Suur-Saimaan Ympäriajo

Lappeenranta • Imatra • Puumala • Mikkeli • Savitaipale • Lappeenranta

1 9 9 8

"Muita kuin rekisteriotteen mukaisia henkilöitä,
älköön kuorma-autossa kujetettako
ilman ministeriön antamaa lupaa."

- Ote tieliikennelaista vuodelta 1939

Suur-Saimaan Ympäriajo

1 9 9 8

27. - 28. 6 1998

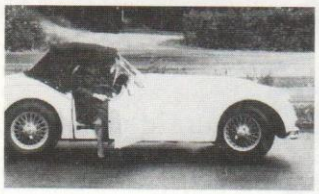
Lappeenranta, Imatra, Puumala, Mikkeli,
Savitaipale, Lappeenranta

Suur-Saimaan Ympäriajo
Lappeenranta • Imatra • Puumala • Mikkeli • Savitaipale • Lappeenranta
1998

6. Suur-Saimaan Ympäriajo 27.-28.6.1998

Lappeenranta, Imatra, Puumala, Mikkeli, Savitaipale, Lappeenranta

Mobilistit.
Näyttää siltä, että perinteiseksi aikomamme retkeilyajotapahtuma on vakiinnuttanut paikkansa valtakunnassa järjestettävien mobiilitapahtumien joukossa. Olemme onnistuneet omassa tavoitteessamme ja kutsumme teitä mukaan yhteisen viikonlopun viettoon jo kuudennen kerran. Ajon ajankohta on kiinnittynyt Juhannusta seuraavaan viikonloppuun.



Mobiilit kokoontuvat lauantaiaamuna Lappeenrannan Linnoitukseen, jolla nimellä kaupungin vanhin osa tunnetaan. Lähtöpaikalla on kuhinaa jo aamusta pitäen, ajoneuvot kootaan yleisön ihasteltavaksi ennen reitille lähtöä. Ensimmäinen kilpailija lähtee reitille klo 10.31. Ennen ensimmäisen ajoneuvon liikkeellesaattoa on aamun ohjelmassa ollut jo asu-ajoneuvokilpailu. Siihen osallistuvien toivotaan täyttävän ilmoittautumislomakkeen asiaan liittyvä kohta. Arvosteluraati suorittaa katselmuksen klo 9.30 alkaen. Yleisöltä saamamme palautteen pohjalta toivomme, että myös muut osallistujat mahdollisuuksiensa mukaan pukeutuisivat autoon liittyvän ajan hengen mukaisesti.

Reitti mukailee Suur-Saimaan kauniita rantoja ollen kokonaispituudeltaan noin 280 km. Reitin varrella on kymmenkunta tehtävärastia. Tehtävien luonne vaihtelee tietämisestä taitamiseen. Pisteet lasketaan yhteen ensimmäisen kerran puolimatkan krouvissa Mikkelin Visulahdessa ja välitulokset luetaan lauantai-iltana yhteisen illallisen yhteydessä ravintola Kulkurissa. Illallisen hinta on 78 mk ja se on katettu seisovaan pöytään. Erikoisruokavaliotoiveet pyydetään ilmoittamaan ravintolaan hyvissä ajoin, mieluimmin jo majoituksen varaamisen yhteydessä.

Visulahti tarjoaa majoitusta seuraavasti. 4 kpl 6 hengen taloja, joissa oleskeluhuone ja 3 makuuhuonetta sekä sauna, hinta 680 mk, hyvä vaihtoehto useamman auton ryhmälle. 20 kpl 4 hengen taloja, joissa oleskeluhuone ja 2 makuuhuonetta, hinta 490 mk. 5 kpl 2 hengen taloja, joissa oleskeluhuone ja yksi makuuhuone, hinta 390 mk. Lisää majoitustilaa kuhunkin vaihtoehtoon saa lisävuoteilla, joita tosin on rajoitetusti. Noiden lisäksi on 11 kpl leirintämökkejä, joissa nukkumapaikat 4 hengelle ilman liinavaatteita, hinta 200 mk. Aamiaismaksu 25 mk/hlö peritään erikseen.

Suur-Saimaan Ympäriajo

Lappeenranta • Imatra • Puumala • Mikkeli • Savitaipale • Lappeenranta

1 9 9 8

Ilmoittautumiset
Tällä lomakkeella osoitteeseen:
Suur-Saimaan Ympäriajo 1998
Raimo Koljonen
Sairilantie 30, 50180 MIKKELI
fax (015) 176 038

Osallistumismaksut:
Ennen 31.5. = 150 mk
1.6. lähtien = 200 mk
Suur-Saimaan Ympäriajo
Etelä-Savon OP Mikkeli
527104-4211200

Majoitusvaraukset:
Visulahti
puh. (015) 18281

Jokainen hoitaa itse varaukset!

Lisätietoja:
Raimo Koljonen
puh. (015) 176 038,
049 383 425

Lisätietoja majoituksesta saa suoraan Visulahdesta, puh. (015) 18281. Jokaisen toivotaan itse huolehtivan majoitusjärjestelyistä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, varatessa on hyvä mainita Suur-Saimaan Ympäriajo -tapahtuma.

Sunnuntaiaamuna ensimmäinen ajokki starttaa liikkeelle klo 10.31 Mikkelistä. Muut minuutin välein niin kuin lauantainakin. Aamu- ja iltapäivän aikana siirrytään Savosta takaisin Karjalaan. Sunnuntain ruokailumahdollisuus on järjestetty ravintola Puolmatkaan Suomenniemelle. Kotiruokalounaan hinta on 28 markkaa. Lauantaina vatsan tankkausmahdollisuus on Puumalan keskustassa kahvila Kuittisessa, Keskuskatu 13. Sinne on järjestetty ruokailumahdollisuus 25 mk hintaan sisältäen jauhelihakeiton, voileivän, juoman ja kahvin. Toivomme kaikkien etukäteen miettivän ruokailupaikat. Mikäli järjestäjien suosittelemat vaihtoehdot tuntuvat sopivilta, pyydämme täyttämään ilmoittautumislomakkeen ruokailuihin liittyvät kohdat ja huolehtimaan niiden maksamisesta osaanottomaksun yhteydessä.

MIKKELIN MOBILISTIT RY.

ILMOITTAUTUMISLOMAKE

Tiedot ajoneuvosta:

Merkki: _____

Malli: _____

Valmistusvuosi: _____

Valmistusmaa: _____

Hevosvoimia: _____

Moottorin tilavuus: _____ ja tyyppi: _____

Tiedot ajajasta:

Nimi: _____

Katuosoite: _____

Postinumero: _____ Postitoimipaikka: _____

Puhelin koti: ( ) _____ työ ( ) _____

Asuajoneuvokilpailu:

☐ Osallistun ☐ En osallistu

Päiväruokailu lauantaina
Kahvila Kuittisessa, Puumalassa
(hinta 25 mk, maksetaan ilmoittautumismaksun yhteydessä)

☐ Osallistuu _____ hlöä ☐ Ei osallistu

Iltajuhlassa ruokailee _____ hlöä (á 78 mk)

Päiväruokailu sunnuntaina
Ravintola Puolmatkassa, Suomenniemellä
(hinta 28 mk, maksetaan ilmoittautumismaksun yhteydessä)

☐ Osallistuu _____ hlöä ☐ Ei osallistu

Ruokailumaksut yhteensä: _____ mk + ilm.maksu

Järjestäjille tiedoksi:

Iltajuhlaan osallistuu _____ hlöä

Visulahdessa yöpyy _____ hlöä

Muistathan varata majoituksen ja hoitaa maksut ajoissa!

Suurempi suosion vuoksi osallistujamäärä on jo täynnä!

Lappeenrantaan saavutaan sunnuntai-iltapäivän aikana. Palkintojen jakoa odotellessa voi vaikkapa tutustua Linnoituksen pieniin käsityöpajoihin tai käydä matkustajasatamassa kahvilla. Ajo huipentuu palkintojen jakoon. Aiempien vuosien tapaan henkilöautoille on useita sarjoja iän mukaan. Naiset kilpailevat omassa sarjassaan, samoin on totuttuun tapaan omat sarjansa hyötyajoneuvoille ja moottoripyörille. Lisäksi on luvassa muutama erikoispalkinto ja jokaiselle maaliin ajaneelle metallinen keulamerkki.

Ajoon ilmoittaudutaan tällä sivulla olevalla ilmoittautumislomakkeella. Tutustu huolella siinä oleviin lisätietoihin ja ohjeisiin, täytä kaikki kohdat ja toimi nopeasti, sillä mukaan otetaan vain 90 autokuntaa, jolla taataan ajon jouheva sujuminen. Osallistuvan ajoneuvon tulee olla vähintään 25 vuotta vanha.

Etelä-Karjalan

Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry. ja Mikkelin Mobilistit ry. toivottavat teidät tervetulleiksi Suur-Saimaan Ympäriajoon.

Seppo Siitari - nykymuotoisten Suur-Saimaan Ympäriajojen isä

Seppo Siitari on tuttu hahmo Suur-Saimaan Ympäriajoihin osallistuneille, sillä hän on liputtanut ajajat reitille aina Mikkelistä startattaessa. Sepon oma mobilistitausta on jäänyt lähdön hälinässä useimmille tuntemattomaksi. Seuraavassa hän valottaa hiukan vaiheitaan.

Autot ovat olleet tavalla tai toisella mukana elämässäni niin kauan kuin muistan. Isäni toimi 30-luvun alkupuolella Mikkelissä General Motorsia edustavan Autoyhtymän korjaamopäällikkönä. Asuimme silloin ihan korjaamon vierellä ja katselin monet kerrat nenä lasissa littanana, kun uusia autoja tuotiin liikkeen pihaan. Erityisesti muistan vuoden 36 Chevrolet-kuormurin lämpimän värityksen. Koppi oli tavanomaista kirkkaamman vihreä ja levypyörät keltaiset. Kuormurit tulivat ilman lavarakenteita. Pääsin aina välillä korjaamolle sisällekin ja pyörin siellä miesten jaloissa ilmeisesti kiusaksi asti. Korjaamon asentajista mieleeni jäi Pauli Lahtinen niminen kolariseppä, joka tykkäsi lapsista ja antoi katsella työtään läheltäkin.

Ensimmäisiä matkailuajoja kävin katselemassa isäni kanssa Mikkelin torin tietämissä 30-luvun puolivälissä. 50-luvun alussa järjestettiin sitten useana vuonna Saimaan Ympäriajoja ST-ajoina. Näihin ajoihin pääsin itsekin osallistumaan ja nautin niiden leppoisasta luonteesta. Myöhemmin kiersin mm. yhdeksät SA-HK:n retkeilyajot. Niissä tuli paljon tuttuja, mutta tunnelmaa häiritsi kiire tehtävärastilta toiselle. Jäin kaipaamaan pitempiä välimatkoja ja mahdollisuutta maisemien ihailuun. Otin tämän asian puheeksi muutaman tutun mobilistin kanssa ja he arvelivat, että ajatusta kannattaisi kehitellä. Näin hahmottui perusidea nykymuotoisille Suur-Saimaan Ympäriajoille. Sitä ennen mahtui elämääni kuitenkin monta vaihetta, joiden pohjalta mobilistiharrastus heräsi.

Jo ennen sotaa isäni hankki käytetyn Chevrolet-kuormurin, jolla hän rahtasi varsinaisen leipätyönsä ohella halkoja maaseudulta kaupunkiin. Minäkin pääsin välillä mukaan kuormurin kyytiin.

Auto meni sotatoimiin ja jäi sille tielleen, mutta isä selvisi sotavuosista paremmin.

Sodan jälkeen perheemme muutti Hankasalmelle, jonne isäni perusti kumppaneineen autokorjaamon. Hankasalmen asemalla oli tuolloin kuorma-autoliikennettä melkoisesti, kun Vapo (=Valtion Polttoainekeskus) ajatti sinne halkoja laajalta alueelta ja lastautti niitä junanvaunuihin. Kuormurikalusto oli ikäloppua, sotien läpi kulkenutta, joten myös korjaamista riitti. Autokanta oli monenmerkkistä, yhteistä kalustolle oli se, että pikkukorjauksia enemmän tarvittiin täysremontteja. Niiden tekemisessä ratkaisevaa oli osien saanti, jossa auttoivat isän vanhat suhteet tukkureihin, joita olivat mm. Örum Oy, Koivunen Oy, mäntätoimittajana Arwidson, Autokauppiaiden Tukku Oy (myöhemmin Atoy) sekä Akmo Oy (Autokorjaamoiden Oy), joka sulautui myöhemmin Motoraliin.

Kävin tuohon aikaan Jyväskylän lyseota, mutta pääsin viikonloppuisin ja loma-aikoina mukaan korjaamotöihin, joita tuntui riittävän pyhät arjet. Vakinaisia korjaamomiehiä töissä oli tusinan verran jo melko pian toiminnan aloittamisen jälkeen. Yleensä kuorma-auton täyskorjaus alkoi auton purulla rungolle, jonka niittaukset uusittiin, samoin jousikiinnitykset ja jousipakat. Lähes aina myös moottori ja vaihdelaatikko kävivät läpi täysremontin, samoin jarrut. Useimmiten myös perään vaihdettiin ainakin laakerit. Kun onnistuimme saamaan firmaan myös sylintereiden porauslaitteen, pääsimme korjauksissa lähes omavaraisiksi. Vain akselikaulojen hionnat teetettiin Arella Jyväskylässä. Toimituskyky ja hyvä palaute toivat mukanaan isompiakin asiakkaita, mm. Shell peruskorjautti aikanaan kalustonsa meillä.

Lukuhalujen tyrehdyttyä siirryin täyspäiväisesti korjaamon töihin ja tulin samalla sen yhtiömieheksi. Teimme ajan tavan mukaan jonkin verran autojen remontteja myös omaan lukuun. Jostain ostettiin aina tilaisuuden tullen kolaroitu tai muuten korjaustarpeessa oleva auto, joka sitten kunnostettiin ja myytiin edelleen. Tällainen toiminta oli alkuun lähinnä täytetyötä, jota tehtiin jos tilaa löytyi. Yhtiön omistuksessa oli lyhyehköllä aikavälillä aika monta autoa, mm. Citroenin Berline 7 Sport ja Berline 11mallit, joista ensinmainitulla tuli kokeiltua myös jääratakisoja. Kaikkiaan Sitikoita kävi omistuksessamme varmaan 10 kpl. Tutuksi tulivat myös Opel Kapitän, Mersu 260 (vm. 36), Chevrolet Fleetline vm. 46 (jonka isäni osti SPJ Keinäseltä), Ford Prefect jne. Samalla alkoi vähin erin muotoutua tuntuma, että toimintaa kannattaa laajentaa auto- ja autovaraosakaupan puolelle.

Perustimme autokauppaan keskittyneen Kuopion Keskusauton vuonna 53 ja autokorjaamotoiminnasta yhä enemmän konepajaksi suuntautunut Hankasalmen toimipaikka muuttui samalla nimeltään Kuopion Keskusauton Konepajaksi. Minä siirryin yli vuosikymmeneksi asumaan Kuopioon isäni ja nuoremman veljeni jatkaessa Hankasalmella. Kuopiossa meillä oli Dodge-autojen ja Vanaja-kuorma-autojen (alimyynti)-edustukset. Henkilöautomerkkejä myynnissä oli useita, tuontisäännöstelyn vuoksi lähinnä itäautoja; Ifa-Wartburg, Donau (DKW), vähän myöhemmin aloimme saada myös ranskalaista Panhard Dynaa. Myös moottoripyörämerkkejä myynnissä oli useita, IFA-MZ:in ohella mm. englantilainen AJS-Matless. Kun länsiautojen tuontisäännöstely jatkui aina vuoteen 62, oli moottoripyörillä 50-luvulla kysyntää työmatkakäyttöön. Ihan 50-luvun lopussa rinnalle tulivat myös mopot.

Uusi vaihe tuli vastaan ennalta arvaamatta vuonna 62, jolloin

Hankasalmen konepajamme tuhoutui tulipalossa. Siinä yhteydessä päätimme palata Mikkeliin, jonne perustimme uuden, aiempaa suuremman konepajan. Samalla luovuimme autokaupasta Kuopiossa. 35 viime vuotta ovat sitten kuluneet metallin parissa. Päätuotteiksi muotoutuivat ajan myötä mm. raskaan kaluston peräkärryt ja kuljetuslavetit. Viime vuosikymmenet kiersin työni takia Suomea ristiin rastiin ja mm. lukuisat kuljetusliikkeet tulivat tutuiksi. Ollessani tällaisella matkalla Kangasalla näin kuljetusliike Sallisen talleilla mielestäni tavattoman komeaksi entistetyn T-Fordin. Olin jo aiemmin haaveillut verestäväni joskus korjaamovuosien muistojani kunnostamalla vastaavanlaisen auton. Valmiiksi entisöidyn T-Fordin näkeminen vahvisti haaveeni kerralla päätökseksi: juuri tuollaisen aihion minäkin etsin ja otan työn alle. Vuosi taisi olla silloin 68.

Edes kohtuullista kanta-autoa ei vain tahtonut löytyä. Viimein sellainen osui silmään, kun kävin Risto Höylän laanilla Vesangalla. Siellä pilkisti lumen alta jonkinkuntoinen T-Ford ja osia oli irrallaan eri paikoissa. Teimme autosta kaupat ja kävin hakemassa ostokseni Mikkeliin konepajamme kuormurilla velimiehen toimiessa vänkärinä. Jätin tavarat auton lavalle sulamaan viikonvaihteeksi, jotta hankintaan voisi tutustua paremmin. Maanantaiaamuna tuli konepajan levypuolen työnjohtaja ihmettelemään lastia ja kyselemään, miksi olin sen kuljettanut sisälle halliin. Kun sanoin, että aikeenani olisi rakentaa Ford vielä liikkuvaan kuntoon, totesi kyselijä ykskantaan, että tuosta läjästä ei kravattikaulaiset saa ikinä autoa aikaiseksi.

En vierastanut itse purku- ja kunnostusprojektia, koska siihen puoleen oli kertynyt tuntumaa ennestään. Eniten päänvaivaa tuotti puuttuvien osien hankkiminen. Jo auton vuosimalli oli ongelma, sillä siinä oli piirteitä useasta mallista, josta seikasta myyjä oli rehdisti varoittanutkin. Varaosakirjojen ja järvenpääläisen T-Ford spesialistin Esko Vainion (kuollut -92) kanssa yhdessä suoritetun tutkailun perusteella päädyttiin lopulta siihen, että auto on vuosimallia 24. Osahankinnat edistyivät työllä ja tuurilla, purin auton ja kunnostus eteni pala palalta. Vietin hallilla kolmisen vuotta liki jokaisen illan ja hitsailin autoa kasaan. Kravatti oli kaulallani koko projektin ajan, ei tosin sama, jota jouduin työaikana pitämään.

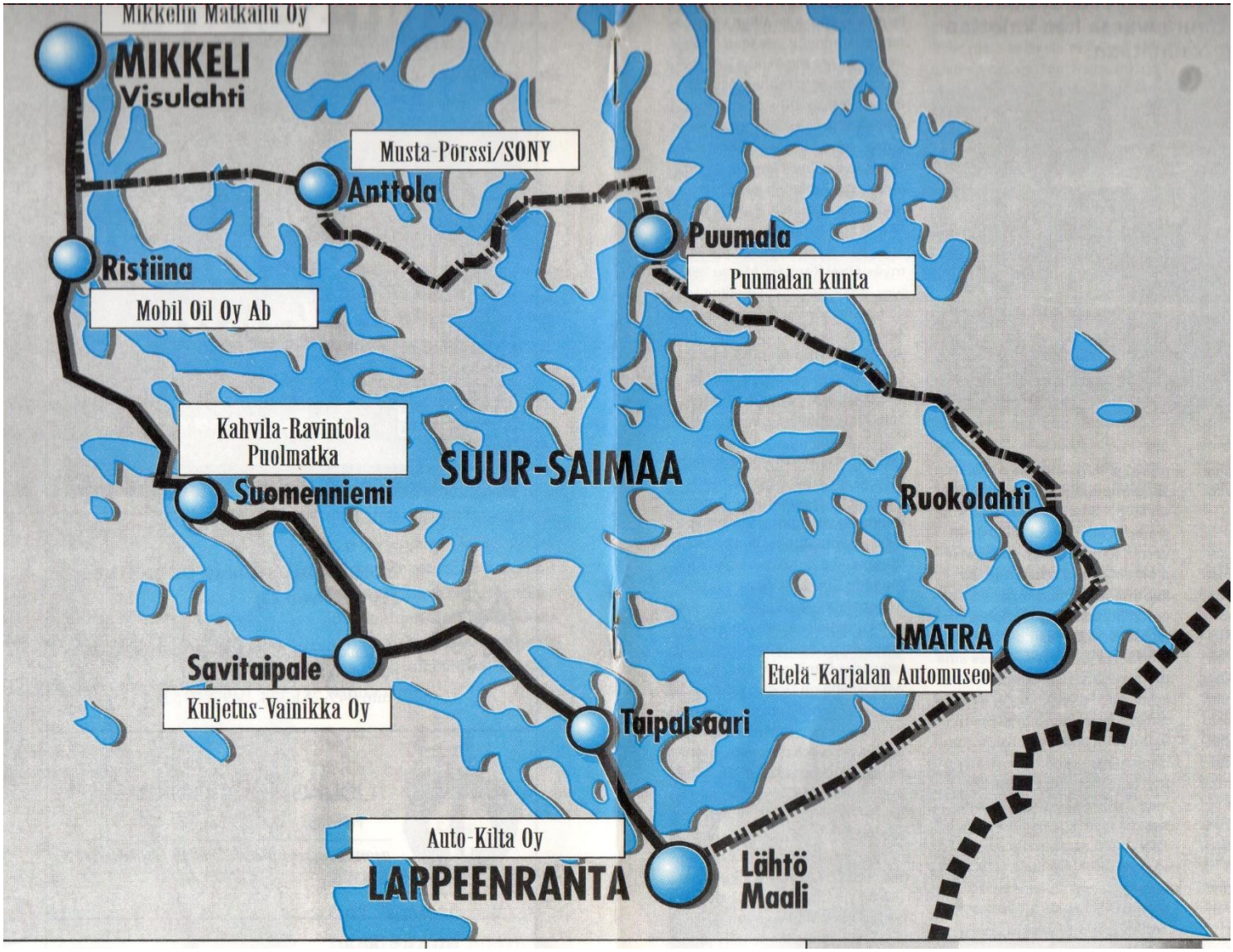
Viimein pääsin puuhassa jo niin pitkälle, että tekniikka alkoi olla kunnossa, kori alustallaan ja sen pohjatyötkin maalaamoon menoa vaille valmiita. Autoon sopivia takasiipiä ei vain onnistunut löytymään mistään. Porvoon suunnalta sain vihiä kyläkauppiaasta, jolta löytyivät siiven aihiot. Toinen oli tahkon vesikaukalona ja toisesta jäljellä vain puolikas nurmikon seassa, sekin läpiruosteisena. Aprikoin mallien kanssa aikani ja totesin ne oikeanlaisiksi. Minun taidoillani sellaisista harsoista ei kuitenkaan olisi syntynyt siipiä, vaikka opettelinkin Hankasalmen aikaan hitsaamaan kaasulla aika siistiä saumaa. Kukaan ei myöskään osannut opastaa minua tarpeeksi taitavan tekijän pakeille.

Lopulta muistin pikkupoikana Autoyhtymällä tutuksi tulleen peltisepän, Pauli Lahtisen, joka oli ollut jo vuosia eläkkeellä. Pauli ei ollut ensimmäisellä tiedustelulla yhtään kiinnostunut asiasta, mutta sain hänet lopulta katsoman projektiani. Kun hän huomasi, että kyse oli T-Fordista, syttyi silmiin uusi ilme ja hän tuumaili oikoneensa tuollaisia varmaan satoja. Pauli otti harsosiivet kotiinsa, kävi aina välillä varmistamassa mittoja myös autosta ja teki lopulta sileästä pellistä uudet, liki tehdastekoisilta näyttävät siivet kaikkine sikkauksineen. Kotonaan hänellä oli käytössä vain tavalliset autopeltisepän perustyökalut, enkä vieläkään käsitä, miten hän ne siivet loihti. Laatu oli kuitenkin loistava.

T-Fordin sain valmiiksi SA-HK:n vuoden 72 retkeilyajoihin, jotka pidettiin Turussa. Auto palkittiin siellä entisöinnin laatukilpailussa ykköspalkinnolla. Jo koeajolla oli auton syntymistä aikanaan epäillyt työnjohtaja pyydellyt moneen kertaan anteeksi, että tuli joskus puhuneeksi ajattelemattomia. Em. takasiipien ohella olin teettänyt vieraana työnä vain auton sisäverhoilun uusimisen ja pintamaalauksen. Niistä ei tottumaton selviä kunnialla.

Toisen entistämisprojektini aloitin vuonna 86. Se on MG Midget Roadster, vm. 51 ja auto valmistui vuonna 88. Tämä auto oli jo minulle tullessaan melko siisti. Ennen kaikkea siinä kiinnosti korin nätti malli. Alunalkaen tarkoituksenani oli tehdä autoon vain pintafiksaus ja ajella sillä sen jälkeen harrasteluonteisesti. Fiksaus laajeni kuitenkin sen vuoksi, että sen teko olisi helpompaa, kun paikkoja purettaisiin hiukan enemmän (Murphyn laki § 23: Aloitettu pieni korjaus johtaa aina moniin isompiin ongelmiin). Lopulta auto oli putkirungolla ja kävin siitä läpi niin tekniikan kuin korinkin perusteellisesti. Mutta eipä ole tarvinnut paikkailla jälkeenpäin.

Kolmas entisöintiprojektini on Mersu 170 S vm. 51. Mersun ostin vuonna 88 Keravalta melko pitkälle entisöitynä. Auton edellinen omistaja oli tehnyt mm. korityöt valmiiksi, joka oli invalidimieheltä melkoinen aikaansaannos. Nyt tämäkin auto on ollut jo muutamia vuosia museorekisterissä. Perheyrityksen vieminen läpi lamavuosien hankkimalla töitä n. 40 työntekijälle vei ajan välillä niin totaalisesti, etten ennättänyt paneutua mobilistihommiin juuri nimeksikään. Niinpä olen myöhemmin kiitellyt onneani siitä, että kohdalleni osunut Mersu oli niin pitkälle valmis auto. Muutoin se olisi varmasti edelleen keskeneräisenä.

Työelämästä pääsimme veljeni kanssa vapaalle viime vuodenvaihteessa yrityskaupan myötä. Itselleni ehti tulla 50 (yrittäjä)työvuotta täyteen. Nyt aikaa saattaisi olla jo vaikka uusillekin projekteille, mutta ainakaan toistaiseksi en ole moisia mielinyt.

Suur – Saimaan Ympäriajo 1998