslaaviksi", mutta eihän suomalainen usko, se vaan tekee.

Toinen kaasutin tulvi yli: Vika löytyi kohosta, jossa oli reikä. Renkaat olivat pykineet, mutta arvelin selviäväni niillä Suomeen. Varasimme kaksi ajopäivää Münchenistä Travemündeen, sillä päätimme ajaa vain valoisaan aikaan. Vaihdoimme moottoriin uudet öljyt (7 litraa) ja tarkistimme vaihteiston ja perän öljyt.

Kotimatka...

Aamulla peruutimme lentopaikat ja lähdimme ajamaan kohti kotia. Ylivaihdetta en ollut onnistunut korjaamaan, joten oli ajettava neljällä ensimmäisellä. Ajelimme noin 70 mailin (110 km/h) nopeudella, jolloin moottorin kierrokset

Ja vihdoin vietiin vihille siskonpoikaa.

tuntuivat sopivilta. Kierroslukumittarista asiaa ei voinut tarkistaa. Se näet oli rikki. Takana oli reilut sata kilometriä, olimme hyväntuulisia ja ajo tuntui mukavalta. Vaikka olimme autoilun luvatussa maassa, niin saksalaistenkin päät kääntyivät katsomaan meitä. Poikkeuksen tekivät toki ne, joilla oli kiire jonnekin ja 250 taulussa. En tiedä, oliko katsomisen syynä sääli vai ihailu.

Ongelmia...

Ajovauhti lupasi yöpymistä Hampurin paikkeilla, jolloin toiseksi päiväksi jäisi vain runsaan sadan kilometrin ajomatka. Samantien matkaan tuli mutkia; öljynpainemittarissa lukema oli pudonnut huolestuttavan alhaiseksi. Mietin, ettei tämä tuhat voi olla Jaggen viimeinen tuhat kilometriä. Paineen oli täytynyt olla alhainen jo ennen matkaan lähtöä. Bensiiniä oli kulunut jo puoli tankillista, mutta sehän menikin maahan ja syykin oli tiedossa.

Irkku kysyi, miksi olin vakavan näköinen enkä puhunut mitään. Lisäsin kaasua ja pyysin kuuntelemaan vaimeaa naksutusta, joka tuli moottorista. Se kertoi, ettei tämä auto vie meitä Travemündeen. Kaasun lisääminen sai ääneen häviämään. Mieleeni tuli väistämättä laakeri, joka oli tehnyt viimeisen työpäivänsä. Pysäytin seuraavalle hätäpuhelimelle, jossa tarkistin öljymäärän, kuuntelin ääntä ja totesin tilanteen. Naksutuksen täytyi tulla laakerista. Soitin tiepalveluun, ja tunnin odottelun jälkeen "Yellow Angel" eli keltainen enkeli tuli ja totesi saman kuin minäkin - laakeri ist kaput. Kilometrin päässä olleelta huoltoasemalta saimme kuljetuksen takaisin Müncheniin, jonne auto voitiin jättää.

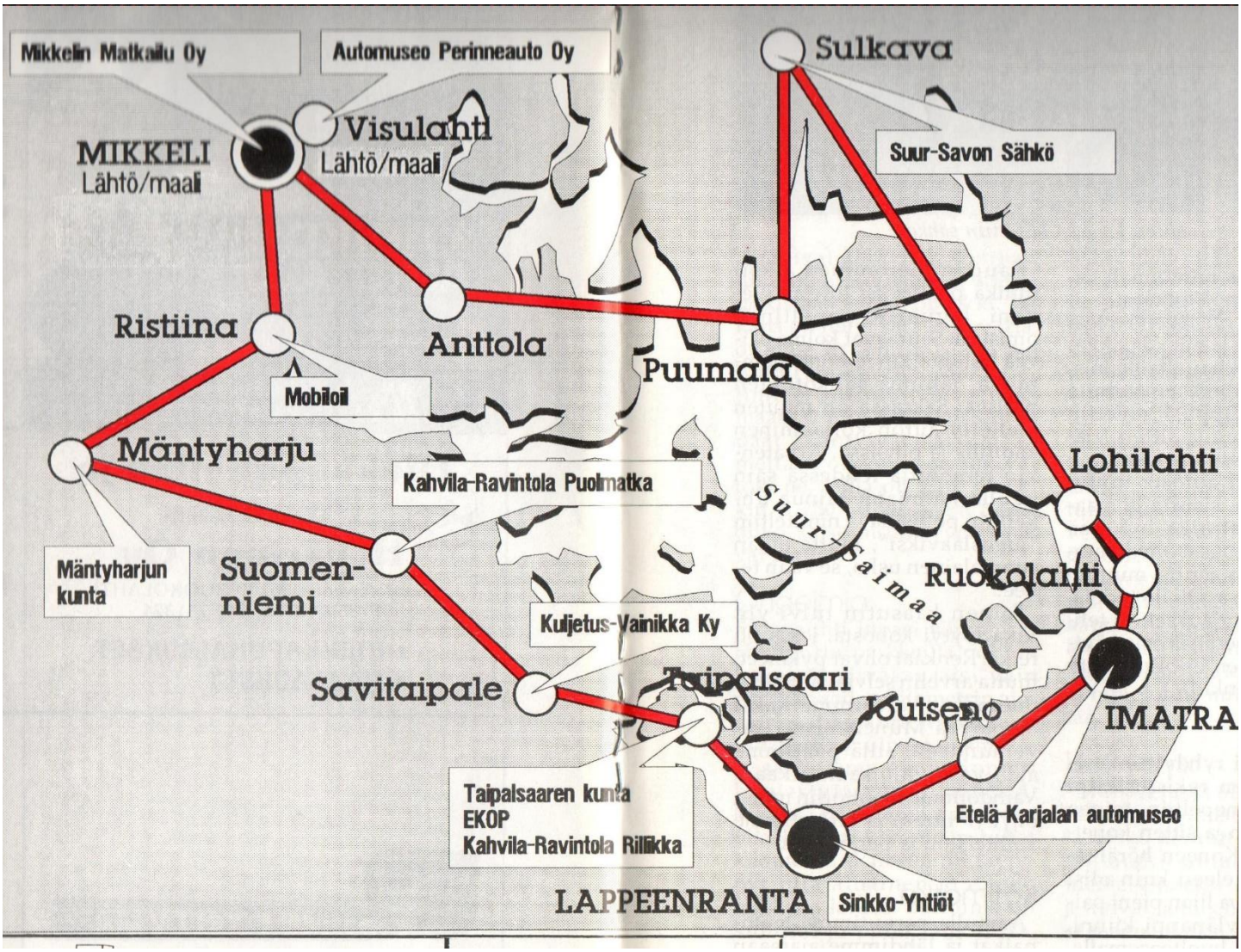
Uusi yritys...

Münchenissä oli kiire soittaa Finnairin toimistoon ja kysellä, josko peruuttamme paikat voitaisiin antaa uudelleen meille. Onneksi lentoliput järjestyivät, jotta ehdimme ajoissa maanantaiksi töihin. Paluumatka meni kyllä hiljaisen ilmapiirin vallitessa.

Jaggen maahantuominen huolintaliikkeen avulla olisi maksanut hopiaa. Onneksi hyvä ystäväni Christian lupautui lastaamaan auton junaan ja saattamaan sen Hampuriin. Siellä Jagge nostettiin kuorma-auton lavalle ja vietiin Travemündeen, jossa Christian sai eräältä satamatyöntekijältä lupauksen, että tämä toimittaisi auton laivaan sen saavuttua. Niinpä Christianin ei tarvinnut odotella laivaa, vaan hän pääsi suuntaamaan kurssin Müncheniä kohti.

Minulla oli perhosia vatsassa, kun odottelin laivaa Helsingissä. Olikohan auto varmasti laivassa? Viimein tuli helpotus: Sataman näyttöpäätteeltä luin, että rahtina oli myös muuan vanha ja keltainen Jaguar.

ESKO PAAKKARI

Tarinan kertoja on lappeenrantalainen mobilisti ja Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry:n varapuheenjohtaja.

Suur-Saimaan Ympäriajo Reitti 1995