8. Suur-Saimaan Ympäriajo

1. - 2.7.2000

Lappeenranta - Joutseno - Imatra - Ruokolahti - Puumala - Heimari
Mikkeli - Ristiina - Mäntyharju - Suomenniemi - Savitaipale - Taipalsaari - Lappeenranta

Suur-Saimaan Ympäriajo

1. - 2.7.2000

8. Suur-Saimaan Ympäriajo 1. - 2.7.2000

Lappeenranta - Joutseno - Imatra - Ruokolahti - Puumala - Heimari Mikkeli - Ristiina - Mäntyharju - Suomenniemi - Savitaipale - Taipalsaari - Lappeenranta

Mobilistit!

Jälleen on aika viettää yhteistä viikonloppua mobilismin parissa Suur-Saimaan ympäri ajaen. Ympäriajo järjestetään nyt jo kahdeksannen kerran. Iloisina tapahtumamme saamasta myönteisestä suosiosta koetamme jälleen tehdä parhaamme, jotta voisitte muistella viikonloppua yhtenä kesän onnistuneimmista ja mieleenpainuvimmista. Vaikka tänä vuonna olemme pitkän harkinnan jälkeen venyneet osallistujamäärässä suurimpaan tähän astiseen (119 kilpailijaa), niin vieläkään emme voineet ottaa kaikkia halukkaita tulijoita mukaan aikataulu ja tilasyistä, pahoittelemme!

Reitin pituus on jälleen noin 300 km. Reitti alkaa Lappeenrannasta Auto-Kilta Oy:n pihasta (Tullitie 3), kulkee Joutsenon, Etelä-Karjalan Automuseon, Imatran, Ruokolahden, Puumalan ja Pistohiekan kautta Ristiinaan Hotelli Heimariin. Puumalassa on valokuvausrasti, jossa kaikki kilpailijat valokuvataan. Kannattaa siis ruokailun jälkeen ottaa hieman vettä kouraan ja laittaa otsakiehkura kohdalleen. Hotelli Heimari on yöpymis- ja illanviettopaikka, jonne on järjestetty mahdollisuus rantasaunomiseen ja laivaristeilyyn. Iltajuhla aloitetaan yhteisellä illallisella. Illan muuhun ohjelmaan kuuluvat asuajoneuvokilpailun palkintojenjako, päivän tehtävien läpi käynti ja tanssia. Hotelli Heimariin autonsa jättäville tiedoksi, että parkkialue on valvottu.

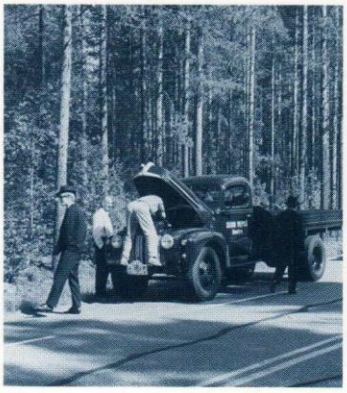
Suur-Saimaan Ympäriajo

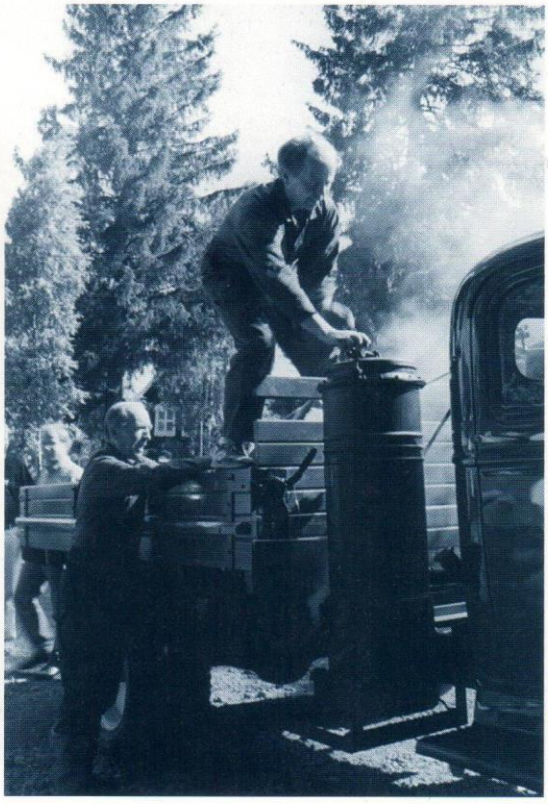
1. - 2.7.2000

Toisen päivän ajoreitti alkaa Mikkelin satamasta, kilpailijoita pyydetään varaamaan riittävästi aikaa lähtöpaikalle siirtymiseen. Mikkelistä ajo suuntautuu Ristiinan kautta Mäntyharjuun ja sieltä edelleen Suomennimen jo tutuksi tulleeseen ravintola Puolmatkaan, jonne on varattu mahdollisuus ruokailuun. Ruokailun jälkeen matka jatkuu Savitaipaleen rastin kautta Taipalsaarelle ja maalipaikalle Lappeenrannan Linnoitukseen, jossa palkinnot jaetaan noin klo 16.30.

Retkeilyajon perusluonne on säilytetty ennallaan ja tänäkin vuonna reitti on pystytty tekemään hieman aiempia vuosia erilaisemmaksi. Tämän vuoden erikoisuutena ovat soratieosuudet, joita monet itseään sorateiden kuninkaina pitävät ovat toivoneet. Vaihtoehtoisesti seuraavalle rastille voi siirtyää myös kestopäällystettä pitkin, sillä soratien varsille ei ole sijoitettu yhtään rastia.

Paljon olemme saaneet myönteistä palautetta siitä, että pitkien rastivälien ansiosta Suur-Saimaan Ympäriajossa pääsee ajamaan ihan oikeasti. Kaupunkikurvailusta poiketen reitin varrelle jää vain muutamia liikennevaloja, joten Suur-Saimaan Ympäriajossa ei tarvitse testata lämpömittarin toimintaa asteikon yläpäässä sen enempää kuin hämmästellä, kuinka alas öljypainemittari voikaan tyhjäkäynnillä vajota. Rastitehtävät ovat perinteiseen tapaan sekä tietämistä että taitamista vaativia. Minään vuonna ei voittaja ole selvinnyt palkintokorokkeelle ilman hyvää onnea - myönsi hän sen tai ei.





Tervetuloa nauttimaan autoilusta vanhaan tapaan!

Etelä-Karjalan Vanhat Ajoneuvot ry.

MIKKELIN MOBILISTIT RY.
(SF) SUOMI FINLAND

Suur-Saimaan Ympäriajo
1. - 2.7.2000

ELÄMÄNTAPARAKENTAJA PUUHAA AINA JOTAKIN

Tarkastelemme seuraavassa entisöintiharrastusta yhden Mikkelin Mobilistien aktiivisjäsenen, Heikki Laitisen näkökulmasta. Mutta annetaan miehen kertoa puuhistaan ja taustastaan omin sanoin.

Olen lähtöisin Pertunmaan Kuortista. Kotipaikkamme oli pienehkö maatalo, jossa lapset oppivat työn tekoon pienestä pitäen. Kävin kansakoulun jälkeen Heinolan Konepajan moottori-, diesellaite- ja autonasentajakoulun. Sieltä päästyäni olin velipojan kanssa porukassa reilun vuoden verran Hämeen läänin Koskella, jossa raivasimme peltoja Pillarilla. Aina välillä korjattiin konetta. Se oli opettavaista aikaa, joka päättyi osaltani, kun pääsin armeijan leipiin vuonna -56 vapaaehtoisena.

Takaisin siviiliin palattuani hakeuduin Mäntyharjulle, jossa sain työpaikan Esso-huoltamon hoitajana. Siihen aikaan huoltoasemalla tehtiin kaikenlaista remonttityötä, alustan rasvauksista moottoreiden korjauksiin. Huoltoasema oli auki aamusta pitkälle iltaan ja bensiiniä sai vaikka yöllä. Asiakkaat painoivat vain bensamittarin yhteydessä olevaa hälytyskelloa, jolla aseman hoitaja tarvittaessa herätettiin käynnistämään pumppuja. Hereillä oltiin usein yötä myöten muutoinkin, kun rakensimme ja viritimme puhdetöinä huoltamon korjaamotiloissa *Santtu Viiholan* kanssa kilpailijoiden moottoripyöriä.

Mäntyharjun jaksoa kesti pari vuotta, jonka jälkeen siirryin takaisin Heinolaan. Olin jonkin aikaa kauppaliikkeen palveluksessa. Sivutöinä remontoin hankkimaani useamman perheen asuintaloa, jonka yhdessä huoneistossa asuin itse perheineni. Rakennusten remontointi kiinnosti minua, kun siinä näki työnsä jäljet. Heinolan seudulle alettiin 50-luvun lopulla tehdä Tampellan paperitehdasta ja alueelle tuli kova tarve asunnoista. Tampella osti minutkin palvelukseensa ehdolla, että vuokraan taloni asunnot tehtaan rakentajille. Taloremonttipuuhistani tuli kuitenkin melko pian kinaa Heinolan verottajan kanssa ja niin muutin perheineni Nastolan puolelle. Töihin menin Lahden Autokorille, linja-autojen sisustus- ja lasitustöihin. Tykkäsin niistä hommista kovasti ja siinä firmassa oli muutoinkin rehti meininki. Koritustyö päättyi kohdaltani vuonna 68 sattuneeseen tapaturmaan. Putosin alta kaatuneelta jakkaralta lasi sylissä betonilattialle. Lasi säilyi ehjänä, mutta polvi meni tohjoksi ja siihen jouduttiin laittamaan keinotekoiset liukupinnat. Sairasloman mitaksi ennustettiin ainakin kaksi vuotta, joten hakeuduin seuraavaksi talveksi jatkokoulutukseen. Suoritin rinnakkain kotitalouskonekoulun, öljypoltinasentajakurssin ja sähköasentajan opinnot. Kaksi viimeksi mainittua kurssia tentittiin Helsingissä. Opettajana kotitalouskonekoulussa oli mm. UPO:n kotitalouskonetehtaan huoltopäällikkö. Hän värväsi minut UPO:n leipiin.

Toimin alkuun vuoden jakson Oulussa, tehtävänä UPO:n merkkihuollon järjestäminen ja huoltohenkilöstön koulutus Pohjois-Suomen alueelle. Kun sain asiat rullaamaan, palasin UPO:n Lahden huoltoon työnjohtajaksi. Vuonna -73 jouduin työreissun yhteydessä pahaan liikenneonnettomuuteen. Seurauksena oli mm. niskanikamien murtuminen ja kallovamma. Toipuminen edistyi hitaasti, mutta vajaan puolen vuoden sairaaloissa olon jälkeen pääsin kuitenkin kotioloihin. Kokeilin jonkun kerran jopa palata töihinkin, vastoin lääkäreiden ohjeita. Lopulta jouduin tunnustamaan, että vuoden -74 alkupuolella tehty eläkepäätös oli siinä vaiheessa oikea ratkaisu.

Museokärpänen pisti minuun puolivahingossa. Olimme perheeni kanssa kesällä -75 palaamassa autoreissulta Lapista, kun vanhempi poika hoksasi jossakin Jyväskylän pohjoispuolella maalaistalon pihan laidalla hylätyn näköisen Triump Heraldin. Hän oli lähestymässä ajokortti-ikää ja tokaisi, että tuollainen olisi hyvä laittaa kuntoon.

Oivalsin, että auton laitosta voisi tulla harrastus, joka saisi pojat pysymään erossa monesta huonommasta hommasta. Niin pyörähdimme takaisin ja kävimme kysymässä talosta auton tilannetta. Siellä sanottiin, että joutaisihan se poiskin. Konehuonetta tutkiessamme hoksasimme, että kyseessä oli merkin harvinainen, 6-sylinterinen malli ja niin sovimme kaupat. Ajoimme kotiin Lahteen, jossa pojat eivät meinanneet malttaa edes kahveja juoda. Niin kiire oli lähteä traileri koukussa löytöämme hakemaan. Auton laitto edistyi pääosin poikien työnä, minä lähinnä neuvoin miten mitäkin hommaa pitää tehdä. Myös poikien lähitienoon kaverit alkoivat käydä autonkunnostustalkoissa tallillamme ja Triumph saatiin valmiiksi vuonna -76, likimain samaan aikaan, kun vanhempi poikani sai ajokortin. Pari vuotta myöhemmin hän lähti morsiamensa kanssa tällä autolla kesälomamatkalle Englantiin ja siellä auto varastettiin. Englantilainen sanomalehti julkaisi asiasta jopa etusivun jutun, mutta ei autoa siltikään löytynyt.

Tuosta Triump-projektista sekä pojilleni että myös minulle jäi kipinä ja niin aloimme hankkia sopivia autoja - lähinnä tuomalla niitä ulkomailta - ja entisöidä niitä. Pojille tämä homma muodostui pian päätyöksi, jota alettiin tehdä tarkoitusta varten perustetun firman nimissä.

Minäkin menin firman osakkaaksi, vaikka omalla kohdallani kyse oli enemmän ajankulusta. Olin kuitenkin tervehtynyt jo niin paljon, että pystyin kohtuullisesti lyhytaikaisiin töihin, joissa pärjäsi taidolla ja tarkkuudella. Entisöimiemme ajoneuvojen joukossa oli hohdokkaitakin projekteja, mm. kaksi USA:sta tuotua Packardia ja useita Englannista hankittuja Jaguareja. Useimmat autot entisöitiin liikkeemme työnä, joko tilauksesta tai omaan lukuumme. Monia hankkimiamme aihioita asiakkaat ostivat myös omiksi projekteikseen. Mm. lahtelaisen muusikon Esko Rahkosen kuuluisassa autovalikoimassa on meidän uustuomiamme projekteja. Surullista vain, että ne taitavat lahota pitkässä ulkosäilytyksessä.

Ensimmäinen "oma" museoautoni on coupe-korinen Triumph Herald, joka oli tuotu joskus kiinnostavana erikoismallina Englannista. Se jäi kuitenkin seisomaan hallin nurkkaan kiireellisempien entisöintikohteiden takia. Kun pojanpoikani oppi puhumaan, hän alkoi kysellä lapsen uteliaisuudella, että pappa, mikä auto tuo on. Tulin sanoneeksi, että se on sellainen kahden hengen auto, jolla me voisimme vielä joskus ajella. Luulin lapsen unohtaneen tokaisuni, mutta monen viikon päästä hän yllättäen alkoi kysellä, että koska pappa me ajellaan tuolla. Niin minun oli otettava Triumph

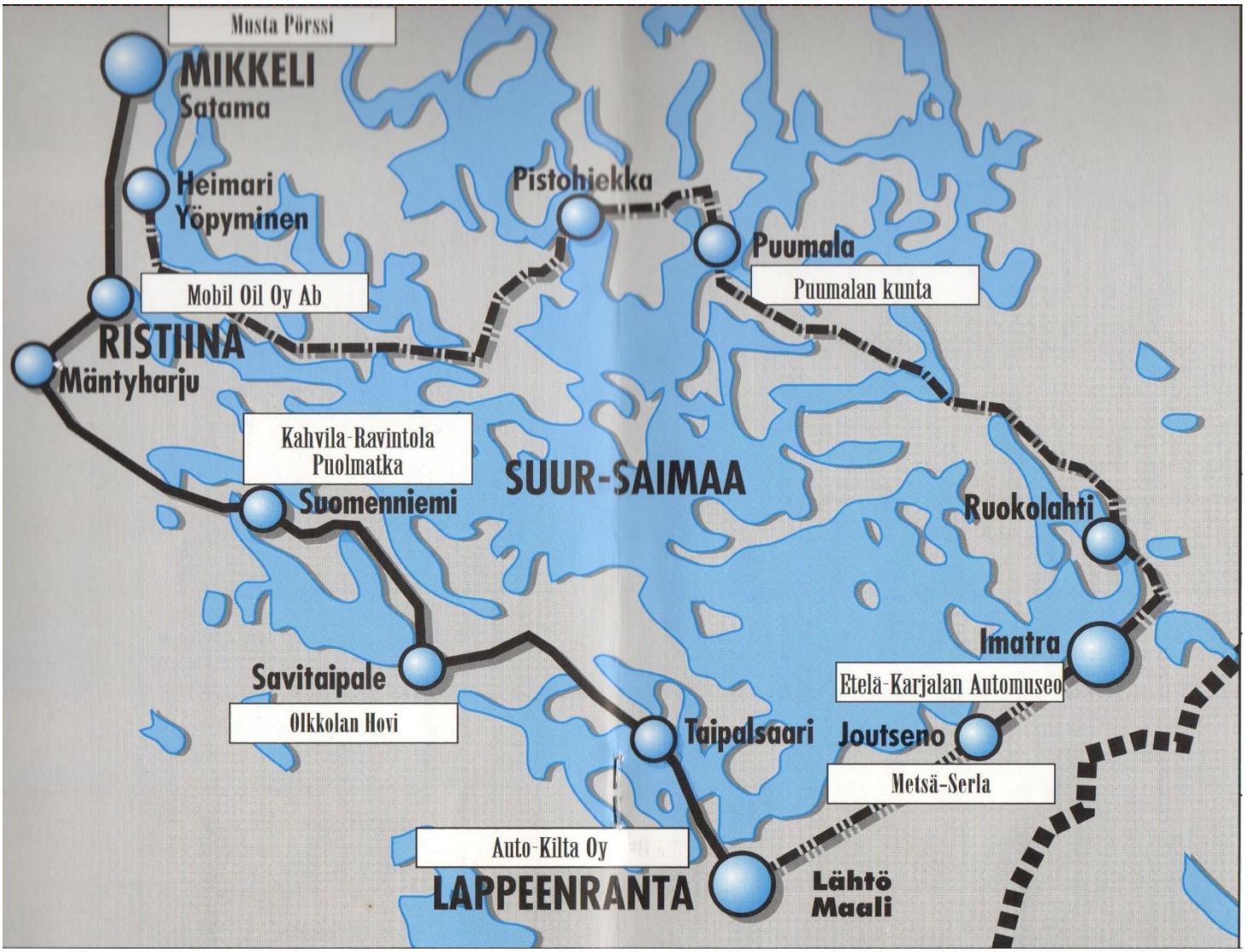
työn alle. Auton täydellinen läpikäynti vei parisen vuotta. Juhlavan koeajon pääsimme tekemään nuoren apurini kanssa kesällä -91.

Toinen "oma" entisöintiprojektini osui kohdalle likimain samoihin aikoihin, kuin sain Triuphin museokilpiin. Se oli englantilainen urheiluauto, vuosimallia -48 ja merkiltään Alvis. Auton aiemmista vaiheista en tiedä vielä kovin paljoa, mutta se on alkuperäinen Suomi-auto ja ollut Östersundomin kartanon omistajasuvun hallinnassa. Vuodesta -70 sen omisti joka tapauksessa dipl.ins. (myöhemmin tekniikan tohtori) Arwid Munsterhielm. Hän oli suunnitellut Alviksensa entisöintiä ja hankkinut hiukan osiakin. Asiaan tarkemmin paneuduttuaan hän kuitenkin totesi projektin niin haastavaksi, että osti liikkeessämme valmiiksi entisöidyn ja MGA-urheiluauton "välipaloiksi". Samaa autoa oli käynyt katsomassa ainakin pari kertaa myös laulajatähti Kirka Babitsin. Muutaman viikon kuluttua Munsterhielm otti uudelleen yhteyttä ja kysyi kiinnostustani ladossaan olevaan harvinaisuuteen. Avo-Alvis oli kuulemma ainoa lajiaan Suomessa ja pohjoismaistakaan ei löytynyt, kuin yksi samanlainen. Kaupat tehtiin loppusyksyllä -91.

Ajan hammas oli jättänyt autoon melkoisia jälkiä. Osapuutteita ei kuitenkaan ollut kovin paljoa. Kiinnostavinta autossa oli sen erikoinen tekniikka, joka oli otettu suoraan tehtaan 40-luvun lopun kilpa-autoista. Moottori ei ole kuin kahden litran rivinelonen. Kansiventtiilein ja kahden kaasuttimen ruokkimana se antaa 65 brittihevosvoimaa. Erikoista moottorissa on sen blokin valuseinämien paksuus, tai pikemminkin ohuus: 1/8 tuumaa eli reilut 3 mm! Ainakin moottorin vesitilavuus on melkoinen, ilmeisesti jäähdytysongelmien välttämiseksi. Autossa on myös täyssynkronoitu vaihdelaatikko, jollaiset alkoivat yleistyä "siviiliautoissa" vasta 60-luvulla. Myös etupään pyöränripustukseen liittyy erikoisuus. Perusrakenteena on jäykkä akseli lehtijousin, mutta kaikki nivelet voidellaan yhdestä vaseliinipasta niveliin johtavien kanavien kautta. Eräänlainen keskusvoitelu siis. Tällä Alviksella on ajettu Suomessa ainakin joitakin kilpailuja. Toistaiseksi en ole saanut selville, kuka sillä on ajanut ja millaisella menestyksellä. Ladosta auton vierestä löytyi kuitenkin myös varustukseen kuuluneet piikkipyörät.

Entisöintityö oli vireillä 8 vuotta, kun muutimme välillä nykyiseen kotiimme, Ristiinan Huttulasta Saimaan rannalta ostamaanne entiseen kansakouluun. Sen remontti vei välillä lähes neljä vuotta. Missään vaiheessa ei tavoitteena ole ollut Alviksen nopea valmistuminen, vaan sen saattaminen kaikilta osin alkuperäiseen asuunsa. Runsaasti apua sekä osien saannissa että eri yksityiskohtien selvittämisessä olen saanut Alviksen harrastajien merkkikerholta, jolla on maailmanlaajuisesti lähes 7000 jäsentä. Jäsenistön autokanta on 99-prosenttisesti umpikorisia, tavanomaisemmalla tekniikalla varustettuja malleja. Kerho on kuitenkin pystynyt toimittamaan osia tähänkin avomalliin. Enimmälti ne ovat olleet käytettyjä mallikappaleita tai kunnostuskelpoisia aihioita. Mutta kerho on teettänyt jonkin verran käypiä osia uustuotantonakin. Mm. johtosarjat sain Englannista sitä kautta, lähettämieni mittojen ja kaavioiden mukaan tehtyinä. Ne kävivät paikoilleen ihan tismalleen. Korvaamatonta apua on ollut myös kerhon kautta tehtaan (joka toimii edelleen ja tekee nykyisin panssarivaunuja) arkistoista saamistani kuvista ja piirroksista. Esimerkiksi ratin juureen sijoitetut käyttökytkimet jouduin tekemään niitten perusteella, kun alkuperäiset olivat rikkoutuneet perusteellisesti. Myös kaikki sisustan pähkinäpuuosat jouduttiin joko uusimaan tai täyskunnostamaan. Tässä työssä oli verrattomana apuna vaimoni veli, Ristiinassa asuva mallipuuseppä. Puutöistä pulmallisimmaksi osoittautui kojelaudan keskellä olevan, pähkinäpuun juuriviilusta tehdyn koristekappaleen

uusiminen. Ainekset siihen löytyivät lopulta Lahdesta, erään jo pitkään eläkkeellä olleen puusepän ullakolta. Kaikki auton niklaukset teetin Turun Niklaamossa. Yhtään kromiosaa ei autossa ole. Uuden tuulilasin valmisti vanhan mallin pcrusteella Erikoistuulilasi Oy. Hankalampi oli tuulilasin tiivisteen uusiminen. Asia ratkesi lopulta merkkikerhon kautta siten, että Englannissa valmistettiin toimittamaani tiivisteen pätkää mallina käyttäen muotti, jonka avulla sikäläinen kumialan yritys teki tiivisteen uustuotantona.

Alviksen runko- ja peltityöt eivät varmaan poikkea paljonkaan esim. kanttiautojen vastaavista. Korin maalaukseen liittyy kuitenkin oma kummallisuutensa. Väripigmentit pyrkivät jostain syystä erkanemaan toisistaan ruiskutusvaiheessa kahdella ensimmäisellä maalauskerralla ja väristä tuli aavistuksen verran kirjava. Kolmannella yrittämällä värin sekoittivat värifirman erikoismiehet Helsingissä ja sitten rupesi onnistumaan. Moottorin osat sain suoraan Englannista. Autolla on ajettu kaiken kaikkiaan suhteellisen vähän, sylintereille riitti pelkkä hoonaus. Sekä männät että laakerit kuitenkin vaihdettiin, kun kone kerran oli auki. Myös kampiakselin kaulat jäivät standardimittoihin. Viime syksynä Alvis lopulta katsastettiin, ensin normaaliin liikenteeseen ja pian sen jälkeen museoajo-neuvoksi. Tänä kesänä autolla on tarkoitus ajella hiukan, mutta vain kuivalla kelillä. Ja on sillä aikomus käydä Englannissakin. Merkkikerho maksaa minulle ja vaimolleni sekä matkat kokoontumisajoon että ylöspidon perillä. Tähän matkaan auto lähtee arvokkaasti trailerin päällä. Sen omalla koneella ei ihan niin pitkää matkaa henno ajaa nykyliikenteen seassa.

Suur – Saimaan Ympäriajo 2000