

Pakettiautosta henkilöautoksi ja takaisin - Fiat 500 VAN

Autokanta alkoi uudistua 1950-luvulla, kun ennen sotia olevat autot olivat tulleet kovan rääkin jälkeen tiensä päähän. Autojen maahantuontia valvova Lisenssivirasto jakoi niukkuutta autojen maahantuojille, vaikka näillä olisikin ollut tarvittava ulkomaanvaluutta myydessään ulkomaille muun muassa uusia puutaloja ja jopa marjoja. Vain vuosi 1952 oli jonkinlainen poikkeus, kun olympiavuodeksi haluttiin uutta kalustoa maanteille.

Teksti ja kuvat: **Kari Pynnä**

Pakettiautoista henkilöautoja 1950- ja 1960-lukujen vaihteessa

Niin sanotut merimiesautot olivat yksi henkireikä uuden auton ostajalle, jos vain oli varaa maksaa moninkertainen pyyntihinta. Sääntöjä kierrettiin myös tuomalla autot varaosina ja koottiin Suomessa.

Kun rahatilanne 1950-luvun lopulla alkoi parantua, tuontimääräyksiä helpotettiin vähitellen. 1.1.1958 alkaen astui voimaan henkilöautoja ja moottoripyöriä koskeva yhden vuoden kestävä vero, mikä korvasi entisen hinnantasausmaksun. Hyväksyessään lain eduskunta ilmoitti "edellyttävänä, että vero on vain tilapäinen ja valtion senhetkisestä poikkeuksen kireästä rahatilanteesta johtuva, ja että verosta pyritään luopumaan etenkin halvemman hintaluokan ajoneuvojen osalta heti, kun valtiontalous antaa siihen mahdollisuuden". Tästä on nyt kulunut 62 vuotta ja valtion rahatilanne lienee yhä kireä... Veroprosentti henkilöautoille oli 30 ja moottoripyörille 25.

Koska vero määrättiin vain henkilöautoista, maahantuojat huomasivat porsaanreiän: tuodaan auto uutena pakettiautona ilman veroa ja muutetaan se vähän käytettynä henkilöautoksi. Pakettiautojen tuontia varten ei tarvinnut hakea lisenssiviraston lupaa. Pakettiautojen tekniset määräykset vaihtelivat vuosittain, mutta perusasetelmana oli se, että autossa ei saanut olla tavaratilan osalta sivuikkunoita eikä takaistuimia. Myöhemmin käytettyyn autoon saatiin asentaa tilapäinen takapenkki tekemällä muutoskatsastus. Aika ja ajettu kilometrimäärä riippuivat toimenpiteen hyväksyvän katsastusmiehen mukaan. Myös vaihtoehto, että pakettiautossa oli ikkunat ilman takapenkkiä, oli sallittu jonkin aikaa.

Esimerkiksi GM:n asiakaslehdessä oli juttu pakettiautoista. "Suureen osaan pakettiautoista asennetaan heti penkit, että rekisteröintiin yhteydessä saadaan oikeus kuljettaa

takaistuimella kolme matkustajaa. Tällä tavalla yhdistyy tehokas tavarankuljetusväline mukavaan henkilökulkuneuvon." Pakettiautona Opel Delivery Van vuonna 1960 maksoi 642.000 mk (vastaa nyt ostoarvona 15.200 euroa), farmariversio Caravan 809.000 mk (19.200 euroa), josta autoveroa 104.000 mk (2.500 euroa).

Vastaavat hintaerot näkyvät hieman myöhäisemmässä (1964) lehti-ilmoituksessa, jossa Neckar 500 Panoraman (alun perin Autobianchi) hinta farmariautona oli 4.900 mk ja verottomana pakettiautona 3.800 mk.



Fiat 500 Van — näppärä ja taloudellinen auto kevyen luokan kuljetuksiin. Kantoaava kuljetuksen ollessa ylös on 270 kg. Sitkeävetoinen, ilmajäähdytetty moottori on sijoitettu tiukasti korvotilan alle maksuvon osastoan. Tämän merkikään ruutukaluisen auton on oltavaa pituus perästä 1 m suuruisen tavaratilan. Sen osittain muotoiltu kori on erittäin vankkarakenteinen ja hyvin ruostesuojattu. Suuri takaovi. Lämät ajoneuvot ja saramatut istuimet tekevät kuormituksen mahdolliseksi myöskin etukauffa. Suisto on varhain keinovalloilla. Tehokas lämmityslaitte vakiovarusteena.





Farmarikorisen Fiat 500:sen valmistus alkoi vuonna 1960 ja Suomeen ensimmäiset autot ennättivät ennen sen vuoden loppua. Tuotanto jatkui aina vuoteen 1977 yhä kaappariovisena, vaikka henkilömalli vaihtoi ovien kääntymissuunnan vuonna 1965 ja sen valmistus päättyi jo 1975.

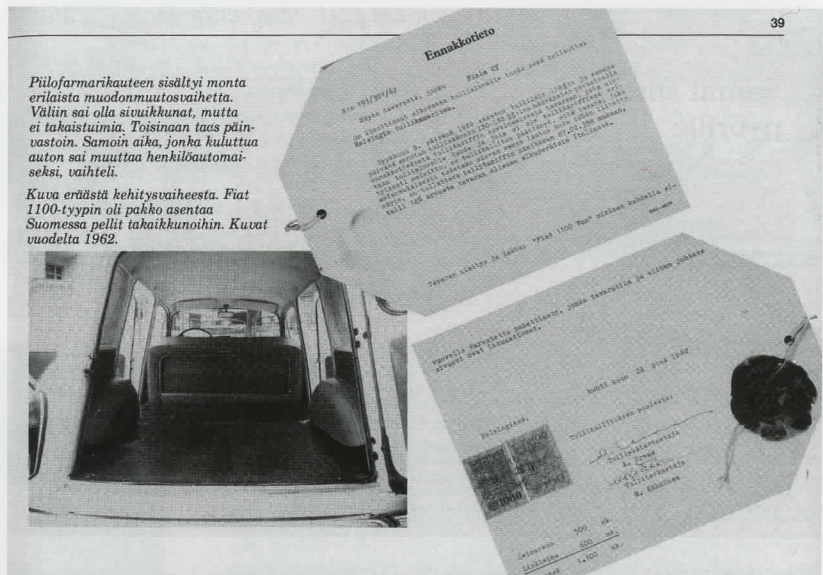


Valtiovalta huomasi tietenkin, että autoverotuloja jäi saamatta, joten vero olisi suoritettava ajoneuvon henkilöautoksi muuttamisesta. Laki astui voimaan 1.1.1962, mutta kun autoa piti pakettiautona 2 vuotta ensirekisteröimistä, ei tarvinnut maksaa tuota veroa. Myöhemmin tuo kahden vuoden rajoitusaika muuttui kolmeksi vuodeksi.

Yhden vuoden verolaki vuodelta 1958 uusittiin aina vuoteen 1962 saakka joka-vuotisilla pienillä muutoksilla, kunnes uusi laki auto- ja moottoripyöräverosta tuli voimaan 15.7.1962. Lisenssivarainen tuonti loppui, mutta tilalle tuli suuri autovero. Vero oli progressiivinen 40–90 % auton verotusarvosta.

Vuosien vieressä niin sanotut pakettiautot sotkivat pahasti autojen rekisteritilastoja, kun tuhannet tuontilukemissa olevat pakettiautot muuttuivat henkilöautoiksi. Viranomaiset pyrkivät vuosittain patoamaan määräyksillä tätä verotonta tuontia.

Tämä pakettiautosta henkilöautoksi muuttamisprosessi koski eniten Fiat 1100 VAN mallia, mutta myös Fiat 500 VAN ja sen tekniikkaa käyttäviä Neckar/Autobianchi malleja löytyy joitakin kymmeniä.



Pilofarmarikanteen sisältyi monta erilaista muodonmuutosvaihtoa. Välin sai olla sivuikkunat, mutta ei takaistuinta. Toisinaan taas päinvastoin. Samoin aika, jonka kuluttua auton sai muuttaa henkilöautomaiseksi, vaihteli.

Kuva erästä kehitysvaiheesta. Fiat 1100-tyyppiin oli pakko asentaa Suomessa pellit takaikkunoihin. Kuvat vuodelta 1962.

Kuva kirjasta "Fiat Suomessa"; kirjoittajat Kai L. Bremer ja Hannu Solanne

Tapaus Fiat 500 VAN, rekisterinumero FH-634

Fiatien maahantuojaana toimi turkulainen KESKUSAUTOHALLI JA KAUPPA OY vuodesta 1938. Fiat-tehdas halusi olympialaisten aattona, että maahantuoja toimisi pääkaupungissa Helsingissä, joten asia selvitettiin perustamalla Helsinkiin tytäryhtiö FINLA OY 20.8.1952.

Farmarikorisen Fiat 500:n valmistus alkoi vuonna 1960 ja Suomeen ensimmäiset autot ennättivät ennen sen vuoden loppua. Tuotanto jatkui aina vuoteen 1977 yhä kaappariovisena, vaikka henkilömalli vaihtoi ovien kääntymissuunnan vuonna 1965 ja sen valmistus päättyi jo 1975.

Autoni Fiat 500 VAN, kuten rekisterioitteessa luki, oli rekisteröintikatsastettu (tyyppikatsastuksen edeltäjä) 4.7.1961 ja se rekisteröitiin 21.9.1961. Ensimmäinen omistaja oli **Tauno Suominen** ammatiltaan auton asentaja Raisiosta, olisiko ollut myyjäyhtiö Finlan asentaja? Muutoksatsastuksessa auto kävi jo 3.10.1961, siis vain 12 ajopäivän jälkeen. Tällöin kantakorttiin tuli merkintä "Tilapäistä henkilökuljetusta varten hyv. istuimet kulj. paikan lisäksi 1+2:lle henkilölle. Katsm. merk. 3.10.1961 tehty rek.otteeseen." Tällöin kantakorttiin muutettiin auton laaduksi henkilöauto, ja joskus sen jälkeen puhkaistiin takasivut ja laitettiin sivuikkunat. Jos auto olisi ollut alkuperäinen farmariauto Fiat 500 Giardiniera, olisi siinä ollut liukulasit takasivuilla.

Jatkuu seuraavalla sivulla...

FIAT 500 VAN PAKETTIAUTO

- Serekkäiset istuimet. Sivusta vertikaali kiinnitys.
- Tavaratilan lattiat on suunniteltu ja kiinnitetty pääosin maahan kiinni.
- Suuri takavali. Tavaratila 1 m³. Käsinoita lattialla.

Teknillinen erittely:

Moottori: 2-syl. kaksiventtiili, ilmajäähdytys. Tilavuus: 499,5 cm³. Syl. halk. 67,4 mm. Ikkun pituus 70 mm. Teho 21,5 hv/4800 kierr. min.

Vaihteisto: 4 + peruutusvaihte, 2-4 synkronisoidut, 4 m ylivaihte.

Kytkin: Kolva 1-levyinen.

Ohjain: Kartioasentori ja kierukka.

Jousitus: Erillinen kaikille pyörille. Ikkunvaimentajat.

Jarrut: 4-pyöränestejarrut. Käsi- ja jalkajarrut.

Sähkölaitteet: 12 V.

Päämitat: Kantavuus 360 kg
Akseliväli 1940 mm.

Kulutus: n. 5 l/100 km



FIAT 500 VAN



Maahantuoja:

FINLA OY

Helsinki Kalevankatu 4. Puhelin vaihte 13 815





Seuraavaksi omistajaksi vaihtui jo 5.6.1962 filosofian maisteri **Taimi Lehtonen** Martinkadulta, Turusta. Hän oli pitänyt autoa hyvin, autoon oli tehty ruosteensuojauskin, mutta ikävä kyllä ruosteensuojauslapussa ei näy enää päivämäärää. Automattojen alta löytyi Helsingin Sanomia vuosilta 1963 ja 1964. Erään paikkakuntalaisen kertomuksen mukaan (tapasin Bella Italiassa 2019) autoa oli säilytetty ainakin viimeiset vuodet autokotoksessa.

ajatus, että vain ulkokuoren maalaus riittää, mutta tarkemmin ajatellen purin myös sisustan sisätilan maalausta varten. Siten vain takana oleva moottoritila jäi alkuperäiseen maaliin.

Olin jo vuosien kuluessa huomannut auton korin ja sisustan hyvän kunnon ja se olikin totta sisustan purun jälkeen. Missään ei ollut mitään merkkiä, että autoa olisi joskus hitattu eikä nytkään ollut tarvetta peltien vaihtoon. Vain pieniä

käytössä tulleita koljuja ulkokuoressa oli tasattava.

Takasisiivikkunoiden irrottamisen yhteydessä ilmeni lasin ja peltiaukon reunojen jäljistä, että ne eivät olleet tehdastekoisia. Maalarin kanssa keskusteltiin, miten toteutetaan ikkuna-aukon peittäminen. Tehtiin aukkoa hieman suuremman pellin ja liimatun ne pehmeähköllä koriliimalla autoon. Näin korin eläessä, elää myös liimaus.

Auton alkuperäiset istuimet ja lattiamaatot kelpasivat yhä, vain ovi- ja sisäverhoilulevyt menivät vaihtoon. Samalla vaihdoin kattoluukkuun uuden kankaan, sekä ovien että takaluukun lukot.

Etu- ja takavalojen alkuperäiset rungot olivat alumiiniseosta ja ne kelpuutin puhdistuksen jälkeen, koska uudet olisi-
vat olleet muovisia! Valojen lasit menivät kylläkin uusiksi. Uusittujen osien määrä jäi tosi vähäiseksi. Kuljettajan oveen piti merkitä paketti- ja kuorma-autoihin kuuluvat painomerkinnot, kantavuus 360, kokonaispaino 910 ja suurin akselipaino 500 kiloa.

Auton tunnusmerkki FH-634
Bilens igenkänningsmärke }
Rakisterömis päivä 21.9 1961
Registerringsdag

Auton laatu Patenti
Bilens beskaffenhet }
Säddetty vakuutus otettu yksityisellä ammattimiehen käyttöön vakuutusyhtiö
Sodag försäkring tegen för privat / yrkesmännigt bruk / försäkringsbolaget

korirak. keuhk. umpi-
karasserit }
merkki Fiat
malli 500-120 Van / 1940-61
typ 120-043807
valmistusnumero
omapaino 550 kg, kokonais- 910 kg.
egen vikt }
kantavuus 360 kg, akselipaino 500 kg.
bilförmåga }
Moottorin käyttövoima bens. tilav. 0,50 ltr.
Motors drivkraft }
Rengas 125-12
Typplåtstus: n:o
Typing: 2+1
Antenna on kuljettajan paikalla
i bilen (finnes, stäm förgyltats) sit och sidoplåtar
paikkaa sekä tilaa 60 kg:lle kuormaa. Kuljettajan viereissä on tilaa
samt utrymme för kg last. Vid sidan av föraren finnes plats för
hänkille person...
Auton suurin leveys 1,55 m, laavyilyys 0,65 m.
Bilens största bredd }
Omistajan nimi T. Auno Suominen
Ägarens namn }
ammatit tai toimii autoasentaja
yrke eller titel }
kotipaikka Raisio
1726 hämört }
asunto osoite Vanta
Haltijan nimi, ammatti, kotipaikka ja osoite
Innehavarens namn, yrke, hämört och adress }

Vakuutuskirjalla med försäkringsbrevet n:o 789264
Käyttö: yksityinen / ammattimainen
Bruk: privat / yrkesmännigt
Katsastettu 4/7-61
Multatutakia tai erikoistilajoja
Åmändningar eller särskilda villkor }
Verotusvuoden kuluessa tapahtuneet muutokset, uusintakatsastukset ym.
Förändringar under beskattningsåret, efterbesiktningar mm.
600-l-ajon vero v. 1961 mk 1.200 -
Tilapäisellä henkilöajoneuvolla n:o.
En typ istuimet tuli paikan
uusi 12.11.61
Hälm merk. 3.10.61
rek. otettiin
Vak. yksityis Sampo 769057 3/10.61
Luv. 1-ajon vero v. 1961 mk 150:-
M-ajon vero v. 1962 mk 5000:-
30.10.61 3.11.61
Omistaja pvm:llä 5/16.62
Taimi Lehtonen
5.6.62 pit. omant. 5.9.62
Turku Martink. 7E78. s. B. 309 9012-60/98
Vak. yksityis Sampo 817970 1.6.62

Autorekisterikortti -3 XI 1965
Moottoriajoneuvon n:o 21 Rik-aa. 19
13/7-61

Alkuperäinen kantakortti

Taimi Lehtonen hoivissa auto säilyi pitkään, aina vuoteen 1997, jolloin sen omistajaksi tuli Delta-Auto Länsi Oy Turku. Auto museokatsastettiin henkilöautona 1998, ja se vietti viimeiset vuodet Delta-Auton omassa automuseossa. Vuonna 2009 oli Delta-Auto vaikeuksissa ja se joutui myymään nettihuutokaupalla kaikki museonsa autot. Sieltä ostin autoni FH-634 näkemättä sitä etukäteen, ja omistajaksi minut kirjattiin 15.9.2009.

Jarrujen herkistämisen jälkeen alkoivat omat ajot. Mittarilukema oli noin 83.000 km ja nyt vuoden 2020 vaihteessa lukema on 85.778 km. Olin ostanut farmariauton, mutta kun tutkin auton historiaa tarkemmin, löytyikin pakettiauto! Siten tuli mieleen, että palautan auton takaisin pakettiautoksi ja ensimmäiseen muutosvaiheeseen kuului takasisiivikkunoiden peittäminen auton korinvärisellä kalvolla.



Syksyllä 2018 aloin toden teolla muutostyöhön. Aikataulu rakentui maalarini **Pasi Havun** aikatauluun, keväällä 2019. Vuoden vaihtuessa alkoi auton purku ja ensin minulla oli



Takaluukkuun jouduin laittamaan 80-lapun, joka pienessä autossa näyttää tosi suurelta. Siitä vitsailen, että eka omistaja ei ollut huomannut tilata ABS-jarruja autoon vuonna 1961, koska 80:n lappu poistuu vasta, kun pakettiautossa on määrätty turvavarusteet.

Uudessa museoajoneuvotarkastuksessa Fiat 500 VAN hyväksyttiin pakettiautoksi, ja seuraavan päivän katsastuskonttorin muutoskatsastuksessa auto FH-634 sai ajoneuvoluokakseen N1:n (eli pakettiauto). Henkilömääräksi tuli vuoden 1961 pakettiautomääräysten mukaan kuljettaja +1, mutta kun minulla oli alkuperäinen kantakortti merkin-
töineen, tuli sama lisäpenkkiä koskeva maininta uuteen rekisterioitteeseen.

p.s. Klassikot-lehdessä 1/2020 on lisää juttua autosta.



Ikkunoiden ja penkkien asennuksesta.

Olin kysellyt vanhempia Fiat-miehiä tavatessani, muistaako kukaan miten tuolloin 1960-luvulla autot palautettiin takaisin henkilöautoksi, missä tehtiin ikkunat ja asennettiin puuttuvat takaistuimet. Sain vuodenvaihteen jälkeen viestin **Leo Korhoselta**, joka kertoi oman ja isänsä Fiat 500 VAN muutoksista.

Tässä lyhennelmä kirjeestä:

Minulla oli aikoinaan punainen Fiat 500 pakettiauto, jonka ostin uutena Finla nimisestä liikkeestä (Fiat maahantuoja ja piirimyyjä) Helsingin Kalevankadulta. Se maksoi muistaakseni 165.000 markkaa (Karin kommentti – taisi olla 460.000 mk). Alkuperäiset takapenkit sai laittaa siihen kun auto oli ollut käytössä puoli vuotta. Alkuperäispenkkejä oli myynnissä Finlassa hintaan 160 mk. Takasivuikkunat asensi Lapinlahdenkadulla ollut firma ja ne maksoivat muistaakseni 185 mk.

*Isäni innostui hankkimaan valkoisen auton ja siihen tehtiin samat muutokset. Finlassa autoja myi **Akka-nen** niminen myyjä ja autot huollettiin Pitäjänmäen Tammilehdon autokorjaamossa (Fiat piirimyyjä). Finlalla oli Kalevankadun päässä kerrostalon kellarissa suuri autohalli, johon he toivat lastin fiijuja jostain Turusta (Kari: Keskusautohalli ja Kauppa Oy – Finlan emoyhtiö), johon ne tuotiin laivalla. Että tällaisia muistoja minulla.*

– Terveisin Leo Korhonen












FIAT LÄHETTI



Fiat 500 Van on näppärä ja taloudellinen auto kevyen luokan kuljetuksiin. Sitkeävetoinen, ilmajäähdytetty moottori. Kori on erityisen vankkarakenteinen ja hyvin ruostesuojattu. Suuri takaovi ja leveät sivuovet. Tehokas lämmityslaitte. Tavaratila 1 m³, kantavuus 360 kg, teho: 21,5 hv, vaihteisto: 4+peruustusv., kulutus n. 5 l/100 km.

500 VAN
460.000 MK



Maahantuoja
FINLA OY Hki, Kalevankatu 4 vaihde 13 815
Piiriedustajia kautta maan.

FIAT-SARJASTA MIELEISENNE

Taustatietoja Fiat 500 VAN mallista

Kun aloin selvittämään auton harvinaisuutta Italiasta, hämmästyin, kun kukaan ei tunnistanut tuollaista umpimallia lainkaan. Kuvissa ja teksteissä tuli esille vain umpiversio, jossa takaikkunan peittävässä pellissä oli vahvistekohoutuma, jota minun autoni edustamassa vanhassa mallissa ei ollut.

Farmarikorisen viissatosen valmistus siirtyi maaliskuussa 1968 Milanossa Desiossa olevalle Fiatin tytäryhtiö Autobianchille lisäyksenä Autobianchiin omiin farmariautoihin. Nämä tunnistaa varmimmin normaaliapäin avautuvista ovista.

Sitten löysin paksusta italiankielisestä Fiat 500 historiaa ja malleja käsittävästä kirjasta yhden kuvan ja muutaman rivin omasta automallistani (kuvatekstin lopussa: kaupallinen versio kahdella istuinpaikalla ilman sivuikkunoita). Sitä tehtiin pieni sarja kaupalliseen käyttöön ja kirjan kuvaa käytettiin myös tanskalaisessa myyntiesitteessä, joten tätä pakettiautomallia on myyty Tanskaan. Olen nähnyt yhden kuvan myös norjalaisesta umpimallista.

Olen löytänyt nyt, etupäässä Turun- ja Porin läänin kantakorteista 47 pakettiautoversiota Fiat 500-120 VAN, kaikki rekisteröity loppukesällä tai syksyllä 1961. Henkilöautoksi rekisteröityjä farmariautoja olen löytynyt muutamia nimellä Giardiniera, Familiare tai Kombi. Tämän tuontierän jälkeen minulla on tietoja viidestä autosta vuodelta 1963 ja kaiken kaikkiaan 62 Fiatin valmistamasta ja neljästä Auto-



In questa pagina e nella precedente, alcuni esempi della grande polivalenza funzionale della 500 Giardiniera. Sopra, la versione commerciale a due posti senza vetri laterali.
Kuva kirjasta "Fiat 500 Nuova Reference" kirj. Enzo Altorio

bianchin valmistamasta viissatosen paketti- ja henkilöautosta. Ensirekisteritilastoista vuodelta 1961 ei saa selville Fiat 500 pakettiautojen määrää, koska ne on tilastoitu vain merkin ja painoluokan mukaan, ja samassa luokassa on mukana myös Fiat 1100 VAN.