



**Kuin pieni
muskeliauto**
Coupekorinen Mazda
818 vuosimallia '77



**Ensimmäisellä
omistajalla**
BMW R60/5 hämmä-
yttää alkuperäisyydellään



**Avaruusajan
dollarihymy**
Krominkiiltainen '58
Oldsmobile 88

KLASSIKOT

AUTOILUN NOSTALGIAA 1950 - 1985 • www.klassikot.fi • 04/09 • Hinta 7,50€

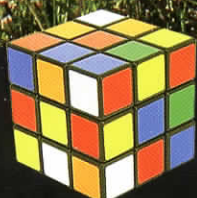
Kesäunelma

Uutena Suomeen myyty MGB 1800 Roadster '64



VISIÄISET VAUHDISSA

Tarinaa pikkufiituiista alkuperäisasussaan
ja autoslalomiin trimmattuna



Klassikkoesine
Rubikin kuutio - haastava
pulmapeli 80-luvulta

Lahden Historic Rally
Laaja kuvareportaasi Suomen
EM-osakilpailusta

Tuleva Klassikko
Legendaarisen valmistajan
urheiluauto kauppakassin hinnalla

VIIPALE
KUSTANNUS

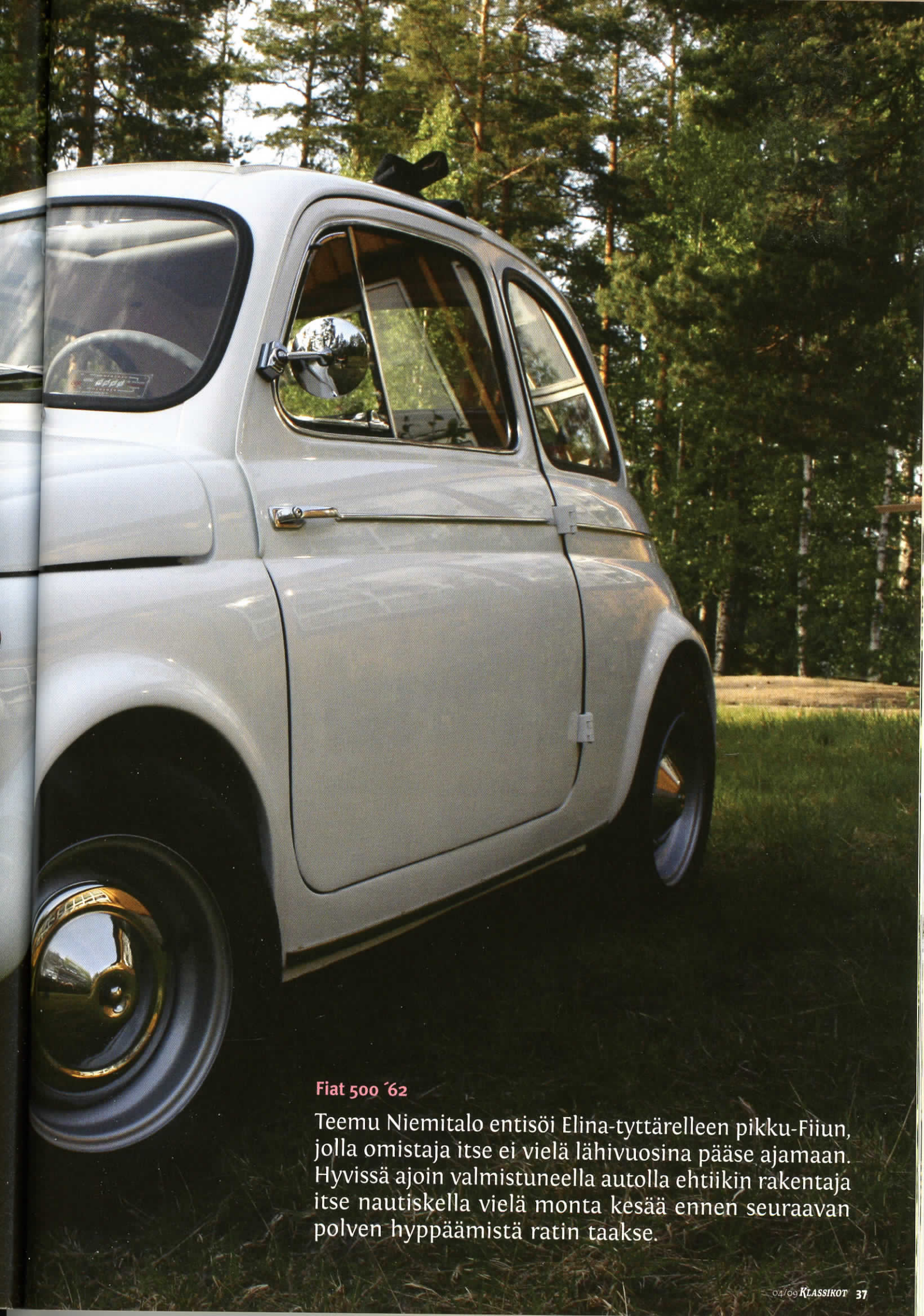
09004
368480-0904 • PAL VKO 2009-35

SUOMALAISTYÖT - MADE IN FINLAND

Elinan Visiäinen



Orimattila



Fiat 500 '62

Teemu Niemitalo entisöi Elina-tyttärelleen pikku-Fiiun, jolla omistaja itse ei vielä lähivuosina pääse ajamaan. Hyvissä ajoin valmistuneella autolla ehtiikin rakentaja itse nautiskella vielä monta kesää ennen seuraavan polven hyppäämistä ratin taakse.



TAKAREUNASTAAN saranoitua ovea ei vielä 50-luvulla pidetty "vääripäin" aukeavana. Pienehkään ohjaamoon on isosta ovesta oikesti todella helppo pujahtaa. Vauhdissa oven raottamista ei kannata kokeilla.

PIENESSÄ autossa kaikki on pientä mutta riittävää.



Teksti ja kuvat:
Jan-Erik Laine

Moottoripyöräkaupan parissa työskentelevälle **Teemu Niemitalolle** nelipyöräiset kulkupelit ovat puhtaasti harrastus. Autonrakentelukokemusta on kertynyt hänen perehdyttyään niin Opel Commodoren kuin Toyota Celican-kin sielunelämään perusteellisen rakentelun kautta. Myöhemmin tuli rakennettua kivaksi kesäautoksi vielä vuosimallin '62 MG Midget, jota ei ol-

man **Annika**-tyttären nimiin. Nyt kun auto on ollut 15 vuotta perheessä, ei sitä enää raaskisikaan myydä pois.

Klassikkoautoharrastuksen yksi osa-alue on perusteiden (lue = teko-syiden) keksiminen sille, miksi aina kannattaa hankkia vielä yksi auto lisää. Teemun tapauksessa se oli sangen helppoa: olisi ollut täysin kohtuutonta jättää nuorempi **Elina**-tytär tyystin ilman autoa. Kotitallin tilat asettivat omat rajoitteet tulevan auton koolle, ja pikkuautot olivat muutenkin perheen mieleen. Fiat 500 oli siis kaikin puolin mainio vaihtoehto.

Autoliikkeen maskotti

Valmistenumeron perusteella tämä pieni valkoinen auto valmistui tehtaalta vuonna 1962. Vuonna 1964 – hiukan ylivuotisena mutta kuitenkin uutena auton – sen osti riihimäkeläinen herra **Rakkonen**, joka pörsteli ostoksellaan viitisen vuotta. Riihimäeltä pikkuauton tie matkasi Pohjanmaalle, 15 kilometriä Kaustisilta itään sijaitsevalle Köyhäjoelle. Sieltä auto kulkeutui myöhemmin autoliikkeeseen, josta vuonna 1972 se

siirtyi **Gunnar Nyblomin** omistukseen. Nyblom oli toiminut aiemmin Hankkijan piirimyyjien päällikkönä hoitaen Fiat-autojen jakelua autoliikkeisiin. Hyväkuntoisena säilynyt auto sai toimia Nyblomin liikkeen maskottina pitkään ja tarkkana miehenä hän ei antanut kuin tyttärensä toisinaan ajaa autolla.

Viimeisin katsastusleima auton mukana kulkevissa vanhoissa papereissa on vuodelta 1983, ja silloisen käytännön mukaan autoliikkeen varastovakuutuksessa ollut myymätön auto poistui rekisteristä kolmen vuoden kuluttua. Pieni töytäisy auton etukulmaan saattoi myös olla syy siihen, että seisomaan jäänyt auto tipahti vuonna 1986 rekisteristä vuosipoistona.

Nopea ostopäätös

Pitkään seisoneen pikku-Fiatin hiljaiselo päättyi marras-joulukuun vaihteessa 2005, kun se löytyi Keltaisen Pörssin rivi-ilmoitusten joukosta. Myyjä kertoi puhelimessa auton olevan ehjä, kokonainen ja käyntikuntoinen. Jarrut tosin olivat vuosien seisuksen tuloksena niin jumissa, ettei

Klassikkoautoharrastuksen yksi osa-alue on perusteiden keksiminen sille, miksi aina kannattaa hankkia vielä yksi auto.

lut tarkoitus tehdä museoautoksi vaan lämpimämmän vuodenajan käyttöautoksi. Mätävaivainen MG sai uusia latioita, helmoja ja etuluukkunsa alle Morris Marinan moottorin.

Hyvin toimiva ja nätti kesälelu herätti muissakin sen verran omistushalukkuutta, että Teemu katsoi parhaaksi tavaksi suojata MG:n säilymisen perhepiirissä siirtämällä se vanhem-

FIAT 500

Ensimmäinen Topolinona tunnettu Fiat 500 on peräisin niinkin kaukaa kuin vuodelta 1936. Pikkuinen auto oli kaksipaikkainen ja sen 4-sylinterinen vesijäähdytteinen moottori sijaitsi edessä.

Vanhaa konstruktiota päiviteltiin tarpeen mukaan, kunnes kesällä 1957 esiteltiin kokonaan uusi Fiat 500, joka tunnettiin Nuova-lisänimellä uutta tarkoittaen. Dante Giacosa suunnitteleman uutuuden kori oli nyt itsekontava ja moottori oli muodin mukaisesti takana. Sylinteristä oli jätetty puolet pois ja jäähdytys hoitui veden sijaan laturin akselin päässä olevalla ilmapuhaltimella. Voimaa puhisijasta irtosi aluksi vaivaiset 13 hevosvoimaa, mistä seurasiakin kritiikkiä. Ihan ensimmäisessä erässä ei takapenkillä ollut pehmusteita laisinkaan, eikä varusteita muutenkaan olisi voinut juuri vähempää olla. Koko katon mittainen kangaskatto sai ahtaahkon ohjaamon tuntumaan kokoaan tilavammalta ja sen pystyi avaamaan ja sulkemaan kaupunkinopeuksissa.

Mallia kehiteltiin koko tuotannon ajan ja moottoriin lisättiin puhtia pari hevosta kerrallaan. Pitkästä kangaskatosta luovuttiin 1959, jolloin normaalin kattoluukun kokoinen riepu korvasi sen. Etuluukun alla ollut leveä bensatankki muutettiin kapeammaksi, joten kassien kuljetustila etuluukun alla kasvoi aavistuksen.

500 D

Vuonna 1960 esitelty 500 D -malli ei suuremmin eronnut edellisistä. Kääntämällä takapenkin selkänojan alas syntyi taakse lisää tavarankuljetustilaa. Isompi tavara kulkikin tarvittaessa samana vuonna esitellyllä 500 Giardiniera -farmaarilla, joka reilusti pidempänä ja kunnollisella takaovella varustettuna meni vaikka pakettiautosta. Lisätilan saalaisuutena oli kumoon käännetty moottori, joka saatiin ratkaisulla todella matalaksi.

500 F, L JA R

1965 esitelty 500 F erosi monelta osin edellisestä. Suurin näkyvä ero oli ovien saranoinnin siirto etupuolelle sekä piilottaminen korirakenteen sisään. Koriin tuli useita pieniä muutoksia ja pitkille kuljettajille turhan alas loppunut tuulilasikin sai muutaman sentin lisäkorkeutta.

Äffää seurannut L eli Lusso sai kromattuja lisäkaaria puskureihinsa sekä muutaman muutoksen sisustukseensa.

Viimeinen kirjain numeroiden perässä oli R, joka 70-luvun alussa oli Fiat-valikoiman ainut vielä 50-lukuista pyöreää muotoilua edustanut auto. Oli aika siirtyä eteenpäin ja muuhun numerointiin paremmin istuva, viisatasen perustuva Fiat 126 yritti parhaansa paikan lunastamisessa – siinä kuitenkaan ihan onnistumatta. 500 oli kulttiauto jo ollessaan vielä tuotannossa. Eikä suosiota voi vaan perii, se täytyy ansaita. Vaikka Visiäisiä tehtiin hirveät määrät, on niitä ajettu loppuun ja romutettukin valtavasti.

Hyvä Fiat 500 -yksilö on nykyisin arvotavaraa kaikkialla ja alkuvuosien mallit kaikista halutuimpia. Suomeen tuli 50-luvun puolella arvatunkin muutamia kymmeniä yksilöitä, joita vieläkin on tallella. Varsinaisen isompi erä maassamme myytiin vuosina 1963–64, joka kuitenkin isompaan Fiat 600 -malliin verrattuna oli vain kourallinen. Myöhemminkin ovet etupäästään saranoitua Visiäisiä vielä myytiin, mutta ne taisivat olla lähinnä yksittäiskappaleita, sillä maahantuojaa ei suuremmin kiinnostanut kaupitella ilmastoomme huonosti sopivaa ilmajäähdytteistä mallia. Myöhemmin matkamuistoina on Fiat 500 -autoja kulkeutunut maahamme muutamia kymmeniä.



KIRKKAANPUNAINEN verhoilu tekee Visiäisestä leikkikalumaisen. Pikku-Fiun entisöintiä helpottaa alkuperäisen mallin mukaan valmistetut verhoilupaketit, joita saa useissa eri väreissä.



SELKEÄ ja niukalti varusteltu kojelauta on yksinkertaisen tyylikäs.



kovin hurjaa koeajoa olisi mahdollista suorittaa.

Tallin ovien auettua Teemun ei tarvinnut hetkeäkään epäillä, etteikö odotuksia parempi auto lähtisi hänen mukanaan Orimattilaan. Myyjä ehdotteli josko autoa käynnistettäisiin tekniikan kunnan selvittämiseksi, mutta se oli tarpeetonta – ostopäätös oli jo tehty. Jos auto syystä tai toisesta ei olisikaan Teemulle kelvannut, hakumatkalle mukaan lähtenyt kaveri olisi ostanut auton siltä seisomalta.

Auton saavuttua kotitalliin alkuinnostuksessa siitä purettiin pois kaikki tulevia peltitoita haittaava, mutta kuitenkin niin, että sen pystyi vielä omin voimin ajamaan naapurustoon urakkaan lupautuneelle kaverille.

Fiat 500 on yksi sellaisista autoista, jonka ruostevaurioita korjattaessa on helpompi vaihtaa isompia korin osia kuin paikkailla pikkureikiä. Uusia pelti-osia kun on tarjolla kiitettävästi. Hitsari vaihtoi autoon niin etulokarit, naamapellin, lattiat kuin sisä- ja ulkohelmatkin. Myös ovien pintapeltien alareunat sekä toisen takalokarin kaari olivat uusimisen tarpeessa.

Takapäästään kori olikin paremmin säilynyt ja molemmat korin takakulmat olivat arvatunkin öljyä ympäröivä ruiskineen moottorin ansiosta säilyneet niin ruosteettomina, että ne saivat jäädä hitsarilta koskematta.

Kun peltiseppä oli saanut oman urakkansa päätökseen, ajoi Teemu auton kotitalliinsa ja jatkoi aiemmin aloittamaansa purkuoperaatiota.

Hiekkapuhallusta auton kori kaipasi vain osittain ja se hoitui Teemulta kotikonstein. Auton pintamaalauksen lupasi hoitaa vanha koulukaveri ja pohjatöihin löytyi pätevä osaaja lähipiiristä.

Joutoaikahommina tehty maalaus kesti vuoden päivät, jonka aikana oli hyvä perehtyä sekä korjattaviin että kokonaan uusittaviin osiin. Varaosiksi kulkeutui hyvä Fiat 126, jonka tekniikka oli alun pitäen



Takatuoleilla on mukavasti tilaa, jos halutaan kuljettaa paljon matkatavaroita niin selkinoja voidaan laskea alas. Lisä laukkuja voidaan sijoittaa auton etuosaa.





VISIÄINEN kiihtyy omaan tahtiinsa, joka neljän hengen kuormalla on varsin rauhallinen.



PIKKUAUTO on pyöreämuotoinen, katsoi sitä mistä suunnasta hyvänsä. Avattavan kangaskattoluukun voi sulkea sateen sattuessa vaikka vauhdissa.



ELINAN pituus ei aivan vielä riitä Fiin rattiin, vaikka autossa isot ikkunat onkin. Ajokortin odottelua helpottaa, että käytössä on oma kuljettaja.



VIEHKEÄ mekkoneiti Gun Nyblom sai kortin saatuaan ajella isänsä aarteella. Kuva Kokkolasta kesältä 1983.

tarkoitus tuupata Visiäisen tekniikan tilalle. Kuten oli kuitenkin niin hyväkuntoinen, ettei Teemu raaskinutkaan purkaa sitä varaosiksi, vaan se sai jäädä odottamaan omaa vuoroaan toistaiseksi.

Väittelyä värisävyistä

Uusia osia autoon toimitti pitkään Visiäisten parissa puuhannut **Kari Pynnä**, joka sai myös houkutelua Niemitalon perheen Viissataseen 50-vuotispäiville Italian Garlandaan kesällä 2007. Saapasmaassa oli hyvä tehdä autoon osahankintoja ja

kokonaisen verhoilupaketin värin sai valita auton tuolloin kuusivuotias omistaja itse.

Auton tulevasta ulkoveristä syntyi omistajan ja rakentajan välillä kädenväntöä, sillä pinkki oli Elinan mielestä ainut oikea väri autolle. Näkemystä vahvisti vielä Garlandan-matkalla nähty pinkki yksilö. Syystä tai toisesta ei Teemu katsonut tyttärensä lempiväriin oikein sopivan autoon jolla aikoi itsekin näyttäytyä, ja arvoitukseksi jäävin menetelmin kääntyi omistajan pää lopulta valkoisen kannalle.

Auto katsastettiin ja rekisteröitiin vanhoihin YKS-3-tunnuksin loppukesästä 2008 ja elokuun viimeisenä viikonloppuna Kalkkisissa pidetty

kääpiöautokokoontuminen oli Elinan Fiatin ensiesiintymisen entisöinnin jälkeen. Asioista perillä olevat tahot pitivät autoa laadukkaasti entisöitynä ja arvioivat sen kelpaavan vaikka siltä seisomalta museotarkastettavaksi.

Yksityiskohdat kaipaivat kuitenkin vielä pientä säätöä ja vasta keväällä 2009 auto hyväksyttiin museoautoksi. Elinan matkat Fiatillaan taittuivat kartturin paikalla vielä kymmenkunta vuotta rakentajan hoitaessa ajamisen. Siinä ajassa ehtisi hyvin rakentaa yhden harrasteauton lisää, vaikkapa vaimolle. **KLASSIKOT**

01 Merkki ja malli

Fiat 500 D

02 Vuosimalli

1962

03 Moottori ja vaihteisto

2-sylinterinen ilmajäähdytteinen rivimoottori takana pitkittäin. Sylinteritilavuus 499,5 cm³. Lohko ja kansi alumiinivalua, sylinteriputket valurautaa. Teho 22 hv (SAE). 4 vaihdetta eteen ja pakki, vaihteet 2, 3 ja 4 synkronoituja

04 Kori

Itsekantava 2-ovinen teräskori avattavalla kangaskatolla. Varapyörä, bensatankki ja akku etuluukun alla

05 Alusta

Rumpujarrut. Edessä poikittainen lehtijousi. Takana erilliset tukivarret ja kierrejouset. Kierukkatyyppinen ohjausvaihdhe

06 Mitat

Pituus 297, leveys 132, korkeus 132, akseliväli 184 cm. Paino 499 kg

07 Valmistusmäärä

Yhteensä n. 3,6 miljoonaa autoa

Fiatin tulevasta väristä syntyi omistajan ja rakentajan välillä kädenvääntöä, sillä pinkki oli aluksi Elinan mielestä ainut oikea väri autolle.



Arvoitukseksi jäävin menetelmin Teemu käänsi omistajan pään lopulta valkoisen kannalle.