MIKKELI

ANTTOLA

PUUMALAN KUNTA

RISTIINA

ETELÄ-KARJALAN HISTORIALLISET AJONEUVOT

PUOLMATKA

RUOKOLAHDEN KUNTA

SUOMENNIEMI

IMATRA

LAPPEENRANTA

2.7.-3.7. 2005

ETELÄ-KARJALAN VANHAT AJONEUVOT RY.
MIKKELIN MOBILISTIT RY.

13. Suur-Saimaan Ympäriajo
02.-03.07.2005

Mikkeli - Anttola - Puumala - Ruokolahti - Imatra
Imatra - Joutseno - Lappeenranta - Savitaipale - Suomenniemi - Ristiina

Arvoisat vanhojen ajoneuvojen harrastajat ja hyvä yleisö!

Meillä on suuri ilo toivottaa Teidät kaikki sydämellisesti tervetulleiksi tähän järjestyksessään 13. Suur-Saimaan Ympäriajoon.

Me tapahtuman järjestäjät olemme erittäin kiitollisia siitä mielenkiinnosta, jota Te olette osoittaneet vuodesta toiseen tätä perinteikästä reittikilpailua kohtaan. Suur-Saimaan Ympäriajon suosion kasvuun ei varmasti vähiten ole ollut vaikuttamassa asian harrastajien yhteenkuuluvaisuuden tunne ja kiireetön ajelu aina niin sinistä Saimaata kiertäen.
Mottonahan meillä alusta asti on ollut, että hauskaa olla pittää.

Monille vanhojen ajoneuvojen omistajille noin 300 km pitkän kilpailun läpikäynnistä kunniallisesti on muodostunut vuoden kohokohta. Tavataan tuttuja ja saadaan uusia ystäviä ja miellyttäviä kokemuksia. Rastitehtävätkin tarjoavat kilpailijoille joka vuosi paljon ennalta-arvaamatonta ihmeteltävää. Niihin valmistautuminen ennalta on jokseenkin hankalaa. Leikkimielellä ja huumorilla päästään aika pitkälle. Tähän tapahtumaan on alusta alkaen saumattomasti liittynyt myös asu-ajoneuvokilpailu ja viime vuosina on ollut ilo todeta osallistujien kasvava kiinnostus oman ajoneuvon ikäkauden mukaiseen esiintymiseen ja pukeutumiseen. Toivomme tämän suuntauksen jatkuvan ja vahvistuvan tulevina vuosina. Näin saamme Suur-Saimaan Ympäriajoon paljon lisää näyttävyyttä, kilpailijoille ihailevia katseita ja ennen kaikkea säilytettyä korvaamatonta matkailuhistoriaa.

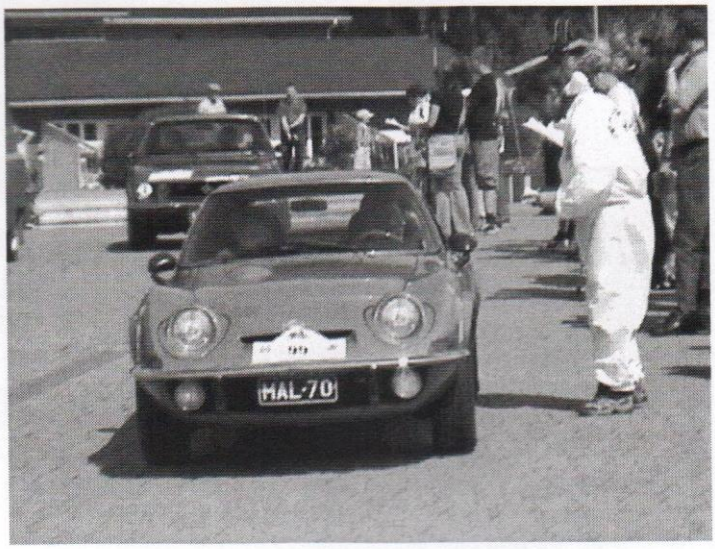
Tämän Suur-Saimaan Ympäriajon lähtöpaikka on sotien aikaisessa päämajakaupungissa Mikkelissä, täyden palvelun Autotalon, Auto-Killan pihassa. Todella mielenkiintoinen asu-ajoneuvokilpailun osanottajien katselmus alkaa siellä lauantaina jo klo 9.00. Ensimmäinen osallistuja starttaa ajoreitille klo 10.01. Muut päästetään sitten minuutin välein matkaan.

Avausrasti on lauantaina koko perheen monipuolisessa huvipuistossa Visulahdessa. Siellä pidetään samanaikaisesti myös St Michel Oldtimer Run –tapahtuma (harrasteajoneuvonäyttely ja rompetori), jossa S-SYA-osanottajat voivat piipahtaa veloituksetta. Täältä matka jatkuu omaan tahtiin kohti uusia tehtäviä ja Savon sinistä helmeä Anttolaa sekä Auto-Killan rastia Saimaan kauneimmassa kunnassa Puumalassa, missä kilpailijat pääsevät myös nauttimaan paikallisten marttojen loihtimia herkkuja.

Seuraavaksi suunnataan ajoneuvojen keulat kohti leijonasta tutun Ruokolahden Eukonaukiota. Imatralla ylitetään koski turvallisesti siltaa pitkin ajaen ja vieraillaan visailun merkeissä renkaita ja ajoneuvotarvikkeita edustavan Vianorin toimitiloissa .
Taukopaikka ja yöpyminen ovat tänä vuonna virkistävässä Imatran Kylpylässä..

Sunnuntaina kilpailijat ja ajoneuvot herätellään hellästi uuteen aamuun. Edessä on vielä viisi enemmän ja vähemmän visaista rastitehtävää sekä loppukiri kohti maalipaikkaa, Heimaria.

Ensimmäinen ajoneuvo starttaa toisen ajopäivän reitille Imatran Kylpylän pihasta klo 9.31 ja ajaa Karjalan Portin mäellä olevalle Etelä-Karjalan Automuseon rastille. Sieltä kurvaillaan Saimaata ihaillen tutun Joutsenon kautta Lappeenrantaan Autokillan uusitulle autotalolle nuorempia autoja ihailemaan ja rastitehtäviä suorittamaan.
Sitten ajetaan Taipalsaarelle ja edelleen Savitaipaleen ABC-asemalle perinteisesti niin mielenkiintoiselle rastille. Siellä maali tuntuu olevan jo hyvin lähellä, mutta jäljellä on onneksi vielä kaksi tehtäväpaikkaa, joissa pistetiliä pääsee edelleen kartuttamaan. Näistä ensimmäinen sijaitsee Puolmatkassa Suomenniemellä. Löysäilyyn ei ole varaa, sillä lopputuloksissa jokainen saatu piste voi osoittautua kultaakin kalliimmaksi. Viimeiselle Mobiloil -rastille kauniiseen Ristiinaan saavutaankin jo kreivin aikaan. Vielä pienet pinnistykset älynystyröillä ja sitten siirrytään nautiskellen maalipaikalle, sinisen Saimaan rannalla, aivan Ristiinan ja Mikkelin rajan tuntumassa olevan hotelli Heimarin piha-alueelle. Helpotuksen huokaus tulee varmasti perille päästyä, onhan vaativa reitti jälleen kerran saatu onnellisesti ajettua. Myöhemmin ajoreitiltä tulevia kanssakilpailijoita odotellessa on hyvä tilaisuus saunomiseen sekä virkistäytymiseen Saimaan vilvoittavissa aalloissa. Ruokailun lomassa voi sitten katsella maaliin saapuvia ajoneuvoja ja ajoneuvokuntia. Palkintojenjaon jälkeen ovat kaikki toivottavasti tyytyväisiä ikimuistoiseen viikonloppuun, vaikka pokaaliin ei ehkä tänäkään vuonna ylletty. Pääasiahan ei ole voitto, vaan murskavoitto. Toivottavasti se vihdoin seuraavana vuonna saavutetaan.



Parhaimmat kiitokset jälleen Teille kaikille osallistumisesta ja tapahtuman seuraamisesta. Tavataan taas 14. Suur-Saimaan Ympäriajon merkeissä vuonna 2006!

MIKKELIN MOBILISTIT RY.
ETELÄ-KARJALAN VANHAT AJONEUVOT RY.

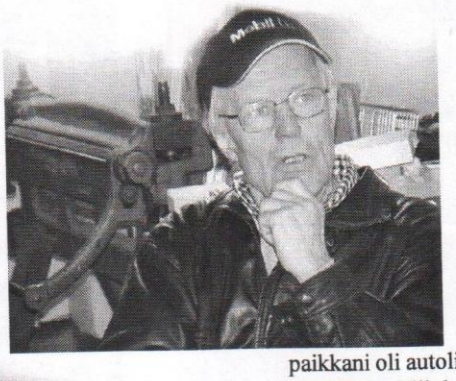
Etelä-Karjalan
Vanhat Ajoneuvot ry.

KIITÄMME SYDÄMELLISESTI ARVOISIA KÄSIOHJELMAILMOITTAJIAMME JA KAIKKIA, NIITÄ JOTKA OVAT TUKENEET MEITÄ 13. SUUR-SAIMAAN YMPÄRIAJON JÄRJESTELYISSÄ.

ETELÄ-KARJALAN VANHAT AJONEUVOT RY.
MIKKELIN MOBILISTIT RY.

MIKKELIN
MOBILISTIT RY.

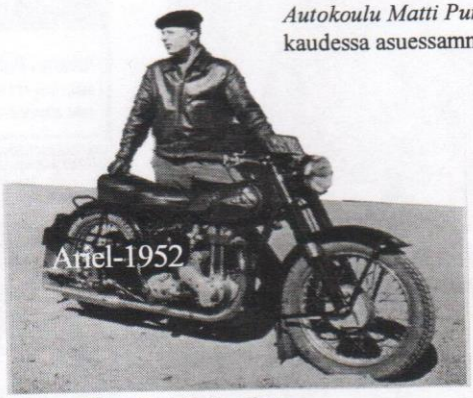
MOTORISTIN MIELI EI SAA KALKKEUTUA - ESITTELYSSÄ VEIKKO LÅNG



Olen paljasjalkaisia mikkeliläisiä, syntynyt 30-luvun puolivälissä pari kilometriä torilta pohjoiseen olevassa Rouhialassa. Ensimmäisen työpaikkani sain paikallisen bussifirman, Savonlinjan korjaamon varaosavarastolla. Pääsin sinne kesällä 52 juoksupojaksi. Seuraavana kesänä sain ostettua ensimmäisen moottoripyöräni, englantilaisen Royal Enfield Bullet 350:n. Pyörä oli käytetty, mutta kunnossa. Sen huoltohommissa pääsin mutterin väännön makuun. Rojalini toimi yleensä luotettavasti. Kerran se kuitenkin jätti Kemissä pulaan. Ketjut lähtivät elämäni ensimmäiseltä Lapin reissulta palattaessa pois päältä ja kiilautuivat eturattaan ympärille niin tiukkaan, että pakko oli turvautua paikallisen korjaamon apuun, Veikko kertoilee.

Royal-1951

Savonlinjan varaosatsupparina olin pari vuotta, jonka jälkeen sain komennuksen kerrosta ylemmäs ja pääsin asentajaoppilaaksi. Savonlinjan kalusto oli jo tuolloin lähinnä linja-autoja, joukossa oli enää 1 tai 2 seka-autoa. Merkkejä oli monia, pääosa autoista oli amerikkalaisia, kuten Chevroleteja, Reoja, Fargoja ja Fordeja. Uudempaan kalustoon kuului myös Scanioita ja Volvoja. Normaalien rasvausten sekä öljyjen ja suodattimien vaihtojen ohessa asentajaoppilas pääsi aina välillä avuksi mm. jarruremontteihin. Aika usein jouduttiin kuoppaisilla teillä ja raskaassa lastissa liikkuvaan kalustoon vaihtamaan myös jousilateja ja iskareita.


Ariel-1952

Kun työpaikkani tuntui olevan vakaalla pohjalla, uskalsin vaihtaa Rojalini uudempaan, 350-kuutioiseen Arieliin. Käytetty sekin tietysti oli. Arielista jouduin luopumaan haikein mielin armeijaan menon alla. Varusmiespalveluksessa olin vuosina 55-56 Riihimäen Viestirykmentissä. Sieltä vapauduttuani palasin Savonlinjan korjaamolle, nyt nuoremmaksi asentajaksi. Minulla oli onni päästä siellä moottoriremontteihin erikostuneen *Matti Valjakan* apuriksi. Häneltä sain erinomaisen opin niin osien koneistukseen kuin moottoreiden kunnostuksen ja kokoamisen eri työvaiheisiinkin.

Vuonna 1960 Mikkelissä aloitti toimintansa uusi yritys, Oy Autoyhtymä Ab, jolle tulivat kaikki GM:n edustukset. Minut värvättiin yhtiön korjaamolle asentajaksi. Merkkejä olivat mm. Chevrolet, Pontiac, Opel, Vauxhall ja Bedford. Huollettava ja korjattava kalusto painottui Autoyhtymällä henkilöautoihin, mutta kuvaan kuuluivat myös Bedfordin kuormureiden remontit. Meitä aloitti Autoyhtymän korjaamolla kymmenkunta miestä, kun Savonlinjalla oli asentajia parikymmentä. Autoyhtymällä ei pyrittykään siihen, että kaikki tehdään itse. Mm. moottoreiden koneistustyöt teetettiin talon ulkopuolella, vain purkamiset ja kasaamiset sekä tietysti moottoreiden irrotukset ja paikalleen laitot tehtiin omana hommana. Näin pienempikin porukka ennätti huoltaa ja korjata melkoisen määrän autoja.

Oma kulkupelini muuttui armeijan jälkeen vaiheittain nelipyöräiseksi.
Vuonna 59 ostimme käytetyn Lahna-Skodan kimpassa myöhemmin Mikkelin lentoaseman päällikkönä toimineen *Paavo Jussi-Pekan* kanssa. Sillä tehtiin kesällä 60 mm. lomareissu Tanskaan, Hillerödiin. Kotikulmiltamme lähtöisin oleva *Lauri Tarkiainen* oli ollut siellä töissä jo useita vuosia ja kävimme moikkaamassa häntä. Tarkiainen teki urkupillejä paikallisessa verstaassa.
Hän oli olosuhteisiin ja varsinkin palkkaan tyytyväinen ja innosti minutkin sopimaan paluusta töihin Tanskaan seuraavana kesänä. Työpaikkani oli autoliike Emil Olssen, joka edusti ja huolsi mm. Morriksia. Viihdyin Tanskassa vain vuoden verran ja palasin syksyllä -62 takaisin Mikkeliin, Autoyhtymän palvelukseen.
Vuotta myöhemmin menin avioon ja seuraavana vuonna hakeuduin autokoulunopettajakurssille Helsinkiin. Ajattelin, että ajo-opetus sopisi hyvin työksi rasvapeukalollekin. Oma ajokorttini oli ollut kuorma-auton ammattikortti jo Savonlinjan aikaan. Henkilöautokortilla ei selvinnyt linja-autojen siirtelyssä eikä varsinkaan halkojen ajossa, johon nuoremmat miehet aina välillä saivat komennuksen. Autokoulun opettajan työ vastasikin hyvin odotuksiani. Autokouluhommia ei kuitenkaan - vastoin odotuksiani - löytynyt heti Mikkelistä.

Niinpä muutinkin vaimoineni Varkauteen 7 vuodeksi ja olin siellä *Autokoulu Matti Purasen* palveluksessa. Perheeseemme syntyi Varkaudessa asuessamme kaksi lasta, tytär Teea vuonna 66 ja poika Tero vuonna 68. Kesällä 72 palasimme takaisin Etelä-Savoon. Sain tuolloin autokoulunopettajan paikan Mäntyharjulta, jonne perheinemme muutin vuodeksi. Vuonna 73 ostimme asunnon Mikkelistä, kun pääsin töihin synnyinkaupunkiini, Kassakulman Autokouluun.
Ensimmäinen kokonaan oma autoni oli sivuventtiilinen Mosse 402, jonka hankin syksyllä 62, heti Tanskasta Mikkeliin palattuani. Mosse oli kyseenalaisessa maineessa. Minulla se kuitenkin toimi isommitta ongelmitta. Ajelin sillä mm. Helsinkiin auto-koulunopettajakurssin takia tehdyt reissut. Mossen ominaispiirteenä piti hyväksyä se, että vauhti tien päällä rajoittui 60-70 km:iin/h. Perheemme seuraavakin auto oli Mosse, kansiventtiilinen 407. Sen jälkeen vuorossa olivat

K-750

mm. Opelin Kadett, VW:n Kupla ja K 70, Opel Rekord. jne. Omia käyttöautoja minulla ei ole ollut tähän päivään mennessä kuin 7-8 kpl. Olen lähtenyt siitä ajatuksesta, että vehkeiden käyttöikään voi vaikuttaa sekä käyttötavoilla että huolto- ja korjaustoimilla.

Moottoripyöräharrastukseni katkesi perheen perustamisen yhteydessä liki 15 vuodeksi. Uudelleen tartuin konepyörän sar-viin vuonna 75. Olin tuolloin palannut töihin Mäntyharjun Autokoululle. Työmatkat sinne pystyi taittamaan hyvin Mikkelissäkin asuen. Kun firman omistajan *Kauko Paakkarin* poika oli luopumassa melko vähän ajetusta Honda 450-pyörästään, en malttanut laskea ohi tilaisuutta luotettavan käyttöpyörän hankintaan. Teimme Hondasta kaupat ja ajelin sillä työmatkat useampana kesänä.

Hondan hankinnan jälkeen minulla on ollut koko ajan omistuksessani jonkinlainen moottoripyörä, välillä useampiakin samanaikaisesti. Olen myöskin kunnostellut niitä harrastusmielessä, työelämässä vielä ollessani pikku hiljaa ja nyt eläkevuosien aikaan aktiivisemmin. Museoajoneuvoiksi olen entistänyt tähän mennessä moottoripyöristäni kuusi, kaikki nk. täysentisöintinä eli käymällä pyörät läpi perusteellisesti. Ehkä haastavin projekti on ollut vuoden 29 Raleigh, jonka omistan edelleen, kahden muun museopyörän lisäksi. Kunnostamieni pyörien joukkoon mahtuvat NH Ariel 350, sivuvaunullinen Norton 500, Jawa Army, Pannonia 250 ja BMW R 100/7. Aika näyttää, toteutuuko seuraava haaveeni. Mieli tekisi ajella vielä joskus myös uudenveroisella Royal Enfield 500 Bulletilla. Ei uustuotantona Intiassa tehdyllä vaan aidolla 50 luvun alkupuolen brittipyörällä, jota vastaavalla 350-kuutioisella tein aikanaan ensimmäisen Lapin matkani.

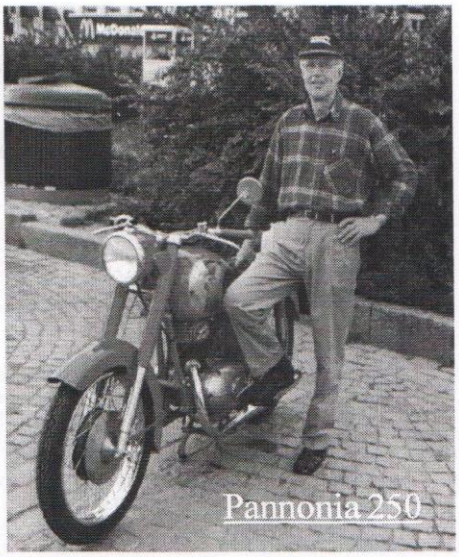
Moottoripyöräharrastus on monipuolista, olennaisena osana siihen liittyy myös sosiaalinen kanssakäyminen muiden samanhenkisten ihmisten kanssa. Olenkin osallistunut edelleen moottoripyörätapahtumiin kohtuullisen aktiivisesti. Mm. kotimaisessa, matkamotoristien järjestämässä **Veteraanirallissa** olen ollut mukana joka kesä vuodesta 84 alkaen. Virossa järjestettävään **Otepää-ralliin** olen osallistunut vuosittain 91 alkaen. Ja useita kertoja olen käynyt myös toisessa virolaisessa m-pyörätapahtumassa, **Jögeva Treffenissä**.

Autokoulunopettajan urastani toimin viimeiset 15 vuotta Mikkelissä. Tästä jaksosta ehkä mielenkiintoisin vaihe osui aivan viimeisiin työvuosiini, jolloin "siviilit" alkoivat antaa ajo-opetusta myös Savon Prikaatin autokomppanian varusmiehille. Opetuskalustoon mahtuivat tuolloin liki kaikki varuskunnan käytössä olevat ajoneuvot, linjurista ja rekoista Nasuihin ja Paseihin. Vain panssarivaunujen kuljettajien opetuksen hoiti kantahenkilöstö. Ajo-opetustehtävistä siirryin oloneuvokseksi vuonna 1995.

Eläkepäivien alkaessa jäi aikaa motukoitten entistämisen ohessa enemmän myös paikallisen **veteraaniajoneuvokerhomme (Mikkelin Mobilistien)** talkootöihin. 90-luvun puolivälin tietämissä pystytimme autojen säilytyshallin. Sen valmistuessa saimme sopivat tilat myös kerhon kaluston kunnostukseen. Niinpä entistimme noin kymmenen henkilön aktiiviporukalla ensin **Fargo-paloauton** ja pian sen perään kerholle lahjoituksena saadun **Wartbug 311:n**. En vielä tuossa vaiheessa halunnut omaksi projektikseni autoa, vaan laittelin mieluummin kaksipyöräisiäni. 90-luvun lopulla alkoi oma autoprojekti kuitenkin pikkuhiljaa kiinnostaa. Yhtenä osatekijänä oli varmaan se, että meneillään olleet moottoripyörät tulivat museokuntoon ja talliin vapautui sopivasti tilaa.

Kesä 99 sattui olemaan tavallista sateisempi ja matkailu motukalla ei ollut silloin pelkkää juhlaa. Toimin tuossa vaiheessa myös **Mikkelin Mobilistien puheenjohtajana** ja siinä roolissa kuulin liki kaikki kerholaisten tietoon tulleet vinkit.

Korviini osui tieto siitäkin, että entinen työkaverini, vielä tuolloin omaa kolarikorjaamoa/autopeltisepän liikettä pitänyt *Juhani Haimilahti* suunnitteli luopumista aika alkuperäisestä **Sämpylä-Angliasta (100 E)**. Se oli päätynyt hänelle työpalkkoina. Pääsimme **Angliasta** sopimukseen ja sain sen talliini syksyllä 99.



Alun alkaen tarkoituksena oli ehostaa **Ankkaa** vain tarpeellisin osin. Tutkailu kallisti kuitenkin vaa'an täydellisen entisöinnin puolelle ja lopulta autosta jäivät purkamatta vain perä, vaihteisto, takaiskarit ja mittaristo, jotka kelpuutin tarkastuksen jälkeen sellaisinaan. **Anglia** oli työn alla kolmisen vuotta.

Osia siihen hankin mm. rompetoreja uutterasti kiertämällä ja puskaradiovinkkien pohjalta. Mm. mattosarjat ja kaikki ikkunatiivisteet jouduin tilaamaan suoraan Englannista. Anglian entisöintityöhön käytettyä tuntimäärää ei kannata laskea. Aikaa projektin parissa kului kuitenkin lopulta yllättävänkin paljon. Museoajoneuvoksi Anglia rekisteröitiin kesällä 2003.

Meillä on kerhossa parhaillaan meneillään vuoden -29 Chevrolet-paloauton entistäminen. Tämän projektin parissa minunkin vapaa-ajan ongelmani ratkeavat varmaan vielä pariksi vuodeksi. Mutta kun tarjolle tuli viime syksynä päällisin puolin aika hyvä Opel Kadetin A-tyyppi, en malttanut olla ottamatta aihiota talteen. Aivan samanlainen auto palveli perheemme ajokkina Varkaudessa olomme aikana. Tämän nykyinen Kadett osoittautui tarkemmassa syynissä tekniikaltaan kohtalaisen hyväksi, mutta koriltaan toivottoman lahoksi. Olen kuitenkin alkanut keräillä vähin erin pisteosia Kadettiin ja kysellyt eri suunnista parempaa koria. **Saa nähdä, tuleeko Opelista koskaan museokuntoista. Otan kuitenkin mielelläni vastaan A-mallin Kadettiin liittyviä vinkkejä, energinen Veikko naureskelee ruokahaluaan.**

****

Suur – Saimaan Ympäriajo 2005