

VANHA AUTO KOKEMUKSENA
ELÄMÄÄ PLYMOUTH VALIANTIN KANSSA

Johanna Väkeväinen
Maisterin tutkinnon opinnäyte
Visuaalisen kulttuurin maisteriopinnot
Taiteen laitos, Porin yksikkö
Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, Aalto-yliopisto
2012

JOHANNA VÄKEVÄINEN

VANHA AUTO
KOKEMUKSENA

ELÄMÄÄ PLYMOUTH VALIANTIN KANSSA





Tekijä Johanna Väkeväinen

Työn nimi Vanha auto kokemuksena - Elämää Plymouth Valiantin kanssa

Laitos Taiteen laitos

Koulutusohjelma Visuaalisen kulttuurin maisteriohjelma

Vuosi 2012

Sivumäärä 143

Kieli Suomi

Tiivistelmä

Vanhojen autojen harrastajien ja harrasteajoneuvojen määrä lisääntyy Suomessa vuosi vuodelta. Halusin tässä tutkimuksessa selvittää, miksi nykyihmiset ovat kiinnostuneita vanhoista autoista ja niiden harrastamisesta.

Lähdin tutkimaan aihetta kokemuksellisuuden kautta. Pohdin omakohtaisesti, mitä vanhan auton kanssa eläminen on kokemuksena.

Vanhojen autojen harrastus on kokonaisvaltainen, monessa tapauksessa läpi elämän jatkuva harrastus, joka vaatii paljon sitoutumista ja taloudellista panosta. Se ei ole pelkkää ajamista. Se on suunnittelua, rakentamista ja entisöintiä. Se on sosiaalista toimintaa ja verkostoitumista. Se haastaa harrastajan monella tavalla. Se vaatii kärsivällisyyttä, suunnitelmallisuutta, tietoa ja taitoa. Vanhojen autojen harrastus on elämäntapa. Vanhojen autojen harrastajat ovat käsityöläisiä ja keräilijöitä. He ovat nostalgisia haihattelijoita, jotka unelmoivat menneistä vuosikymmenistä, joita eivät ole itse päässeet kokemaan.

Käytin tutkimukseni pohjana Walter Benjaminin kirjoituksia esineen auraattisuudesta ja pohdin vanhan auton auraa eri näkökulmista. Päädyin siihen, että jokainen vanha auto on muodostunut ainutlaatuisiksi yksilöiksi ainutlaatuisen historiansa kautta. Eri omistajat ovat jättäneet autoon omat kädenjälkensä ja siksi se on ainoa laatuaan koko maailmassa. Vanha auto on auraattinen, elävä objekti, joka ikään kuin kerää vuosien myötä itseensä kohdistuneet katset, ihailun ja elämäkokemuksen itseensä. Vanhan auton auran voi kokea autossa istuessaan. Sen havaitsee tunnelmasta, joka autossa vallitsee ja sen voi aistia muun muassa tuoksusta, koska jokaisella vanhalla autolla on ominainen, ainutlaatuinen tuoksunsa aivan kuten vanhoilla taloillakin.

Päädyin tutkimuksessani siihen, että vanhan auton auran kautta voimme kokea jollakin tavalla menneen ajan. Auto on ikään kuin aikakone, joka luo meille illuusion edustamastaan ajasta. Vanhojen autojen harrastus tarjoaa meille lääkkeen nostalgiaan. Mutta miksi me kaipaamme mennyttä aikaa?

Nyky maailma on nopeatempoinen ja suorituskeskeinen. Ihmiset ovat kuitenkin kasvavassa määrin kiinnostuneita omasta hyvinvoinnistaan ja kokevat, että vanhan ajan arvot saattaisivat olla lähde parempaan elämään ja onnellisuuteen. Vanhojen autojen harrastus opettaa meitä elämään hetkessä ja hidastamaan arjessa. Vanhan auton kanssa eläminen on hidastamista, koska autoprojekti etenee juuri siinä tahdissa, kuin sen on tarkoitus edetä ja se vaatii nykyihmisen mittapuulla paljon kärsivällisyyttä. Vanhalla autolla ajaminenkin on hidastamista, koska sillä ajaessa itse matka on tärkeintä, ei määränpää.

Vanhojen esineiden keräämisen ja vanhan ajan harrasteiden kautta saavutamme tietynlaisen turvallisuuden tunteen ja koemme olevamme osa perinnettä. Vanhojen autojen harrastus kiinnostaa ihmisiä, koska se on vaihtoehtoinen, hitaampi ja kulutuskriittinen elämäntapa.

Avainsanat vanhat autot, kokemuksellisuus, estetiikka

SISÄLLYS

1. Johdanto	1
1.1. Aiheen valinnasta	2
1.2. Aiheen rajausta	4
1.3. Tutkimuksen tavat	6
1.4. Tutkimuksen kulku	7
2. Suomalainen ajoneuvoharrastus	9
2.1. Vanhojen ajoneuvojen harrastus ennen, nyt ja tulevaisuudessa	12
2.1.1. Vanhojen autojen maahantuonnista	13
2.1.2. Vanhojen autojen harrastus ennen	14
2.1.3. Vanhojen autojen harrastus nyt.....	16
2.1.4. Vanhojen autojen harrastus tulevaisuudessa.....	18
2.2. Harrastamisen eri muotoja.....	20
3. Harrastelua	22
3.1. Mitä on harrastaminen?	25
3.2. Vanhojen autojen harrastamisesta.....	27
3.3. Mistä kipinä?	30
3.4. Miksi harrastetaan?.....	32
3.4.1. Käsillä tekemisen tarve	32
3.4.2. Keräilyvimma.....	36
3.4.3. Nostalgia.....	44

4. Minä ja Valiant.....	48
4.1. Oman auton historia	51
4.2. Ensikohtaaminen	53
4.3. Muut harrasteautomme.....	56
4.4. Valiant on museoauto	57
4.4.1. Museoajoneuvon määritelmä	58
4.4.2. Museoajoneuvon kuntovaatimukset.....	59
4.4.3. Museoajoneuvon käyttöön liittyvät rajoitukset ja vapaudet.....	60
4.5. Vanhojen autojen harrastaja museotyöntekijänä.....	62
5. Vanha auto auraattisena esineenä	67
5.1. Auraattisen esineen Tässä ja Nyt	68
5.2. Kulttuuriarvo – Näyttelyarvo.....	72
5.3. Auran hengittäminen on hetkessä elämistä	73
5.4. Hidastamista	76
5.5. Aitous.....	81
5.6. Vanha auto katseen kohteena	86
5.7. Milloin vanha auto menettää auransa?.....	90
6. Vanha auto kokemuksena	95
6.1. Kokemuksen edellytykset.....	97
6.2. Vanha auto on aikakone	101
6.3. Vanha auto on kannanotto.....	103
6.4. Vanha auto osana harrastajan identiteettiä.....	105
6.5. Valiant osana omaa identiteettiäni	108

7. Oma autoharrastukseni.....	110
7.1. Yhteisö.....	112
7.2. Tapahtumat	116
7.2.1. Kruisingit.....	116
7.2.2. Näyttelyt	118
7.3. Elämäntapa - Kuinka autoharrastus näkyy arjessani?.....	120
7.4. Vanha auto ekologisena valintana.....	125
8. Johtopäätökset - Mikä vanhoissa autoissa kiehtoo?	130
8.1. Vanhat autot ovat kauniita.....	132
8.2. Vanhat autot tuovat menneen ajan luoksemme.....	135
Lähteet.....	139



1. JOHDANTO

Kymmenisen vuotta sitten innostuin vanhan ajan estetiikasta. Erityisesti 1940- ja 50- luvut kiehtovat minua. Keräilen sen ajan muodin mukaisia vintagevaatteita, -asusteita, -esineitä ja -huonekaluja. Asun rintamamiestalossa ja ajan vanhoilla amerikkalaisilla autoilla. Kuuntelen 40-luvun jazzia ja 50-luvun rockabillyä vinylilevyiltä. Katselen vanhoja elokuvia ja ihailen vanhan ajan tähtinäyttelijöiden glamouria ja elämää. Hame, korkokengät ja kirkkaanpunainen huulipuna kuuluvat jokaiseen päivääni. Olen nostalginen haihattelija, joka ei suostu elämään nykyajan normien mukaisesti. Mikä minussa on vikana?

Päätin jo ennalta, että tämä tutkimustyöni tulisi jollain tavalla liittymään harrastukseeni. Vaihtoehtoja oli kuitenkin monia. Olisin voinut lähteä tutkimaan esimerkiksi 50-luvun naiskuvaa, vaatemuotia, sisustusta, hiustyyliä tai muuta vastaavaa. Päädyin lopulta vähemmän ennalta-arvattavaan tutkimuskohteeseen - vanhoihin autoihin.

1.1. Aiheen valinnasta

”Moottoriajoneuvot ovat myös suomalaisissa tiede,- kulttuuri- ja mediapiireissä ylenkatsottu aihe. Akateemisesta maailmasta on vaikea löytää yhtä vähän tutkittua kohdetta, ja kulttuurimäärärahoista päättävät tahot poistavat varmistimen heti kuullessaan sanan auto tai moottoripyörä.” (Enqvist 2012a, 5.)

Näin kirjoittaa päätoimittaja Jan Enqvist tämän vuoden ensimmäisen Mobilisti-lehden pääkirjoituksessa. Olen siis kiipeämässä valloittamattomalle vuorelle.

Olen tutkimustyötäni tehdessä huomannut, ettei varsinkaan akateemista kirjallisuutta aiheesta ole saatavilla mutta se oli odotettavissakin. Aiheen koskemattomuus oli yksi olennainen syy siihen, miksi aloin tutkia juuri ajoneuvoharrastusta. Tähän mennessä vanhoihin ajoneuvoihin liittyvä kirjallisuus käsittelee lähinnä ajoneuvo- ja liikennehistoriaa sekä ajoneuvojen teknisiä tietoja. Miksiköhän aihetta ei ole tutkittu tämän laajemmin? Autot ovat kuitenkin olennainen osa ihmisten jokapäiväistä elämää. Voi olla, että vanhojen ajoneuvojen harrastajia tai siitä kiinnostuneita ihmisiä ei yksinkertaisesti ole yliopistoissa tai sitten kiinnostuksen kohdetta ei vain uskalleta myöntää ja tuoda esille.

Jan Enqvistin mielestä ajoneuvoharrastukseen liittyy häpeän tunne. Hänen mukaansa ilmiö on huomattavissa varsinkin julkisuudessa olevien henkilöiden kautta. Vaikka sisäpiirissä henkilö tiedettäisiin autoharrastajaksi, julkisuuteen tietoa ei uskalleta kertoa, koska harrastus mielletään jostain syystä lapselliseksi ja noloksi. (Enqvist, 2012a, 5). En tiedä, liittyykö harrastukseen joissain tapauksissa häpeän tunne. Itse en ole kokenut harrastukseni vuoksi minkäänlaista häpeää enkä ole asiaa edes aiemmin ajatellut. Minä ja ystäväpiirini tunnustamme avoimesti ja ylpeinä olevamme vanhojen ajoneuvojen harrastajia. Eikä siinä ole mitään hävettävää.

Mutta ehkä juuri häpeän tunne selittäisi osaltaan aiheen koskemattomuuden tutkimuskentällä. Ensinnäkään ei uskalleta myöntää, että aihe yleensäkin kiinnostaa ja toiseksi sen tutkimista ei pidetä tärkeänä ja se lajitellaan osastolle ”turhat tutkimusaiheet”, koska kyse on vain harrastelusta. Jos kyseistä häpeää on todella olemassa, se voisi osaltaan liittyä autoharrastuksen rahvaanomaisuuteen. Yleisesti autoharrastuksen oletetaan olevan työväenluokan harrastus, koska varsinkin vanhojen autojen harrastaminen on suurelta osalta auton remontoimista eli likaista, ruumiillista työtä. Nykyaikana vanhojen autojen harrastusta pidetään myös epäekologisena ja saastuttavana touhuna ja siksi aikansa eläneenä. Siitä asiasta uskallan kuitenkin olla eri mieltä ja siihen

palaan myöhemmin tämän opinnäytteen kappaleessa 7.4. *Vanha auto ekologisena valintana.*

1.2. Aiheen rajausta

Tutkin siis vanhoja autoja. Olen nainen, stereotyyppinen sellainen, joten minua ei kiinnosta autotekniikka. Vaikka opiskelen visuaalista kulttuuria, en halua tutkia autojen muotoilua. En halua myöskään paneutua vanhojen autojen historiaan, koska ajoneuvojen ja liikenteen historiaan liittyvää kirjallisuutta on sentään jo jonkin verran kirjoitettu. Ei mitään näistä. Haluan pitäytyä tiukasti nykyajassa ja haluan paneutua vanhoihin ajoneuvoihin filosofisemmista lähtökohdista. Haluan selvittää, miksi vanhat ajoneuvot kiehtovat nykyihmistä? Miksi vanhojen ajoneuvojen harrastus kasvaa kasvamistaan vaikka maailma suuntaa tulevaisuuteen?

Tutkin vanhan auton viehätystä vanhojen amerikkalaisten autojen harrastajien kautta, joihin myös itse lukeudun mukaan. Olen 50-lukuharrastaja eli ”fiftari” ja useat vanhoja autoja harrastavat lähipiirini ihmiset ovat myös fiftareita. Vaikka fiftarit ihailevat pääasiassa 50-lukua, käytännössä amerikkalaisvalmisteisia harrasteautoja fiftareilla on useilta vuosikymmeniltä 30-luvun hot

rodeista 60-70-lukujen vaihteen muskeliautoihin. Tästä syystä tutkin yleisesti ottaen vanhojen autojen harrastusta auton valmistusvuosikymmenestä välittämättä. Fiftarin auton on pitkän iän lisäksi vastattava myös toiseen kriteerivaatimukseen; sen on oltava amerikkalaisvalmisteinen. Fiftarit yleisesti ottaen ihailevat sitä, mitä vanha 50-luvun Amerikka edustaa (kyseessä ovat lähinnä nostalgiset haavekuvat, joista kerron lisää myöhemmin). Amerikassa valmistettiin menneinä vuosikymmeninä suurimmat ja näyttävimmät autot ja sen lisäksi niitä on vielä nykyaikana suhteellisen helppo hankkia. Edellä mainittujen kriteerien lisäksi harrasteauton on oltava ainakin omistajan mielestä hieno, koska auto on harrastajansa silmäterä ja ylpeyden aihe.

Suomessa on paljon vanhojen autojen harrastajia, joista hyvin suurta joukkoa vanhojen amerikkalaisten autojen harrastajat edustavat. Siksi tutkin ilmiötä vanhojen amerikkalaisten autojen harrastamisen kautta. Sen lisäksi tutkimuksen rajaaminen tällä tavoin on minulle käytännön syistä helpompaa, koska minä ja lähipiirini edustavat kyseistä joukkoa. Tosin se voi joltain osin myös vaikeuttaa tutkimuksen tekoa, koska olen henkilökohtaisesti niin sisällä aiheessa. Mutta joka tapauksessa uskon, että vanhojen amerikkalaisten autojen harrastajat edustavat yleisesti ottaen hyvin suomalaista vanhojen autojen harrastusta. Kuitenkin kaikki vanhojen autojen harrastajat ovat loppujen lopuksi samaa porukkaa.

1.3. Tutkimuksen tavat

Aihe on minulle henkilökohtainen ja lähestyn aihetta omien kokemuksieni kautta. Haluan selvittää itselleni, miksi koen vanhat autot ja menneen ajan niin kiehtovana. Kirjoitan omasta autoharrastuksestani, muistoista ja kokemuksista museorekisteröidyn 65-vuoden Plymouth Valiantin kanssa.

Haluan erityisesti keskittyä kokemuksiin. Mielestäni esimerkiksi vanhalla autolla ajaminen on kokemuksena ainutlaatuinen ja eroaa monella tapaa nykyajan käyttöautolla ajamisesta. En kuitenkaan rajoita tutkimustani käsittelemään vain ajamisen kokemusta vaan haluan pohtia vanhan auton kanssa elämistä kokonaisuutena. Koska ihminen, joka omistaa vanhan ajoneuvon, tietää, että ajaminen on vain pieni osa yhteiseloä. Ajaminen on yhdessä koettavien kokemusten korkein aste mutta se on vain yksi osa-alue. Valitettavan usein vanhalla autolla ajaminen jää käytännössä vähiin. Esimerkiksi viime kesänä ajoin Valiantillani vain kerran. Lopun ajan auto makasi pihassa pukkien päällä odottamassa korjaamista. Tällä hetkellä ajokkini on autotallissa ilman moottoria ja ehjiä renkaita ja näillä näkymin en pääse ajamaan sillä lainkaan tämän vuoden aikana. Tilanteeni on kuitenkin täysin normaali vanhan auton harrastajalle.

1.4. Tutkimuksen kulku

Pääasiassa teoreettisena pohjana tutkimuksessa käytän Walter Benjaminin ajatuksia autenttisuudesta ja aurasta. Benjaminin ajatusten lisäksi peilaan omiin kokemuksiini myös Mobilisti-lehden artikkeleissa esiin tulleita seikkoja. Mobilisti on Suomen luetuin vanhoihin ajoneuvoihin keskittynyt aikakauslehti, jossa ajoneuvojen lisäksi käsitellään laajemmin suomalaista vanhojen ajoneuvojen harrastuskulttuuria ja historiaa.

Opinnäytteeni etenee taustoittamalla aluksi suomalaisen autoilun ja ajoneuvoharrastuksen historiaa ja eri muotoja. Sen jälkeen paneudun tarkemmin harrastamisen käsitteeseen ja siihen mitä se tarkoittaa nimenomaan vanhojen autojen harrastamisessa. Vanhojen autojen harrastaminen on monelle harrastajalle elämäntapa ja siihen liittyy useita erilaisia harrastamisen muotoja.

Tämän jälkeen siirryn pohtimaan omaa autoharrastustani, kerron omasta harrasteautostani ja paneudun museoauton käsitteeseen, koska Plymouth Valiantini on museorekisteröity auto.

Opinnäytteen loppupuolella tutkin aihetta syvemmin filosofisista lähtökohdista. Pohdin vanhan auton ja ajan auraattisuutta sekä vanhan auton kanssa elämistä kokemuksena.

Opinnäytteen lopuksi tarkastelen autoharrastusta henkilökohtaisemmasta näkökulmasta oman autoharrastukseni kautta pohtien, mitä harrastus minulle merkitsee ja millaisia kokemuksia se on minulle antanut.



2. SUOMALAINEN AJONEUVOHARRASTUS

Ensimmäiset autot tuotiin Suomeen vuonna 1900. Kiinnostus autoihin heräsi äkkiä ja ne yleistyivät nopeasti suurissa kaupungeissa. 1920-luvun alussa maassamme oli jo noin 1 800 autoa ja 800 moottoripyörää. (Tilastokeskus 2007.) Vaikka vain harvoilla oli varaa omaan autoon, silti kiinnostus autoihin oli suurta ja siksi ensimmäinen ajoneuvoaiheinen Moottori-lehtikin syntyi jo vuonna 1925 (Moottori 2012). Autoistumiskehityksen katkaisi kuitenkin Suomessa marraskuussa 1939 alkanut talvisota ja sitä seurannut jatkosota, jotka verottivat merkittävästi autokantaa ja henkilöautokanta laski sotavuosina 29 000:sta 6 230:een (Tilastokeskus 2007).

Autokanta pysyi verrattaen pienenä 60-luvulle asti. 60-luvun alkaessa henkilöautoja oli Suomessa rekisterissä vähän yli 160 000, joten henkilöauton omisti silloin vain joka kahdeksas ruokakunta (Ojanen 2002, 5). Vertailuna kerrottakoon, että Wikibooksin mukaan Yhdysvalloissa oli yksi auto jokaista taloutta kohden jo vuonna 1950 (Wikibooks 2011). Suomessa autojen maahantuonti oli säännösteltyä ja luvanvaraista ja sen lisäksi autot maksoivat tavallisen kansalaisen kukkarolle aivan liikaa. Vielä 60-luvun alussa jopa halvimmat autot maksoivat keskimääräisen työntekijän koko vuoden palkan verran,



joten suomalainen osti auton sijaan mieluummin mopedin kulkuneuvokseen (Ojanen 2002, 6).

60-luvulla Suomessa elettiin kuitenkin nopean taloudellisen kasvun aikaa ja yhä useammat halusivat ja kykenivät ostamaan auton. Vuonna 1962 autojen maahantuonti vapautui mutta autoveroa nostettiin tuntuvasti samana vuonna. Veroista huolimatta autokauppa alkoi vilkastua. (Ojanen 2002, 14-15.)

60-luvun puolivälissä auton ostokyvyt ja -halut olivat kovassa kunnossa ja autoja jouduttiin jopa jonottamaan. Suosituinta henkilöautoautomerkkiä, Volkswagenia rekisteröitiin Suomeen pelkästään vuonna -65 yli 13 000 kappaletta. Samana vuonna uusien henkilöautojen rekisteröinnissä rikottiin 100 000 auton raja. Vuoden 1965 lopussa henkilöautoja oli rekisterissä kaiken kaikkiaan 455 000. (Ojanen 2002, 24.) Viidessä vuodessa Suomen autokanta oli moninkertaistunut, vaikka vanhoja autoja jäi jatkuvasti pois rekisteristä.

60-luvulla suomalaisia kiinnostivat lähinnä uudet autot eikä kiinnostus autohistoriaan ja vanhoihin ajoneuvoihin ollut vielä herännyt naapurimaamme Ruotsin tavoin, jossa vanhojen ajoneuvojen harrastus voi silloin jo hyvin (Enqvist 2011a, 5). Ehkä olennainen syy siihen, ettei harrastus ollut herännyt Suomessa oli se, että vanha autokanta oli hävinnyt lähes kokonaan sotien aikana, toisin kuin Ruotsissa.

2.1. Vanhojen ajoneuvojen harrastus ennen, nyt ja tulevaisuudessa

Suomi sai oman harrasteajoneuvolehdistön vasta 70-luvun lopulla, 15 vuotta Ruotsin jälkeen, kun amerikkalaisiin autoihin erikoistunut V8-Magazine ja Mobilisti syntyivät. Suomenkielinen autoharrastuslehdistö tuli tarpeeseen ja sillä oli suuri merkitys harrastuksen kehittämisessä, koska aikana ennen Internetiä lehdet tarjosivat yhteyksiä ja verkostoitumismahdollisuuksia oman tuttavapiirin ulkopuolelle. (Enqvist 2011a, 5.) Suomessa heräsi nuorten keskuudessa laaja ja ainutlaatuinen 50-luku villitys vuosina 1978-1981. Janne Salmi mainitsee kirjassaan *Kun 50-luku tuli takaisin* ilmiön alkusysäykseksi Suomessa vuonna 1975 ensi-iltansa saaneen American Graffiti -elokuvan. Elokuvan meininki, musiikki, autot ja tyyli tekivät osaan nuorista niin suuren vaikutuksen, että he alkoivat etsiä itselleen tuon aikakauden vaatteita ja musiikkia. (Salmi 2010, 8.) Lopullinen 50 -luku buumi alkoi kuitenkin Elviksen kuolemasta vuonna 1977, kun media toi esiin nuoren 50-luvun Elviksen (Salmi 2010, 8). Uskon, että yleisellä 50-luku buumilla oli myös vaikutus vanhojen ajoneuvojen harrastamisen heräämiseen Suomessa. Sama ajankohta ei voi olla sattumaa.

2.1.1. Vanhojen autojen maahantuonnista

Vaikka kiinnostusta vanhoja ajoneuvoja kohtaan oli olemassa jo 70-luvun lopulla, harrastuksen näkökulmasta merkittävä avautuminen suureen maailmaan tapahtui vuonna 1984, kun säädettiin laki, jossa yli 25 vuotta vanhoista tuontiautoista tuli maksaa autovero ostohinnan mukaan. (Enqvist 2010b, 5.) Ennen tätä lakia, kaikista tuontiautoista maksettiin autovero uuden auton hinnan mukaan. Uuden lain myötä vanhojen autojen maahantuonti lisääntyi räjähdysmäisesti, kunnes lama löi kapuloita rattaisiin 90-luvulle tultaessa ja autojen maahantuonti tyrehtyi.

Kaikkien käytettyinä maahantuotujen autojen verotusta laskettiin vuonna 2003 (Laki autoverolain muuttamisesta 2003). Tästä syystä käytettyjen autojen maahantuonti on lisääntynyt huomattavasti 2000-luvun kuluessa ja myös vanhoja, yli 25 vuotta vanhoja harrasteajoneuvoja on alettu jälleen tuoda ulkomailta kasvavassa määrin. Viime vuosina yli 25-vuotiaita autoja on tuotu maahan noin 1600 kappaletta vuosittain (Trafi, 2012a).

Edelleen osa liikenteessä olevista vanhoista harrasteajoneuvoista ovat niin kutsuttuja Suomi-autoja eli ne on tuotu aikanaan Suomeen uusina autoina ja ne ovat olleet koko elinkaarensa ajan rekisteröityinä Suomessa. Myös minun Valiantini on tällainen Suomi-auto. Näitä alkuperäisiä Suomessa ensirekisteröityjä autoja on olemassa

käytännössä 50-luvulta eteenpäin, koska vanhempi autokanta tuhoutui lähes kokonaan sotien aikana.

2.1.2. Vanhojen autojen harrastus ennen

Kiroan mielessäni sitä, etten tänä kesänä pääse ajamaan Valiantillani, koska siinä ei ole moottoria eikä renkaita. Ongelmani harrastuksessa liittyvät aina rahaan, koska tässä elämänvaiheessa minulla ei yksinkertaisesti ole varaa harrastaa. Nykyään autoprojektin saisi nopeastikin valmiiksi, jos vain olisi taloudellisia edellytyksiä, koska osia löytyy helposti Internetin avulla muilta suomalaisilta harrastajilta tai niitä voi tilata suoraan Amerikasta.

Itselläni ei ole käytännön kokemusta siitä, millaista vanhojen autojen harrastus oli ennen Internetin aikaa mutta voin kuvitella, kuinka paljon haastavampaa se on voinut olla. Autoprojektit saattoivat mennä vuosiksi jäihin hyvinkin yksinkertaisten ongelmien vuoksi. Riippumatta taloudellisista edellytyksistä entisöintiprojekti saattoi venähtää viiden vuoden sijaan 15 vuodeksi, koska osia ei ollut saatavilla. Varaosia yritettiin etsiä purkuautoista ja niitä tehtiin myös itse.

Mobilistin päätoimittaja Enqvist kirjoittaa, että varaosien tilaaminen ulkomailta oli ennen hidasta ja vaivalloista kirjeenvaihtoa ostajan ja myyjän välillä. Kansainvälisiä luottokortteja ei ollut, joten kirjeiden

mukana piti lähettää joko käteistä tai shekki ja siinä tapauksessa valuutan maastavientiin tarvittiin lupa Suomen Pankilta. Kun tilattu tavara vihdoin saapui Suomeen, alkoi vielä paini Tullin kanssa. (Enqvist 2010b, 5.) Ennen Internetin aikaa vanhojen autojen korjaaminen ja entisöinti oli siis huomattavasti haastavampaa ja hidastempoisempaa kuin nykyään. Harvalla nykyharrastajalla riittäisi kärsivällisyyttä entisöidä harrasteautoaan 15 vuoden ajan. Minulla ja miehelläni on ollut viimeisen 9 vuoden aikana 16 eri autoa omistuksessa. Tietysti vain osa niistä on ollut harrasteautoja mutta joka tapauksessa vaihtuvuus on ollut suurta.

Luulen, että Internetillä on ollut merkittävä vaikutus vanhojen autojen harrastuksen yleistymisessä viime vuosina. Internetin yhteisöt ja mahdollisuus tilata varaosia ulkomailta ovat helpottaneet harrastusta niin huomattavasti, että harrastamisen aloittamisen kynnys on pienentynyt. Ihmiset uskaltavat paremmin sijoittaa vanhaan harrasteautoon, kun on varmaa, että varaosia pystyy hankkimaan. Internetin kehitys on helpottanut harrastamista ja sitä kautta se on vaikuttanut harrastuksen yleistymiseen mutta se ei silti selitä perimmäistä syytä siihen, miksi vanhat ajoneuvot yleensäkin kiinnostavat nykyihmistä.

2.1.3. Vanhojen autojen harrastus nyt

Suomessa on paljon sekä uusien että vanhojen autojen harrastajia. Vaikka Suomen oma autoteollisuus on ollut hyvin vaatimatonta, autot ovat aina kiinnostaneet ihmisiä ja tälläkin hetkellä autoharrastus voi hyvin. (Vartiainen 2007, 3.) Nykyään Suomen ajoneuvoharrastus on heti Ruotsin jälkeen väkilukuun suhteutettuna maailman vahvinta ja toisin kuin monissa muissa maissa, vanhojen ajoneuvojen kanssa puuhailu on tavallisten ihmisten harrastus eikä elitististä sijoitustoimintaa. (Enqvist 2011a, 5.)

Olen kiertänyt viimeisen kymmenen vuoden ajan erilaisissa vanhoihin autoihin liittyvissä tapahtumissa, kokoontumisajoissa ja näyttelyissä ja olen huomannut, että ihmisten kiinnostus harrastusta kohtaa lisääntyy vuosi vuodelta. Mukaan toimintaan astuu tasaiseen tahtiin uusia innokkaita harrastajia. Ja kun kerran harrastajaksi alkaa, se on useille elinikäinen tie. Vanhojen autojen harrastus on prosessi, jossa autoprojektit seuraavat toisiaan. Harrastukseen jää ikään kuin koukkuun ja edellisen projektin valmistuttua kaivataan jo uusia haasteita.

Vanhojen harrasteautojen määrää on vaikea arvioida, koska pelkän auton iän perusteella ei voi sanoa, onko kyseessä harrasteauto. Autoalan tiedotuskeskuksen tilaston mukaan vuonna 1985 ja sitä ennen käyttöön otettuja autoja oli vuoden 2011 lopussa Suomessa

rekisteröitynä melkein 200 000 kappaletta (Autoalan tiedotuskeskus 2012). Voidaan päätellä, että suuri osa kyseisistä autoista on harrasteautoja. Itse henkilökohtaisesti miellän, että 80-luvun autot ovat vielä liian uusia, enkä pidä niitä vanhoina harrasteautoina mutta tilasto antaa hieman osviittaa vanhojen harrasteautojen määrästä.

Museoajoneuvoista eli yli 30 vuotta vanhoista museorekisteröidyistä ajoneuvoista sen sijaan pidetään tarkkaa tilastoa ja koska museoajoneuvot ovat osa vanhojen ajoneuvojen harrastepiiriä, voidaan mielestäni tuloksia soveltaa laajemminkin. 2000-luvun aikana suomalaiset ovat innostuneet erityisesti henkilöautojen ja moottoripyörien museoimisesta. Museorekisteröityjen henkilöautojen ja moottoripyörien määrät ovat kaksinkertaistuneet kymmenessä vuodessa. Trafian tilaston mukaan museoituja henkilöautoja oli vuoden 2010 lopussa yli 17 000 kappaletta, kun vuosituhannen alussa niitä oli vasta noin 9 000. Museorekisteröityjen henkilöautojen keski-ikä vuonna 2010 oli 45,5 vuotta (Trafi, 2012b). Museoautoharrastus on siis lisääntynyt huimasti viimeisen kymmenen vuoden aikana ja uskoisin että sama suunta on yleisesti kaikessa vanhojen autojen harrastuksessa. Koska museorekisteröitäviltä autoilta vaaditaan yksityiskohtia myöten alkuperäistä vastaavaa ilmiasua, mielestäni Internetin kehittymisellä on ollut vaikutus myös museoautoharrastuksen kasvuun. Internetin ansiosta alkuperäisiä osia

on helpompi löytää ja tilata ulkomaita myöten ja siksi auto on helpompi saada museorekisterikuntoon.

Vertailuna vanhojen autojen 200 000 kappaleen määrään ja museoautojen 17 000 määrään, samaan aikaan vuonna 2010 Suomen liikenteessä oli noin 2,5 miljoonaa henkilöautoa (Trafi 2011b).

2.1.4. Vanhojen autojen harrastus tulevaisuudessa

Kauppalehti uutisoi vuoden 2012 tammikuussa että autoteollisuuden on uudistuttava tai se menettää seuraavan sukupolven ja kuolee. General Motorsin tutkimuksen mukaan autot ja autoilu eivät enää kiinnosta nuoria aikuisia. Alle 30-vuotiasta amerikkalaisnuorista 54 prosenttia viettää mieluummin aikaa sosiaalisten medioiden parissa kuin autoilee. (Koskinen 2012.) Uskon, että sosiaalisten medioiden kehitys on muuttanut nuorten aikuisten sosiaalisen kanssakäymisen tapoja. Enää ei tarvitse mennä autolla tapaamaan kavereita, kun heidän kanssaan voi keskustella Internetin välityksellä. Mutta en silti jaksa uskoa, että Twitter ja Facebook säilyttävät suosionsa samalla tavalla myös tulevaisuudessa. Ne ovat nyt uusi, modikas juttu ja ehkä ne jatkavat olemassaoloaan yhtenä sosiaalisen kanssakäymisen muotona mutta uskon silti samassa tilassa läsnäolemisen merkitykseen. Ihmiset kaipaavat toisen ihmisen läsnäoloa. Se ei muutu mihinkään. Sosiaalisen median tuleminen on aiheuttanut autoteollisuudelle pienen

kriisin mutta uskon sen olevan väli aikaista. Mutta ehkä minä olen vain vanhanaikainen enkä edusta yleistä ikäisteni ajattelutapaa. Minä sentään kuuluun nykyaikana siihen vähemmistöön, jota autot edelleen kiinnostaa ja ne kiinnostavat minua jopa enemmän kuin sosiaalisen median eri sovellukset.

Vanhojen autojen harrastajat eivät edusta enemmistöä vaan kyseessä on alakulttuuri ja harrastajat erottautuvat massasta oman erityisen harrastuksensa kautta. Uskon, että harrastus jatkaa kulkuaan myös tulevaisuudessa ja se löytää joukkoonsa myös uusia harrastajia, jotka uskaltavat poiketa valtavirrasta. Mutta missä muodossa harrastus jatkuu? Minkälaisia mahtavat olla tulevaisuuden vanhat harrasteautot? Ovatko ne samoja 30-70-lukujen autoja, kuin nyt vai harrastetaanko tulevaisuudessa nykyautoja, joista on tullut vanhoja autoja? Voiko Ford Mondeo olla tulevaisuuden museoautoharrastajan aarre? Juha Vartiainen kirjoittaa kirjassaan *Kun autot olivat Autoja*, että nykyajan autoista puuttuu persoonallisuus eikä hän usko, että niitä siksi alettaisiin tulevaisuudessa vaalia samalla tavoin, kuin nykyään vaalitaan vanhoja autoja (Vartiainen 2007). Olen samaa mieltä siitä, että ainakin minun silmääni nykyajan autot näyttävät merkistä riippumatta muotoilultaan samoilta. Jokaista automallia tuotetaan myös niin suurina massoina, että niistä puuttuu ainutlaatuisuus ja yksilöllisyys. Mutta tämä tilanne on tällä hetkellä. Tällä hetkellä maailma on täynnä samanlaisia, persoonattomia autoja. Mutta

persoonallisuus voi syntyä autoon sen elinkaaren aikana riippumatta auton lähtökohdista. Mitä käsitämme nykyaikana autoksi, voi olla tulevaisuudessa aivan muuta ja silloin nykyajan autoista voi tulla ainutlaatuisia keräilyharvinaisuuksia ja harrastekohteita. Mutta sekin vain siinä tapauksessa, jos niiden materiaalit kestävät seuraavat 50 vuotta, jota hieman epäilen.

2.2. Harrastamisen eri muotoja

Vanhojen autojen harrastus elää tällä hetkellä vahvana ja harrastajia on monenlaisia. Kaikki vanhojen autojen harrastajat eivät suinkaan pyri saavuttamaan auton alkuperäistä ilmiänsua. Varsinkin vanhojen amerikkalaisten autojen harrastajien keskuudessa myös autojen kustomointi on yleistä. Alkuperäinen englanninkielinen verbi customize tarkoittaa toiveiden mukaiseksi muuttamista eli räätälöimistä. Kustomointi tarkoittaa auto- tai moottoripyörämaailmassa vakiokuntoisen ajoneuvon ulkonäön tai suorituskyvyn muuttamista persoonallisempaan suuntaan.

Ainakin Suomessa vanhojen autojen kustom-toimenpiteet ovat yleisesti ottaen aika hillittyjä ja ne tehdään auton alkuperäiset ominaisuudet huomioiden ja alkuperää kunnioittaen. Yleisiä auton

ulkoasuun liittyviä kustom-toimenpiteitä ovat esimerkiksi kattokorkeuden madaltaminen eli choppaus sekä erikoismaalaukset.

Vanhojen autojen harrastus ei ole jakautunut kahteen ääripäähän, kustomointiin ja entisöintiin vaikka ne saattavatkin kuulostaa lähtökohdiltaan toistensa vastakohdista. Kyseessä on vain kaksi harrastuksen piirrettä. Monella harrastajalla on sekä kustomointi- että entisöintiprojekteja, koska jokainen projekti lähtee liikkeelle auton lähtökohdat huomioon ottaen ja koska kyseessä on harrastus, leikkimielinen luovuus on sallittua ja jopa suotavaa. Kaikkea toimintaa ohjaa rakkaus vanhoihin autoihin.

3. HARRASTELUA

Jan Enqvist pohtii Mobilistin pääkirjoituksessa autoharrastukseen liittyvistä paineista. Vanhan auton entisöimiseen liittyy monia lopputulokseen vaikuttavia päätöksiä. Mitä tarkoitusta haluan tämän auton palvelevan? Haluanko siitä näyttelyauton, alkuperäistä mallia ilmentävän museoauton vai riittääkö vain, että se liikkuu ja sillä voi ajaa? Pohdittavaa on paljon ja valintojen tekemiseen vaikuttaa sekä aihion asettamat lähtökohdat että harrastajan omat intressit ja persoona. Enqvistin mielestä jossain tapauksissa jopa tuttavapiiri saattaa vaikuttaa auton lopulliseen ilmiasuun (Enqvist, 2012b, 5). Muiden ihmisten odotukset saattavat vaikuttaa harrastajan päätöksiin, mikä puolestaan aiheuttaa ylimääräistä päänvaivaa.

Perimmäinen ongelma on siinä, että kaikkia ei voi miellyttää, koska kauneuden kokeminen on subjektiivista. Toiset pitävät alkuperäiskunnossa olevista museoautoista, toiset rakennetuista, mielikuvituksellisista kustom-autoista ja jokaisella on oma mielipiteensä siitä, miten auto olisi pitänyt rakentaa ja millaisia ratkaisuja olisi pitänyt tehdä. Eikä koskaan voi miellyttää kaikkia.

Enqvistin mukaan akateemisesti koulutettujen museoihmisten mielestä vanhojen ajoneuvojen harrastajat suurin piirtein pahoinpitelevät vanhoja ajoneuvojaan rakentamalla niitä mielensä mukaan.



Museoihmisten mielestä näitä historiallisesti arvokkaita esineitä ei tulisi lainkaan käyttää (Enqvist, 2012b, 5). Tietenkin tämä on ymmärrettävää, koska museoalan ammattilaiset näkevät vanhat autot kulttuurihistoriallisina esineinä, jotka tulisi säilyttää sellaisenaan tuleville sukupolville mutta suurin osa vanhojen autojen harrastajista haluaa ajaa harrasteautoillaan. Autot ovat alkuaan käyttöesineitä ja harrastajan näkökulmasta hienoin tapa arvostaa näitä vanhan ajan menopelejä on pitää ne mahdollisimman pitkään ajokunnossa ja liikenteessä.

Mielestäni tässä harrastuksessa on kyse siitä, että harrastaja voi luovasti toteuttaa itseään ja omia näkemyksiään autonsa kautta ja ilmaista sillä tavalla omaa persoonaansa. Auto on yhtä kuin harrastajansa. Jokainen auto kertoo ja paljastaa jotakin harrastajastaan. Vanhojen autojen harrastamiseen ei pitäisi liittyä toisten arvostelemista.

Tietenkin osa harrastajista tarkoituksellisesti rakentaa autoja näyttelyitä varten ja osallistuu erilaisiin kilpailuihin, jolloin arvostelu, paineet ja täydellisyyden tavoittelu kuuluvat olennaisesti harrastukseen mutta pääasiassa harrastajat rakentavat autoja itseään varten ja itseään ilmaistakseen.

Harrastamisen tulisi olla hyvää mieltä luovaa puuhastelua eikä ryppyotsaista puurtamista, vaikka sitä se käytännössä usein on.

Jokaisen harrastajan tulisi muistaa se, vaikka luonnollisesti taitojen kartuttua harrastamiseen alkaa suhtautua ammattimaisemmin mutta silti lähtökohta tulisi pitää mielessä. Kyseessä on vain harrastus, ei työ. Ei harrastamisesta kuulu ottaa paineita.

3.1. Mitä on harrastaminen?

Sekä keräilyharrastuksesta kirjoittava Kari Rahiala että käsitöistä kirjoittava Laura Honkasalo yhdistävät kaikkeen harrastamiseen olennaisena osana leikkimielisyyden ja lapsenmielisen luovuuden (Rahiala 1995, 10 ja Honkasalo 2011, 8). Rahialan mukaan sekä harrastaminen että leikkiminen ovat molemmat omaehtoista toimintaa. Sen lisäksi molempien tuloksena syntyy mielihyvää, vapaudentunnetta ja riippumattomuutta ja molemmat edellyttävät ihmiseltä eläytymistä ja antautumista. Kumpikaan ei vaadi mitään muuta tarkoitusta, kuin tyydytyksen saamisen siitä. Jos ilo, huolettomuus ja vaivattomuus häviävät, silloin ei ole kyse enää harrastuksesta tai leikistä. (Rahiala 1995, 13.)

Harrastaminen on siis eräänlaista aikuisten leikkiä. Harrastaminen vastaa aikuisena samoihin tarpeisiin kuin leikkiminen lapsena. Se on vapaa-ajan toimintaa, joka tuottaa meille iloa. Rahialan mielestä

kaiken harrastamisen lähtökohtana on minän ilmentämisen ja luomisen tarve. Siitä syystä harrastukset toimivat monesti työn vastapainona. (Rahiala 1995, 10.) Työssä ei välttämättä pääse käyttämään hyödyksi kaikkia omia vahvuuksiaan ja voimavarojaan ja silloin harrastus, jossa nämä piilevät ominaisuudet pääsevät valloilleen, voi tehdä elämästä mielekkäämmän ja ihmisestä eheämmän. Harrastuksen kautta voimme leikkiä myös identiteeteillämme. Harrastamisen kautta voi vapaa-ajallaan tehdä esimerkiksi kokin, muotisuunnittelijan, sisustajan tai vaikka automekaanikon työtä. Joka tapauksessa kukin harrastus ilmaisee jotain hyvin oleellista harrastajan persoonallisuudesta ja ainakin alkuvaiheessa harrastamisessa on aina kysymys vain halusta käyttää omia kykyjään luovaan toimintaan (Rahiala 1995, 10).

Monet harrastajat haluavat ainakin jossain vaiheessa saavuttaa harrastuksellaan jotakin hyödyllistä tai he pyrkivät harrastuksellaan johonkin päämäärään. Harrastamiseen liittyy tarve osoittaa olevansa pystyvä ja pätevä ja se halutaan osoittaa erityisesti itselle (Rahiala 1995, 10). Harrastuksen kautta haastetaan itse itsensä, ylitetään omat odotukset ja ollaan ylpeitä näistä saavutuksista.

Vanhojen ajoneuvojen harrastaminen ei ole huoletonta askartelua ja se tuottaa aivan yhtä paljon päänvaivaa ja murheita, kuin iloisia onnistumisen hetkiä. Vanhojen ajoneuvojen entisöimisessä ja korjaamisessa on kyse nimenomaan itsensä haastamisesta. Mobilisti-lehden toimittaja Janne Halmkrona kiteyttää, että vaikka harrastukseen

menee kaikki rahat ja aika, siitä saa kuitenkin hyvän mielen.
(Halmkrona 2010, 5.)

3.2. Vanhojen autojen harrastamisesta

”Monesti niin suomalaisessa kuin ulkomaalaisessakin alan lehdistössä annetaan ymmärtää harrastamisen olevan kesäajeluja perheen kesken Kaivopuistossa tai samanmielisten tovereiden rentoa yhdessäoloa. Älkää uskoko – ei ole. Ihailluimmat ajoneuvot ja huikkeimmat seikkailut eivät nimittäin kerta kaikkiaan synny ilman verta, hikeä ja kyyneleitä, jotka ovat niiden koostumuksen keskeisiä elementtejä.”
(Enqvist 2011d, 5.)

Vaikka harrastamisen pitäisi periaatteessa olla hauskaa ja rentouttavaa puuhastelua vapaa-ajalla, vanhojen ajoneuvojen harrastaminen saattaa hyvinkin aiheuttaa paineita, ahdistusta, turhautumista sekä sosiaalisia ja taloudellisia ongelmia. Autoharrastamiseen sijoitetaan niin paljon omaa aikaa ja rahaa, että väkisinkin vastaan tulevat ongelmat ja haasteet aiheuttavat harrastajalle harmaita hiuksia. Mutta mielestäni tässä harrastuksessa on pitkälti kyse itsensä haastamisesta ja vastoinkäymisten selättämisestä. Jokaisesta projektista jää muistoja ja parhaimmat muistot ja tarinat syntyvät tapauksista, joissa on joutunut

kohtaamaan jotakin odottamatonta, josta on lopulta selvitty. Ihmisellä on tarve ylittää itsensä ja näyttää sillä tavoin itselleen ja muille, että ”minä pystyin siihen”. Vaikeuksista selviäminen on tämän harrastuksen suola.

Enqvist vertaa vanhojen autojen harrastusta humoristisesti sairauteen, jota ei pysty hallitsemaan.

”Kauheinta autohönöilyssä on se, että se ei lopultakaan ole ihmisen oma valinta, vaan enemmän tai vähemmän kouristuksenomaista pakkotoimintaa. Tällä tavalla sairastunut ihminen ei mitenkään osaa olla teutaroimatta romun kanssa, vaikka järjen tasolla tietääkin, että se vapauttaisi valtavasti laatu-aikaa parempiin tarkoituksiin käytettäväksi.” (Enqvist 2011b, 5.)

Kyseessä on harrastus, joka vaatii hirveästi aikaa ja rahaa. Aikaa vaarallisempi ongelma on rahan tuhlaaminen. Harva osaa harrastaa niin, että saa harrasteautoaan myydessä siitä niin sanotusti ”omansa takaisin”. Usein autoon syydetään rahaa uskomattomia määriä erilaisiin yksityiskohtiin, joita itse myyntihinnassa ei voi enää huomioida, koska auton hinta nousisi niin suureksi, että kukaan ei suostuisi siitä sellaista summaa maksamaan. Eli ostetaan projekti, jota remontoidaan rakkaudella oman mielen mukaiseksi useiden vuosien ajan ja siihen uppoaa satoja tunteja ja seteleitä. Auto on vihdoin valmis ja sillä ajetaan jonkin aikaa, kunnes sormet alkavat syyhytä

uutta projektia. Vanha auto pitää myydä tilan ja rahan puutteen takia. Koska on kiire saada uusi harrasteprojekti aluilleen, vanha auto myydään nopeasti ja siihen uhrattuihin kuluihin nähden pilkkahintaan. Oravanpyörä pyörii. Rahaa ei jää koskaan säästöön, sitä ei ole lomamatkoihin, taloremonttiin tai kunnon työautoon. Monen harrastajan henkilökohtainen talous on aika kuralla ja se näkyy ikävästi jossain tapauksissa myös parisuhdeongelmina. Mielestäni vanhojen ajoneuvojen harrastajalla voi olla toimiva parisuhde vain siinä tapauksessa, että kumpikin osapuoli on harrastaja. Niillä onnekailla, jotka löytävät rinnalleen samanhenkisen puolison, harrastus saattaa jatkua läpi elämän. Käytännön syistä ajoneuvoharrastus jää harmillisen monella harrastajalla tauolle tai loppuu täysin perheen perustamisen myötä. Elämän prioriteetit menevät uusiksi eivätkä rahat eikä aika riitä sekä perheelle että ajoneuvoharrastukseen. Mutta silti kiinnostus vanhoihin autoihin säilyy ja onneksi monet jatkavat harrastustaan jälleen, kun lapset ovat kasvaneet.

3.3. Mistä kipinä?

Mistä sitten ihmiset löytävät tämän harrastuksen, joka ei ole lainkaan tätä päivää? Itse tutustuin 50-lukuharrastukseen ja sitä kautta vanhojen autojen harrastamiseen, kun tutustuin mieheeni ollessani 17-vuotias. Mieheni oli silloin 22-vuotias ja hänellä oli ollut jo siihen mennessä useita harrasteautoja. Vanhempani luonnollisesti kritisoivat poikaystäväni harrastusta. Heidän mielestään oli järjetöntä rahan haaskausta ajaa ja remontoida vanhoja autoja, jotka kuluttavat hirveästi bensiiniä. Ja kun ne olivat vielä niin huomiota herättäviä ja kovaäänisiäkin. Minä olen aina halunnut olla erilainen nuori ja kapinoida valtavirtaa vastaan, joten ihastuin heti tähän harrastukseen. Nyt kymmenen vuotta myöhemmin vanhempanikin ovat jo sopeutuneet asiaan.

Suuri osa harrastajista aloittaa nuorena. Kipinä voi syttyä minun tavoin kaveripiirin kautta mutta usein kiinnostus vanhoihin autoihin leviää perheen kesken isältä pojalle tai tyttärelle. Jos isä on vanhojen autojen harrastaja, lapsi kasvaa siihen sisään jo nuorella iällä ja oppii arvostamaan vanhojen autojen kauneutta. Tässä tapauksessa nuoren ensimmäinen auto ajokortin saamisen jälkeen on useimmiten isän lahjoittama vanha auto.

Mobilisti-lehdissä on paljon esimerkkejä juuri perhepiirissä leviävästä kiinnostuksesta vanhoihin autoihin. Moni harrastaja on saanut kipinän harrastukseen joko isänsä tai isoveljensä harrastuksen kautta. Yhdessä artikkelissa kerrotaan naisharrastajasta, jonka kiinnostus amerikkalaisiin vanhoihin autoihin heräsi 15-vuotiaana isoveljen hommatessa itselleen harrasteauton (Fröberg 2010, 96). Jo 17-vuotiaana tyttö osti itselleen samanlaisen Plymouth Valiantin, jollainen minultakin löytyy autotallista. Toisessa artikkelissa kerrotaan isästä, joka on niin henkeen ja vereen vanhojen ajoneuvojen harrastaja, että käyttää tyttärensä autokouluautonakin vuoden -38 Lincolnia. Tyttären mukaan Lincoln on paljon parempi ajettava kuin 70 vuotta nuorempi Honda (Ilola 2010, 15).

Monet hurauttavat vanhojen autojen harrastamiseen nuorella iällä, identiteetin etsinnän vaiheessa. Kyseessä on kokonaisvaltainen elämäntapa, joka ilmenee monenlaisena kiinnostuksena vanhaa aikaa kohtaan. Harrastuksesta tulee tärkeä osa identiteettiä. Mielestäni nykyaikana vanhan ajan ihailuun ja vanhojen autojen harrastamiseen liittyy myös kapinallisuutta. Ei suostuta elämään yhteiskunnan yleisnormien mukaisesti, vaan ollaan rohkeasti erilaisia ja arvostetaan erilaisia asioita. Ehkä kapinallisuus on yksi seikka, joka aikuisuuden kynnyksellä olevia nuoria kiehtoo tässä harrastekulttuurissa. Silti kyseessä ei ole mikään nuorten ohimenevä ilmiö, vaan harrastus jää elämään ja se vain syventyy vuosien kuluessa.

3.4. Miksi harrastetaan?

Harrastaminen on siis luovaa puuhaa, joka ilmentää harrastajan omaa lahjakkuutta ja persoonaa. Sen lisäksi harrastus toimii usein vastapainona arjelle. Vanhojen ajoneuvojen parissa puuhaaminen on monipuolinen ja palkitseva harrastus. Se ei ole pelkkää autolla ajamista. Tosiasiassa, itse ajaminen on hyvin pieni osa harrastusta. Suureksi osaksi vanhojen autojen harrastus koostuu verkostoitumisesta, suunnittelemisesta, rahan säästämisestä, osien hankinnasta, odottelusta ja remontoinnista. Vanhojen autojen harrastus on luovaa suunnittelua ja käsillä tekemistä. Seuraavaksi pohdin tarkemmin harrastusta vertaamalla sitä käsityöläisyyteen ja keräilyharrastukseen. Sen lisäksi pohdin harrastusta vanhan ajan kaipuun eli nostalgian näkökulmasta.

3.4.1. Käsillä tekemisen tarve

Suomalainen mies on perinteisesti ollut tee se itse -mies, joka ennen vanhaan teki talonsakin omin hartiavoimin (Honkasalo 2011, 49). Käsillä tekemisen taito on siis osa suomalaisen miehen identiteettiä. Ajat ovat kuitenkin muuttuneet; talot tulevat valmiselementteinä ja

vaimo haluaa huonekalutkin Ikeasta. Käsillä tekemisen tarpeen tyydyttämiseen tarvitaan siis harrastuksia.

Mobilistin toimittaja Janne Halmkrona pohdiskelee autoharrastuksen paradoksaalisuutta: projektikuntoinen auton aihio maksaa jossain tapauksissa lähes yhtä paljon kuin kunnossa oleva auto. Hänen mielestään projekti voisi olla jopa kalliimpi kuin entisöity auto, koska harrastajat etsivät nimenomaan projektivaiheessa olevia autoja. Vanhojen autojen harrastamisessa on kyse useimmiten enemmän askartelusta kuin ajamisesta. Hyvälle projektiautolle on usein enemmän ostajia kuin valmiille autolle, koska autosta on tarkoitus tehdä omalla työllä ”perheenjäsen”. Projekti tuo siten harrastajalle enemmän iloa kuin valmis auto. (Halmkrona 2010, 5.)

Suuri osa harrastajista hommaa projektivaiheessa olevia autoja ja laittaa niitä itse. Vanhojen autojen harrastus on paljolti käsityöläisyyttä: käytännönläheistä, käsillä tehtävää, luovaa puuhaa epäonnistumisineen ja onnistumisineen. Matka on aivan yhtä tärkeää, ellei tärkeämpää kuin päämäärä. Rakentaminen, entisöinti ja intohimo käsillä tekemiseen on vanhojen autojen harrastuksen yksi tärkeä ja olennainen ulottuvuus ja monelle harrastajalle se on tärkein osa harrastusta.

Käsityöläisyydestä kirjoittaneen Laura Honkasalon mukaan käsitöiden hirmuinen suosio nykyaikana johtuu ainakin osaltaan siitä, että

elämämme pyörii niin paljon tietokoneen ympärillä ja haluamme tehdä aineettoman älytyön vastapainoksi jotain käsillä. (Honkasalo 2011, 8.)

Nykyään, kun useiden yritysten toiminta ja tuotteet liikkuvat abstrakteilla tasoilla, ihmiset kaipaavat elämäänsä jotakin konkreettista, jotakin jota voi katsella ja käsin koskea. Yhä useammat esimerkiksi neulovat, ompelevat, askartelevat, remontoivat ja entisöivät huonekaluja. Samalla tavalla vanhojen ajoneuvojen harrastus vastaa tähän käsillä tekemisen tarpeeseen. Halutaan tehdä itse ja saada jotakin konkreettista aikaan. Nykyajan kertakäyttökulttuurin keskellä se on kiehtova ja jopa kapinallinen piirre, koska itse tekemällä lyödään markkinayhteiskunnalle kapuloita rattaisiin. Ei osteta uutta vaan korjataan vanhaa ja tehdään sekin itse.

Itse tekemisessä ei ole kyse siitä, että se olisi halvempaa kuin muilla teettäminen. Onhan se edullisempaa, koska silloin työstä ei tarvitse maksaa mutta vanhojen autojen harrastus on aina kallista. Vaikka myisi rakentamansa auton eteenpäin, siitä harvemmin saa edes siihen sijoittamiaan rahoja takaisin saati sitten voittoa. Esimerkiksi ostaessani Valiantin, maksoin siitä tietyn summan ja nyt siitä hajosi moottori, joten joudun sijoittamaan siihen merkittävän määrän rahaa suhteessa koko auton arvoon. Jos ja kun joskus myyn autoni, en välttämättä voi pyytää siitä sen enempää kuin mitä siitä itse maksoin. Vanhoja autoja harrastetaan itse harrastamisen vuoksi.

Tässä harrastuksessa on kyse haasteista ja itsensä ylittämisestä. Vanhojen autojen kunnostaminen ei ole yksinkertaista. Aina tulee ongelmia ja niistä on selvittävä. Kun alkaa korjata jotakin, niin usein huomaa jotakin muutakin olevan rikki. Tämä voi johtaa siihen, että koko auto täytyy purkaa osiin ja kunnostaa. Työmäärä ja kustannukset kymmenkertaistuvat ja auto voi olla vuosia tallissa seisomassa. Mutta lopulta, kun vaikeuksista selvitään, usein muiden harrastajaystävien avustuksella, onnistumisen tunne korvaa kaiken vaivan ja murheen.

Itse tehtyyn esineeseen syntyy myös ainutlaatuinen tunneside, koska siihen on antanut osan itseään. Tällainen tunneside syntyy myös harrasteautoon. Sen parissa on kulunut aikaa, sen tekemiseen on liittynyt haasteita, pettymyksiä ja onnistumisia ja koko prosessi on jättänyt jälkensä niin autoon kuin harrastajaankin. Oman käden jäljen jättäminen on tärkeää vanhojen autojen harrastajille. Vaikka auto jatkaisi matkaansa seuraavalle omistajalle, harrastaja on jättänyt siihen jotain itsestään. Suhde on vastavuoroinen: kun harrastaja uhraa aikaa ja rahaa harrastukseensa, auto tarjoaa ainutlaatuisia ajokokemuksia ja harrastus itsessään tarjoaa unohtumattomia hetkiä ja muistoja ja lopulta vaikeuksien kautta voittoon -tunteen ja syyn olla ylpeä itsestään.

3.4.2. Keräilyvimma

Keräilyharrastuksesta kirjoittanut Kari Rahiala korostaa yksityisten keräilijöiden merkitystä suomalaisessa museotyössä. Hänen mukaansa kaikki tärkeimmät julkiset kokoelmat ovat rakentuneet yksityisten keräilijöiden jälkeensä jättämälle tai lahjoittamalle perustalle (Rahiala 1995, 18). Keräilijät tallentavat merkittävästi suomalaista kulttuuria sekä menneiden aikojen esteettistä näkemystä (Rahiala 1995, 8).

Vanhojen autojen harrastamisessa on kyse myös yksityisen kokoelman keräämisestä. Harrastaja tekee ikään kuin henkilökohtaista museotyötä kerätessään, entisöidessään, huoltaessaan ja säilyttäessään vanhoja ajoneuvoja. Kyseessä on kuitenkin hieman erilainen keräilykohde kuin esimerkiksi postimerkit. Autot ovat suuria ja suhteellisen arvokkaita ja siksi käytännön syistä, usein tilan ja rahan rajallisuuden vuoksi, samalla harrastajalla ei voi olla kovin montaa harrasteautoa samaan aikaan. Keräilytyö ja kokoelma on siten jatkuvasti elävä, elämän halki kestävä prosessi, jossa edellisistä autoista on luovuttava uusien projektien alkaessa. Vaikka autot ovat harrastajilla vain tietyn ajan, silti ne muodostavat yhdessä kokoelman. Voisi ajatella, että harrastajat keräävät kokoelmaa mieliinsä ja muistoina esimerkiksi valokuviin. Jokainen auto jää harrastajan mieleen ainutlaatuisena kokemuksena ja muistoina ja vastavuoroisesti harrastaja jättää autoon muiston itsestään, oman ainutlaatuisen kädenjälkensä. Jokainen autoprojekti on ainutlaatuinen ja tuo mukanaan uusia haasteita, joista selvitessään

harrastajan ymmärrys ja tietotaito kehittyy. Koska harrasteautoilla on useita omistajia elinkaarensa aikana ja jokainen omistaja jättää autoon oman jälkensä, autoista syntyy ainutlaatuisia yksilöitä. Vuodet muokkaavat autoa ja tekevät siitä erityisen.

Keräilyharrastusta tutkineen Elina Kiurun mukaan keräily on tietoista toimintaa, jonka tuloksena syntyy kokoelma. Keräilijän toiminta täydellisen kokoelman saavuttamiseksi ja kokoelman täydellistymisen samanaikainen rajoittaminen keräilyn jatkumisen turvaamiseksi muodostavat ongelman, josta selviytyminen kiehtoo ja houkuttaa jatkamaan harrastamista (Kiuru 2000, 64). Haasteet pitävät yllä mielenkiintoa ja haasteista selviäminen tuottaa harrastajalle mielihyvää. Tämä pätee kaikkeen harrastamiseen urheilusta neulomiseen. Mielihyvän tunne on olennainen osa kaikkea harrastamista ja se kuuluu myös keräilyharrastukseen.

Jokaisella keräilijällä on mentaalisen suhteen lisäksi myös fyysinen suhde kohteeseensa – tai ainakin mahdollisuus sellaiseen ja kohteen omistaminen muodostaa suuren osan keräilyn tuottamasta mielihyvästä (Kiuru 2000, 66). Ajoneuvoharrastajat keräävät käyttöesineitä ja harrastus itsessään on hyvin toiminnallista. Jos harrasteautoja ajattelee keräilyesineinä, niiden kanssa puuhastellaan paljon enemmän kuin yleisesti keräilyesineiden kanssa. Harrasteautoja rakennetaan, muokataan, entisöidään, huolletaan ja ennen kaikkea pyritään siihen, että niillä pystyisi ajamaan ja niillä myös ajetaan.

Harrasteautot eivät ole vain katseltavia esineitä vaan käyttöesineitä. Siksi harrasteajoneuvon omistaminen on olennainen osa harrastamista. Ei kukaan voi olla vanhojen autojen harrastaja, jos ei omista omaa autoa. Hengessä voi olla mukana ja voi olla hyvinkin kiinnostunut vanhoista ajoneuvoista mutta oikealla harrastajalla on oltava ainakin yksi auto omistuksessaan. Omistaminen osoittaa ja tukee yksilön asemaa muiden joukossa ja vahvistaa ryhmään kuulumista (Kiuru 2000, 67).

Omistamiseen liittyy myös mentaalinen ulottuvuus. Minulla on erilainen suhde mieheni omistamaan autoon kuin omaani, vaikka molemmat autot ovat samassa taloudessa. Minulla on suurempi tunneside omaan autooni, vaikka se ei ole edes liikenteessä. Se on minun autoni ja se on minun ensimmäinen autoni. En surisi lainkaan, jos mieheni päättäisi myydä tai vaihtaa oman autonsa mutta minulle tulee olemaan vaikea paikka se tulevaisuudessa hämmöttävä mahdollinen hetki, kun joudun omasta autostani luopumaan. Mutta koska varat ja tilat ovat rajalliset, edellisistä autoista on luovuttava uusien projektien tullessa tilalle. Tämä on autoharrastukseen olennaisesti liittyvä kiertokulku.

Juuri tämä on yksityisen keräilemisen ja museon olennainen ero: ”keräilijälle on tärkeää omistaa keräilemänsä esineet tai tuntea jonkinlainen omakohtainen yhdysside niihin – museoesineet taas eivät kuulu kenellekään tai kuuluvat kaikille (Kiuru 2000, 66-67).”

Keskiajalla tärkein kokoelman tehtävä oli omistajan valta-aseman korostaminen (Kiuru 2000, 65). Kokoelma vaikutti keräilijän arvoon ja statukseen yhteiskunnassa. Mielestäni keräilemisessä on kyse edelleen tästä ainakin jossain määrin ja eri mittakaavassa. Kokoelmalla pyritään korottamaan omaa statusta keräilijä/harrastajayhteisön sisällä. Ainakin joidenkin vanhojen autojen harrastajien keskuudessa olen laittanut tämän merkille. Eräät autoharrastajat keräävät itselleen mahdollisimman harvinaisia ja erikoisia harrasteautoja. He vievät niitä näyttelyihin ja osallistuvat kilpailuihin. Tällä tavalla saavutetaan tietynlaista arvostusta harrastajayhteisössä ja korotetaan omaa statusta yhteisön sisällä. Toiminnalla saavutetaan erityisasema ja tunnettuutta yhteisössä. Harrastuksessa voi pyrkiä menestymiseen samalla tavalla, kuin työelämässä mutta siinä tapauksessa siihen helposti alkaa liittyä myös paineita ja raja harrastamisen ja työn välillä hämärtyy. Jos harrastaminen ei ole enää kivaa, se ei ole enää harrastamista.

Kuitenkin suuri osa vanhojen autojen harrastajista rakentaa autoja itselleen ja omien ehtojensa mukaan. Kiurunkin mielestä nykyään valta-aseman korostamisen sijaan keräilystä on tullut pikemmin keino hallita ympäröivää esineellistä kaaosta ja keräilijä toistaa kokoelmansa kautta omaa itseään, unelmiaan, haaveitaan tai tapaansa jäsentää maailmaa (Kiuru 2000, 66). Juuri niin harrastukseensa suhtautuu myös valtaosa autoharrastajista. He keräävät lähelleen itseään

henkilökohtaisesti miellyttäviä projekteja ja rakentavat autoistaan juuri sellaisia, kuin he itse haluavat. He rakentavat autoja ensisijaisesti itseään varten, ei muiden katseltavaksi.

Omistamalla tietynlaisen kokoelman keräilijä tuo esiin omaa identiteettiään ja sitä millainen harrastaja hän on. Kokoelma kertoo, mihin keräilijä on erikoistunut. Keräilijä erottuu muista keräilijöistä omistamansa kokoelman kautta ja juuri ajatus omistamisesta on olennainen osa keräilyharrastusta (Kiuru 2000, 66-67).

Vaikka keräilijä pyrkii erottautumaan muista oman erityisen kokoelmansa kautta, ehkä erottautumista tärkeämpää on kuitenkin keräilijän harrastuksensa kautta saavuttama elämänhallinta. Keräilijä pyrkii keräämään valitsemaansa esinekategoriaan liittyvää tietoa ja tavoittelee asiantuntijuutta ja tiedollista erityisyyttä. Tässä mielessä keräilijän aiheesta omaksuma tieto on osa kokoelmaa. (Kiuru 2000, 67.) Ja koska kokoelma puolestaan on muodostunut keräilijän maailmankuvan materiaaliseksi osoittajaksi ja identiteetin heijastajaksi myös keräilijä itse on osa kokoelmaansa (Kiuru 2000, 68).

Kuten yleisestikin keräilijöiden keskuudessa, ainutlaatuisuudella on tärkeä merkitys myös vanhojen autojen harrastajille. Museoautojen kanssa pyritään siihen, että auto vastaisi mahdollisimman hyvin alkuperäistä itseään. Täysin alkuperäisessä kunnossa säilyneet autot ovat harvinaisuuksia ja siksi arvokkaita. Keräilyharvinaisuuksia ovat

myös autot, joita on valmistettu vain muutamia kappaleita tai niitä on tuotu aikoinaan Suomeen vain muutamia kappaleita. Mutta kuten jo mainitsin, jokainen vanha auto on ainutlaatuinen, oman henkilökohtaisen historiansa muokkaama yksilö ja siksi keräilijälleen tärkeä. Kun keräilijä hankkii itselleen esineen, esineellä säilyy sen rahallinen ja historiallinen arvo, käyttöarvo, tietoarvo ja statusarvo mutta esineelle keräilyn kohteena ja kokoelman osana muodostuva, keräilijän itsensä antama merkitys on keräilijälle tärkein ominaisuus ja arvo (Kiuru 2000, 68) Samoin autoharrastuksessa, auton hankinta-arvolla ei ole keräilijälle paljoakaan merkitystä vaan tunneside autoon syntyy yhteisten tuntien kautta. Autoon laittamiseen kuluva aika, oman kädenjälken jättäminen autoon ja lopulta yhteiset ainutlaatuiset ajokilometrit ratkaisevat lopulta sen, kuinka merkittävä esine autosta omistajalleen tulee. Muut arvot tulevat vasta tämän jälkeen.

Vaikka vanhojen autojen harrastajat ovat tietyllä tavalla keräilijöitä ja heidän vuosikymmeniä jatkuva harrastuksensa poikii eräänlaisen kokoelman, en usko, että monikaan harrastaja kerää kokoelmaa tietoisesti. Heillä sattuu olemaan milloin minkälaisia harrastepelejä mutta kaikki harrasteautot kuitenkin ilmentävät harrastajansa identiteettiä. Vuosikymmenien aikana muodostuva kokoelma heijastaa sitä vieläkin selvemmin, vaikka tai juurinkin sen vuoksi, että harrastaja ei ole kerännyt kokoelmaa tietoisesti mikään tietty päämäärä mielessään. Mutta harrasteautot eivät ole vain osa kokonaisuutta tai

kokoelmaa vaan niillä on autoharrastajalle suuri merkitys yksilöinä. Jokainen harrasteauto vuorollaan on harrastajalleen erittäin tärkeä harrastuskohde, joka ansaitsee paljon ajallista ja taloudellista panosta. Tässä mielessä autoharrastus eroaa tavallisesta keräilyharrastuksesta, jossa keräilijän kokoelman esine on arvokas nimenomaan kokoelman osana.

Mielestäni vanhojen autojen harrastajat pitävät yllä kokoelmaa myös yhteisönä. Kaikki Suomessa olevat vanhat harrasteautot muodostavat yhdessä kokoelman, joka on kuin kaikkien harrastajien ylläpitämä vanhojen autojen museo. Vaikka autojen omistajat vaihtuvat, ne pysyvät harrastajayhteisön sisällä ja autokanta pysyy ja kasvaa. Vanhat autot säilytetään ja uusia projekteja on työn alla jatkuvasti. Harrastajat arvostavat ja säilyttävät tällä tavoin osan vanhaa kulttuurihistoriaa ja liikkuessaan vanhoilla autoilla liikenteessä he tarjoavat osan tätä kulttuuria myös nykyajan ihmisten koettaviksi. He toteuttavat siten osaltaan museolle annettua tehtävää.

Yleisesti ottaen harrastuksilla ihmiset pyrkivät ottamaan etäisyyttä arkeen. Harrastukset toimivat rentouttavana vastapainona arjen työelämälle. Kiurun mielestä keräilijät keräävät esineiden avulla ympärilleen pienoismaailman, jota hän hallitsee ja johon hän pakenee ympäröivästä todellisuudesta (Kiuru 2000, 67). Nostalgian tai kaukokaipuun toteuttaminen esineiden avulla tuottaa ihania päiväunia, joita katsomalla elämänlaatu paranee ainakin hetkeksi (Kiuru 2000,

68). Koska monelle vanhojen autojen harrastus on osa kokonaisvaltaista elämäntapaa, johon liittyy kiinnostus kaikkea vanhan ajan esineistöä kohtaan, monella harrastajalla on kodissaan hyvinkin monipuolinen kokoelma menneen ajan esineistöä. Sillä tavalla harrastajat ovat luoneet kotiinsa mennyttä aikaa ilmentävän pienoismaailman ja ovat luoneet illuusion vanhasta ”hyvästä” ajasta ja ikään kuin pakenevat nykyajan ongelmia luomaansa maailmaan.

Erityisesti vanhan tavaran keräily ja entisöinti on lisääntynyt vuosi vuodelta. Mutta miksi ihmiset haluavat kerätä nimenomaan vanhaa tavaraa? Miksi harrastetaan vanhoja autoja eikä uusia? Rahialan mielestä ihmiset hakevat vanhan tavaran keräilyllä turvallisuuden tunnetta. Nykyaikana kaikki on muutoksen tilassa, kaikki ympärillämme on vain hetkellistä ja kertakäyttöistä tai ainakin lyhytikäistä. Myös ihmissuhteet, työelämä ja asuinpaikat muuttuvat. Ihminen kaipaa kuitenkin jotakin pysyvää ja turvallista ympärilleen ja siksi hankitaan vanhoja, kestäviä ja muuttumattomia esineitä. (Rahiala 1995, 24.) Menneeseen aikaan liitetään siis jollain tavoin mielikuvia turvallisuudesta ja pysyvyydestä. Kuvitellaan, että silloin elämä oli rauhallisempaa. Ei ollut kiirettä eikä stressiä. Menneeseen aikaan liitetään alitajuisesti hyviä ominaisuuksia ja kuvitellaan, että asiat olivat silloin paremmin ja ihmiset onnellisempia, koska jostain syystä ihminen ei ole koskaan tyytyväinen tähän aikaan ja hetkeen. Joko

haikaillaan tulevaan tai menneeseen. Koskaan ei ole hyvä olla juuri tässä hetkessä.

3.4.3. Nostalgia

”Ikävä, kaipaus, varsinkin menneisyyteen liittyvä kaiho.” (Factum, 2004)

”Menneen ikävöinti, kaiho, haikeus” (MOT Kielitoimiston sanakirja, 2007.))

Molempien sanakirjojen nostalgia-määritelmään liittyy vahvasti surumielinen ja melankolinen vire. Menneen ajan kaiho ja siihen liittyvä haikeus ovat nostalgian ydin. Nykyajassa on siis jotakin vialla, koska kaivataan menneeseen aikaan. Ja surumielisyyys syntyy siitä, että tiedetään, ettei mennyttä aikaa voi saada takaisin.

Fiftarikulttuurissa on kyse 50-luvun ihailusta ja kaipuusta vanhalle vuosikymmenelle. Ihailaan menneen ajan estetiikkaa (”ennen kaikki oli kauniimpaa”), arvoja (”naiset olivat naisia ja miehet miehiä”) ja elämäntapaa (”kiireetön, onnellinen perhe-elämä”). Surkukupaisaa koko harrastuksessa on se, että nykyajan fiftarit eivät ole henkilökohtaisesti kokeneet 50-lukua, eivätkä siten voi tietää, millaista elämä silloin oikeasti on ollut. Juuri tästä syystä nostalgia ja haavekuvat menneestä ajasta esittävät niin suurta roolia

harrastuksessa. Kuvitellaan, että ennen kaikki oli paremmin ja surkutellaan sitä, ettei saatu elää silloin. Kaikkien tietämä totuus kuitenkin on, että ainakaan 50-luvun Suomessa ei ruusuilla tanssittu mutta haavekuvat ovatkin lainattu 50-luvun Amerikkaa esittävistä kuvastoista. Kyseessä on siis median kautta muodostettu mielikuva 50-luvun Amerikan onnellisesta ajasta. Se on aika kaukaa haettu kiinnostuksen kohde 2010-luvulla elävälle suomalaiselle. Mutta ehkä juuri siitä syystä harrastus onkin niin suosittu. Tavoittamattomuus ja kaukaisuus kiehtovat.

Koska fiftarit ihailevat vanhaa aikaa, he haluavat tuoda sen myös osaksi omaa elämäänsä. He haluavat kokea edes osia menneestä ajasta musiikin, autojen ja elämäntyylin kautta. Vanhojen autojen harrastus on hyvin olennainen osa nostalgista fiftarikulttuuria. Auton ei tarvitse olla juuri 50-luvulta vaan riittää, että se on vanha ja useimmiten amerikkalaisvalmisteinen. Fiftareiden autoharrastus on yhteisöllistä ja siihen liittyy olennaisesti erilaiset tapahtumat, joissa harrastajat kokoontuvat autoineen. Ympäri Suomea järjestetään pääasiassa kesäviikonloppuisin kruisingeja, joissa harrasteautoilla kierretään letkassa tietty reitti ja lopulta päädytään porukalla päätepisteeseen, jossa katsellaan autoja ja tavataan uusia ja vanhoja harrastajatuttavuuksia. Erilaiset tapahtumat lujittavat vanhojen autojen harrastajien yhteisöllisyyttä ja siellä on helppo luoda uusia kontakteja esimerkiksi samaa automerkkiä harrastaviin kolleegoihin. Koska

kruising-kokoontumiset ovat usein kaupunkien keskeisillä paikoilla esimerkiksi toreilla tai suurien kauppojen tai huoltoasemien pihalla, tapahtumien yhteydessä myös ulkopuoliset ihmiset pääsevät katselemaan vanhoja autoja ja tutustumaan oman kaupunkinsa harrasteautokulttuuriin.

Koska fiftari-kulttuurissa ja nostalgiassa on kyse kokonaisvaltaisesta vanhan ajan kaihosta, sen lisäksi, että tuodaan vanhan ajan materiaalia osaksi nykyajan elämää, arvostetaan myös vanhaa arvomaailmaa, aatteita ja asenteita. Uskon, että yksi vanhan ajan ja vanhojen autojen harrastajia kiehtova ajatus nykyajan kiireisen ja suorituskeskeisen elämän vastapainona on hitaus. Aikana, ennen kännyköitä, Internetiä ja jatkuvaa työelämän tulosvastuullisuutta, asiat tehtiin rauhassa eikä vallinnut yleistä kaikki mulle heti nyt -ilmapiiriä niin kuin nykyään. Vanhojen autojen harrastus on aikaa vievää puuhaa. Oikeanlaisia osia voi joutua metsästäämään pitkäänkin ja ongelmitta mikään autoprojekti ei suju alusta loppuun. Harrastus vaatii nykyajan nopeaan ilmapiiriin tottuneelta ihmiseltä pitkäaikaista sitoutumista ja kärsivällisyyttä. Mielestäni vanhojen ajoneuvojen harrastusta voikin pitää jossain mielessä downshifin muotona. Downshifting eli downshifaus tarkoittaa elämän hidastamista ja leppoistamista. Se on eräänlaisena muoti-ilmiönäkin levinnyt suuntaus, jossa ihmiset pyrkivät mielekkäämpään ja stressittömämpään elämään vähentämällä töitä ja kuluttamista. Hidastajalle tärkeitä elämän arvoja ovat koti, perhe ja

henkinen hyvinvointi. Downshiftauksesta on puhuttu viime vuosina kasvavassa määrin ja ajatus elämän hidastamisesta liittyy olennaisesti myös käsityöharrastukseen. Tällä hetkellä vallitsee yleinen hidastamisen ilmapiiri. Monet ovat alkaneet miettiä työssä menestymisen sijaan enemmän omaa hyvinvointiaan ja mielestäni tällä on osaltaan vaikutusta siihen, miksi niin sanotut hitaat harrastukset kuten ruuanlaitto, jooga, käsityöt, vaeltaminen ja myös vanhojen autojen entisöinti ovat osaltaan lisääntyneet niin paljon. Hidastamiseen palaan tarkemmin opinnäytteen kappaleissa 5.4. *Auran hengittäminen on hetkessä elämistä* sekä 5.5. *Hidastamista*.

4. MINÄ JA VALIANT

If only there were a compact that had it all –low cost, economy, life, guts, style, performance, class. . . Well, look no further. You´re about to see the excitingly new 1965 Valiant. Amazing how all these things come in one compact package, isn´t it? (Plymouth Valiantin esite, 1965)



Minun harrasteautoni on Plymouth Valiant 100 vuosimallia 1965. Valiant-mallia valmistettiin vuosina 1960 -1976 kasvavaan perheautotarpeeseen. Valiant oli aikanaan edullinen ja suhteellisen pienikokoinen istuinpaikoista ja tavaratilasta tinkimättä. Ne ovat olleet Suomessa yleisiä amerikkalaisautoja. 60-luvun puolivälissä, jolloin omakin Plymouth Valiantini on Suomeen tuotu, Valiant oli maahantuojien mainosten mukaan Suomen suosituin amerikkalaisauto. Maahantuontilisenssin vapautumista seuraavina vuosina eli vuodesta 1962 eteenpäin niitä myytiin parhaaseen aikaan parisen sataa kappaletta vuodessa. Plymouthia käytettiin paljon taksiautoina ja se oli 60-luvulla Suomen hallituksen virka-automerkki. Virka-autot, yksityisautot ja taksit yhteen laskien Suomessa oli vähän yli 2000 Plymouthia käytössä 60-luvun loppuessa. (Ojanen 2002, 110.)

Valiant on ulkoasultaan tyypillinen 60-luvun puolivälin auto. Se on pitkä, sen nokkapelti ja takaluukku ulottuvat kauas ja se on muotoilultaan kulmikas eli tuulilasi ja takaikkuna ovat suhteellisen suorassa kulmassa. Koska Valiant on ollut Suomessakin suosittu auto, sitä ei ole pidetty suuressa arvossa ja siksi alkuperäisessä kunnossa säilyneet, siistit Valiantit ovat nykyään melko harvinaisia.

Yleisesti ottaen Valiantit ovat olleet kestäviä ja varmakäyttöisiä autoja. Valiant oli aikanaan taloudellinen ja ennen kaikkea pakkasilla lämpimämpi auto kuin mikään muu siihen asti koettu ja vaikka se ei ollut halpa, hinta oli kuitenkin kohtuullinen ominaisuuksiin nähden.

(Enqvist 2010a, 37.) Mobilisti-lehdessä on artikkeli herrasmiehestä, joka on ostanut samanlaisen valkoisen -65 vuoden Valiantin kuin minullakin on. Hän on ostanut sen käytettynä vuonna -72 ja ajaa samaisella autolla edelleen, kesät talvet. Hän on ehtinyt ajaa autolla puoli miljoonaa kilometriä eikä sinä aikana auto ole koskaan jättänyt tien päälle. (Enqvist 2010a, 38.) Oma Valiantini on sitä vastoin jättänyt minut tien päälle kerran, kun siitä hajosivat jarrut. Mutta silloin kyse oli huollon puutteesta. Ei mikään auto kestä ikuisuuksia huoltamatta.

Valiantin omassa esitteessä sitä kuvaillaan täysin uudenaikaisena auton. Se on kompakti, pienikokoinen auto, taloudellinen ajettava ja sen hinta on edullisempi kuin ”isoilla autoilla”. Mutta mikä Valiantista tekee erityisen on se, että tähän kompaktiin ”pikkuautoon” yhdistyy suuren auton ominaisuudet; tyylikkyys ja suorituskyky. Esitteen mukaan Valiantilla voi kuljettaa lapset kouluun ja tuoda ostokset kaupasta kuten muillakin ”pikkuautoilla” mutta muista se eroaa ajokokemuksensa takia (Plymouth Valiantin esite, 1965).

Valiant on kuuden hengen auto, jossa on tilava tavaratila, joten nykyajan mittapuulla se on suurikokoinen. Vaikka sitä pidettiin aikanaan pienenä naisten kauppakassina, nykyajan ahtailla parkkipaikoilla ohjaustehosteeton, farmari-Volvon mittainen ”pikkuauto” aiheuttaa haasteita, varsinkin naisihmiselle.

4.1. Oman autoni historia

Minun Valiantini on tuotu Yhdysvalloista Suomeen uutena vuonna -65 ja se on siis niin sanottu suomiauto. Valiantista on tallella alkuperäinen kauppakirja, joka on päivätty 27.4.1965. Auton osti silloin Koneosa Oy Mikkelin autotalosta mikkeliäinen johtaja. Kauppahintana tuolloin oli 15 250 markkaa. Samana vuonna suosituimman merkin eli Volkswagenin Kupla 1300 maksoi 2 300 markkaa (Ojanen 2002, 149). Vaihdoissa johtaja antoi Austin Minin ja sai siitä hyvitystä 4 250 markkaa. Alkuperäisen rekisteriotteen mukaan Valiant oli mikkeliäisen johtajan omistuksessa jopa vuoteen 1987 asti ja auto oli liikenteessä koko sen ajan (katsastettu joka vuosi). Sen jälkeen Valiantilla on ollut useita omistajia sekä yksityisiä että autoliikkeitä.

Valiant on ensimmäinen ja tähän mennessä ainoa minun omistamani auto. Mieheni osti Valiantin minulle kesäkuussa 2008. Valiant oli silloin 43-vuotias, minä 23.

Kun ajan Valiantilla, suurimpana tunteena pinnalla on kunnioitus tuota vanhaa, ainutlaatuista esinettä kohtaan. Vaikka se ei ole mikään erityisen hieno ja erikoinen auto, aikoinaan se on ollut paremman keskiluokan auto eikä mikään jokapojan kulkupeli. Amerikkalaiset autot ovat olleet 60-luvun Suomessa harvinaisia ja Valiant on ollut

silloin hieno auto, vaikkei sieltä hienommasta päästä mutta kuitenkin kelpo auto eikä millään mittapuulla halpa. Uskoisin, että Valiantini uutena ostanut mikkeliäinen johtaja on ollut tarkka rahoistaan. Hän on halunnut ostaa vähän paremman auton, johon ei kaikilla ole varaa mutta kuitenkin suhteellisen edullisen amerikkalaiseksi autoksi. Valiant on ollut aikansa edullista luxusta.

Jälkikäteen Plymouth Valiantit ovat menettäneet arvonsa varsinkin tiettyjen vanhojen autojen harrastajien piirissä yleisyytensä vuoksi. Ja juuri siitä syystä niitä ei ole pidetty alkuperäisessä kunnossa, vaan niitä on kustomoitu ja niistä on tehty "rokkiautoja", joissa kolhut ovat vain kaunistus. Siksi pidän erityisessä arvossa alkuperäisessä kunnossa säilyneitä Valianteja.

Kun tiedän autoni historiasta, se vaikuttaa suhtautumiseeni. Kun sain auton itselleni ja sain kaikki siihen liittyvä asiakirjat haltuuni, minulle oli varmaa, ettei autoa tulisi muokkaamaan alkuperäisestä poikkeavaksi vaan sitä vaalittaisiin juuri sellaisena, kuin se on ja se museorekisteröitäisiin. Auton historian tunteminen lisää autoon kohdistuvaa kunnioituksen tunnetta. Ensimmäinen omistaja vaali autoa yli kaksikymmentä vuotta, joten miksi minä menisin sitä muuttamaan. Joten Valiantia huolletaan ja pidetään hyvänä. Siinä kaikki. Ja tietysti sillä ajetaan mahdollisuuksien mukaan aina silloin tällöin.

4.2. Ensikohtaaminen

Ensikohtaamiseni Valiantin kanssa ei ollut rakkautta ensi silmäyksellä –hetki. Valiant on muotoilultaan kulmikas ja se on amerikkalaiseksi autoksi pienikokoinen. Se on aika vaatimattoman näköinen, enkä ollut innoissani pyöreistä etulampuistakaan. Mielestäni auto muistutti isokokoista Ladaa, enkä hyppinyt ilosta, kun mieheni ilmoitti ostavansa sen minulle harrasteautoksi. Valiant olisi kuulemma täydellinen auto minulle; se oli kunnossa eikä sitä tarvinnut remontoida ja se on niin sanottu naisten auto eli suhteellisen pieni eikä hirveän tehokas. Se olisi juuri kuin minulle tehty. Olin aika pettynyt, koska olin aina haaveillut 50-luvun lopun näyttävästä siipiautosta mutta sellaiseen autoon meillä ei olisi varaa. No jotain positiivista Valiantissa sentään oli: kirkkaan punainen sisusta. Se olikin ainoa asia, johon autossa ensi silmäyksellä ihastuin.

Meni jonkin aikaa ennen, kun uskalsin tarttua rattiin. En ollut koskaan ennen ajanut vanhalla autolla. Ja olen muutenkin aika pelokas uusien asioiden suhteen. Ajaminen pelotti. Valiantissa on manuaalivaihteet ja vaihteenvalitsin sijaitsee ratissa. Vaihteita on pakin lisäksi vain kolme. Kylmänä ajettaessa ja joskus muulloinkin, auto meinaa sammua risteyksiin, jos sitä ei huomaa kaasutella. Kolme jalkaa olisi tarpeelliset, kun yksi jalka on kytkimellä, yksi jarrulla ja kaasuakin

täytyisi vähän painella. Penkkiä ei saa säädettyä tarpeeksi eteen, joten selkäni takana on oltava tyyny, jotta ylettyisin polkimille. Ratti on suuri ja ohjaus on suoraan sanoen outo. Ajettaessa se tuntuu hirveän kevyeltä eikä siitä meinaa saada tuntumaa. En uskalla tehdä suuria ohjausliikkeitä. Jarrut vaativat voimaa. Apua! Ajan hiljaa ja varovaisesti, kädet hiessä ja naama ja rystyset valkoisina. Pysähdyn sydän tykyttäen. Olo on tuskainen enkä halua ajaa autollani enää koskaan. Se on pelottavaa. En hallitse sitä. Sillä ajaminen on liian vaikeaa. En pidä autostani.

Mutta kuukaudet kuluivat ja minun oli ajettava autollani, koska muutakaan minulla ei ollut. Opin kuin opinkin hallitsemaan rattivaihteet, totuin haastavaan ohjaukseen ja raskaisiin jarruihin. Valiantilla ajetaan rauhallisesti ja ennakoiden. Mutta yhteen asiaan en ole koskaan tottunut: ohjaustehostimen puuttumiseen. Vihaan parkkeeraamista. Nykyajan parkkipaikat ovat aivan liian ahtaita. Valiantilla on todella tuskaista olla ahtaissa paikoissa. Rattia saa todellakin vääntää naama irvessä ja pää hiessä, koska ohjaustehostinta ei ole. Sitä joutuu vekslaamaan edestakaisin, pieninä nykäyksinä, eteen ja taakse ja rattia kääntäen ja vääntäen, kunnes vihdoin sillä pääsee liikkeelle. Valiant aiheuttaa siis haasteita pienelle naisihmiselle, joka on välillä pulassa nykyautojenkin kanssa. Mutta toisaalta vaikeuksista seuraa aina voittajaolo. Ja se on hyvä olo.

En edelleenkään pidä Valiantia minään erityisen kauniina autona. Edelleen se muistuttaa mielestäni Ladaa. Enkä pidä sen maskista enkä pyöreistä etulampuista. Mutta pidän joistakin yksityiskohdista. Perästä Valiant on virtaviivainen ja siinä on kivannäköiset takalamput. Punainen sisusta on edelleen lempiominaisuus autossani. Pidän myös siitä, että autosta näkee hyvin ulos. Siinä on suuret ikkunat, joten näkyvyys on todella hyvä verrattuna nykyautoihin. Edessä oleva sohvapenkki on kiva ja siihen mahtuu kolme ihmistä istumaan. Valiant on siis kuuden hengen auto. Mutta henkilöiden on kyllä oltava pienikokoisia, ainakin edessä istuvien, jotta kuljettaja pystyy ajamaan ongelmitta. Valiantissa on myös pieniä jäänteitä edellisistä omistajista. Aurinkolippaan on liimattu vaaleansininen, pyöreä meikkipeili ja kiinnitetty sihteeripiston pinssi. Ne pysyvät Valiantissa niin kauan, kun auto minun omistuksessani on.

Valiant voisi olla jonkun muun värinen kuin valkoinen, jos minä saisin asiasta päättää mutta koska se on museorekisteröity, se on alkuperäisessä värissään ja saa sellaisena pysyä. Valiant on vaatimaton tyttöjen auto, karvalakkimalli, ei mikään kimpun kaunein ruusu eikä autonäyttelyiden voittaja mutta se on minun autoni ja minä arvostan sitä. Valiant on ollut maailmassa paljon kauemmin kuin minä ja alkuperäisessä asussaan eikä ole minun tehtäväni tai oikeuteni mennä sitä asiaa muuttamaan. Minä olen vain yksi lenkki Valiantin elinkaareissa, yksi omistaja monista. Minä olen oppinut ensin

sietämään autoani, sitten pitämään siitä ja lopulta arvostamaan sitä hyvine ja huonoine puolineen. Valiant on ainutlaatuinen. Se on persoona ja sillä on oikeus olla juuri sellainen kuin se on.

4.3. Muut harrasteautomme

Miehelläni on ollut viimeisen kymmenen vuoden ajan useita harrasteautoja mutta viimeisin, vuoden 1967 Ford Galaxie 500 on pysynyt hänellä pidempään kuin mikään muu auto koskaan. Hän osti sen Valiantin kanssa samaan aikaan kesällä 2008.

Fordimme on hyvin erityyppinen auto kuin Valiant. Se on suuri, tehokas ja urheilullinen muskeliauto. Ford Galaxie oli aikanaan arvokas auto eikä niitä tuotu Suomeen kuin muutamia. Meidän Galaxiemme on tuotu Suomeen Arizonasta vain muutama vuosi sitten, jolloin se oli projektikunnossa. Se oli paahtunut Arizonan auringon alla, maali oli hilseillyt ja kojelauta haljennut. Nyt Galaxieen on nyt tehty uusi moottori, se on maalattu ja parhaillaan mieheni tekee siihen uusia verhoiluja. Galaxie on tänä vuonna ainoa liikenteessä oleva harrasteautomme, koska Valiant odottaa tallissa parempia aikoja.

Valiantin ja Galaxien lisäksi meillä on ystäväpariskunnan kanssa yhteinen projekti; Chevrolet Bel Air vuodelta 1961, joka etenee

pikkuhiljaa. Auto on ystäväpariskuntamme tallissa ja sitä työstetään yhdessä kesäaikaan. Näiden lisäksi meillä on pihavarastossa osina 30-luvun puolivälin Ford-merkkinen rodi, josta on tuleva ikuisuusprojekti, jos mieheni ei myy sitä eteenpäin. Joten autoja ja projekteja riittää, kunhan vain aika ja rahat vielä riittäisivät.

4.4. Valiant on museoauto

Vaikka Valiantilla on ollut vuosien varrella useita omistajia, se on silti säilynyt alkuperäiskunnossa kaikki nämä vuodet. Halusin kohdella Valiantia sen ansaitsemalla tavalla ja päätin museorekisteröidä sen syksyllä 2009.

Museoauto ei ole jokapäiväinen käyttöauto ja sen käyttöön liittyy joitakin rajoituksia ja vapauksia, joita normaaleilla käyttöautoilla ei ole. Museorekisteröity auto ei ole käyttöauto ensinnäkään ajoneuvolain puitteissa mutta vaikka sen käyttöön ei liittyisi lain säätämiä rajoitteita, en uskoisi yhdenkään vanhojen autojen harrastajan suhtautuvan museoautoonsa normaalina jokapäiväisenä käyttöautona. Vanhoihin harrasteautoihin ja varsinkin museorekisteröityihin sellaisiin suhtaudutaan aina erityisellä kunnioituksella.

4.4.1. Museoajoneuvon määritelmä

Museoajoneuvo määriteltiin ensi kerran liikenneministeriön päätöksellä vuonna 1978. Vuonna 1992 museoajoneuvoista säädettiin asetuksella ja vuonna 2003 museoajoneuvot sisällytettiin ajoneuvolakiin. 2010 voimaan tullut, viimeisin määritelmä museoajoneuvosta kuuluu seuraavasti:

”Katsastustoimipaikka hyväksyy museoajoneuvoksi valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön enintään kuusi kuukautta aikaisemmin antaman lausunnon perusteella ajoneuvon, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti. (Ajoneuvolaki, luku 2, 24. §)

Eli tällä hetkellä, vuonna 2012, museoautoksi voidaan rekisteröidä vuonna 1981 tai sitä ennen valmistettu auto, joka vastaa kuntonsa puolesta mahdollisimman tarkasti alkuperäistä itseään. Auton tarkastaa tähän tehtävään valtuutettu museoautojärjestön tarkastaja, joka hyväksyttyään auton kunnan, antaa todistuksen museokelpoisuudesta ja sen perusteella katsastustoimipaikka rekisteröi ajoneuvon museoajoneuvoksi.

4.4.2. Museoajoneuvon kuntovaatimukset

Museoajoneuvon tulee olla rakenteeltaan ja ulkoasultaan mahdollisimman tarkasti säilytetty sellaisena tai entistetty sellaiseksi kuin se on ollut ajoneuvon valmistuttua. (Trafi 2011a.) Museoajoneuvo on siis joko alkuperäisenä säilynyt tai entistetty ajoneuvo. Entistetty ajoneuvo on osittain tai kokonaan kunnostettu alkuperäisen esikuvan mukaiseksi niin, että se vastaa alkuperäistä mallia sekä tekniseltä rakenteeltaan että ulkoasultaan (Silvola 1999, 24).

Museoajoneuvon korin, sisustusmateriaalien ja moottorin on oltava ehjiä ja puhtaita. Museoajoneuvossa ei saa olla ulkoisesti tarkasteltuna ruostevaurioita, lommoja eikä maalipinnan puutteita. Maalauksen värisävyn tulee olla ajoneuvon aikakauden mukainen. Alkuperäisyyteen tulee pyrkiä ja sen lähtökohtana pidetään sitä, millainen ajoneuvoyksilö on ollut sen valmistuttua ja mihin tarkoitukseen se on tehdasvalmisteisesti rakennettu. (Trafi 2011.)

Ajoneuvon tulee siis vastata sekä käyttötarkoituksensa että ulkoasunsa puolesta alkuperäistä ajoneuvoyksilöä. Sen tulee olla juuri se auto kuin se on alun perin ollut.

Myös museoajoneuvoksi hyväksyttävän ajoneuvon varusteilta vaaditaan, että ne ovat ajoneuvon valmistusaikakauden mukaisia. Kuitenkin joitakin liikenneturvallisuutta parantavia lisävarusteita saa

ajoneuvoon asentaa (esim. turvavyöt), vaikka ne eivät alkuperäisesti siihen kuuluisikaan. Liikenneturvallisuutta parantavat muutokset on kuitenkin toteutettava niin, ettei ajoneuvon alkuperäistä vastaavaa kokonaisilmettä oleellisesti muuteta. (Trafi 2011a.)

4.4.3. Museoajoneuvon käyttöön liittyvät rajoitukset ja vapaudet

Museoajoneuvolla saa ajaa vain 30 päivänä vuodessa. Kyseessä on ”herrasmiehsopimus”, jota ei käytännössä pystytä valvomaan mutta koska museoautot ovat erityisiä alkuperäiskunnossa olevia harrasteautoja, niillä ei halutakaan ajaa jokapäiväisesti. Koska käyttöaika on rajattu, myös liikennevakuutus on museoajoneuvoilla edullisempi. Ajoneuvoveroa museoajoneuvoista ei tarvitse maksaa lainkaan.

Museoautoa ei tarvitse katsastaa joka vuosi kuten muita autoja. Määräaikaishälytys suoritetaan ennen 1.1.1960 käyttöön otetuilla autoilla joka neljäs vuosi ja uudemmilla museoautoilla joka toinen vuosi kesäkuun loppuun mennessä.

Hyväksytyyn museoajoneuvoon ei saa tehdä muutoksia. Museoajoneuvo voidaan hylätä määräaikaishälytyksessä, mikäli sen rakennetta on muutettu tai sen kunto ei enää vastaa museoajoneuvolle asetettuja vaatimuksia.

Museoajoneuvoksi hyväksytylle ajoneuvolle on saatavissa M-alkuisia mustapohjaisia rekisterikilpiä eli niin sanottuja museoajoneuvokilpiä mutta kilpeä ei ole pakko vaihtaa vaan autossa saa pitää myös olemassa olevan kilven.

(Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi Ry, 2012)

4.5. Vanhojen autojen harrastaja museotyöntekijänä

Suomen Museolaki määrittelee museon tehtävän seuraavasti: ” Museotoiminnan tavoitteena on ylläpitää ja vahvistaa väestön ymmärrystä kulttuuristaan, historiastaan ja ympäristöstään. Museoiden tulee edistää kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevan tiedon saatavuutta tallentamalla ja säilyttämällä aineellista ja visuaalista kulttuuriperintöä tuleville sukupolville, harjoittamalla siihen liittyvää tutkimusta, opetusta ja tiedonvälitystä sekä näyttely- ja julkaisutoimintaa. (Museolaki, 1. luku, 1.§).”

Eli museo hankkii, säilyttää, tutkii ja pitää esillä kulttuuriperintöämme ja vahvistaa tällä tavoin väestön ymmärrystä kulttuurista, historiasta ja ympäristöstä. Mielestäni vanhojen ajoneuvojen harrastajat toteuttavat omalta osaltaan museon tehtävää oman elämäntapansa kautta.

Yksittäiset esineet ovat melko merkityksettömiä. Vasta objektiin liittyvät kansanomaiset nimitykset, käytön ja ympäristön kuvaukset jalostavat esineen laajemman mielenkiinnon kohteeksi ja esineestä tulee historiallinen lähde (Kostet 2000, 14). ”Esinettä on korostettava ennen muuta lähteenä, jolla on kerrottavanaan kertomus/tarina menneisyydestä ja joka on siitä syystä säilytettävä. Esine on

verrattavissa asiakirjaan, joskin sen kertomus on vaikeammin tulkittavissa.” (Kostet 2000, 20.)

Vanha auto esineenä on lähinnä kaunis esine ja jos se sattuu olemaan kunnossa, niin se on myös liikenneväline. Mutta se, mikä tekee vanhoista autoista todella kiehtovia, on niiden kyky tuoda vanha aika osaksi nykyaikaa. Ne kertovat vanhan ajan kauneusihanteista ja arvoista. Ne luovat mielikuvia. Ja kun niillä pääsee ajamaan, ne ovat kuin aikakoneita. Ja juuri tällä tavoin ne toimivat historiallisina lähteinä. Ne ovat välineitä, joiden avulla nykyihminen pääsee kokemaan osan vanhasta ajasta. Monet harrastajat pyrkivät siihen, että auto edustaisi mahdollisimman hyvin alkuperäistä itseään ja syntyänsä. Vanha auto on pala historiaa ja olleessaan nykyajassa se tuo historian luoksemme. Harrastukseen liittyy selkeästi nostalgian tunne ja kaipuu menneeseen..

Vanha auto edustaa oman aikakautensa kauneuskäsityksiä ja muotoilua. Harrastajalle ei ole yhdentekevää, minkä aikakauden auton hän hankkii. On täysin harrastajan omista intresseistä ja kauneuskäsityksistä kiinni, minkä vuosikymmenen autoja hän haluaa erityisesti harrastaa. Itse pidän eniten 50-luvun lopun amerikkalaisista niin kutsutuista ”siipiautoista”, koska niiden muotoilussa on jotakin hyvin feminiinistä ja useat niissä alun perin käytetyt väritkin ovat olleet pastellisävyjä. Kuitenkin tuon aikakauden autot ovat arvokkaita,

joten en ole vielä saanut sellaista käsiini mutta ehkä joskus tulevaisuudessa. Se on minun oma haaveeni. Aviomieheni sen sijaan pitää erityisesti 60-luvun lopun amerikkalaisista niin kutsutuista ”muskeliautoista”, jotka ovat suuria, tehokkaita, muotoilultaan virtaviivaisia urheiluautoja ja siten hyvin maskuliinisia. Tässä asetelmassa tulee esiin meidän oma viehätysksemme myös vanhan ajan roolimalleihin, jolloin naiset olivat naisellisia ja miehet miehekkäitä. Minä pidän tyttöjen autoista ja mieheni ultramiehekkäistä muskeliautoista.

Vanhojen autojen harrastaja kerää itselleen mieleisiä autoja, hän tutkii niiden historiaa ja entisöi autoja alkuperäiseen ilmiasuunsa. Hän ajaa autoillaan, käy kokoontumisissa, näyttelyissä tai vaikka viikonloppuostoksilla, jolloin autoa pääsee ihailemaan muutkin. Hän siis hankkii, säilyttää, tutkii ja pitää esillä tätä vanhaa esinettä ja vahvistaa sillä tavoin omaa ja muiden ihmisten ymmärrystä historiasta. Useille vanhojen ajoneuvojen harrastajille kyse on elämäntavasta. Jotakin tiettyä aikakautta ihailaan niin vahvasti, että aikakausi elää ihmisen omassa elämäntavassa. Se näkyy ajoneuvon lisäksi ulkonäössä, kodin sisustuksessa, musiikkimaussa ja arvoissa.

Jokaisella ihmisellä on sisäinen kyky nähdä esine laajemmassa yhteydessä, koska jokainen ihminen kerää, säilyttää ja tutkii jotakin sekä esittää ja informoi siitä muille (Heinonen, Lahti.) 1988). Jokainen

ihminen toimii näin, on kyse sitten vaikka vanhoista valokuvista. ”Ero jokamiehen kokoelman ja museon välillä on koossa: ihminen kerää esineitä oman identiteettinsä vuoksi, kun taas museot keräävät ja esittävät yhteistä kulttuuria ja ylläpitävät ja voimistavat yhteistä identiteettiä (Kostet 2000, 16).” Pääasiassa keräilijät keräävät esineitä oman identiteettinsä vuoksi mutta samalla he myös ylläpitävät ja voimistavat yhteistä identiteettiä. Autoharrastajien kokoelmat eivät ole piilossa kuten monien muiden keräilijöiden esineet. Koska kyseessä ovat keräilykohteet, jotka ovat samalla käyttöesineitä, vanhat autot ovat kaiken kansan nähtävillä muun liikenteen joukossa.

Autoharrastajia on erilaisia ja harrastamiseen on erilaisia motiiveja. Toiset haluavat pitää aarteensa piilossa autotallinsa kätköissä, toiset ajavat niillä kesäaikaan päivittäin, käyvät erilaisissa tapahtumissa ja vievät autojaan jopa näyttelyihin. Tällä tavoin yksityinenkin autokeräilijä tai -harrastaja voi olla yhteisen identiteetin voimistaja kuten museo. Jotkut harrastajat ovat niin paneutuneita harrastukseensa, että kirjoittavat aiheesta jopa kirjallisuutta muiden ihmisten luettavaksi ja jakavat sillä tavalla tietoaan laajemmalle.

Vaikka kaikki vanhojen ajoneuvojen harrastajat toteuttavat jossain määrin museon tehtävää, erityistilanteessa ovat museoajoneuvoharrastajat, koska museo-sanaan liittyy velvoitteita. Museoajoneuvot kuuluvat museolain piiriin. Museotyöhön luotetaan.

Se on valvottu, organisoitu, valtion valvoma yhteiskunnallinen elin. Uskomme siihen, että mikä on museossa, on totta. Museotoiminnan on oltava kontrolloitua ja siksi museoesineet luetteloidaan ja tiedot arkistoidaan. Samalla tavalla myös kaikista museoajoneuvoista kootaan tiedot arkistoon.

Ajoneuvon museointi on tietyn kaavan mukaan kulkeva prosessi ja ajoneuvo tarkistetaan aina, ennen kuin se voidaan hyväksyä museorekisteriin. Tarkastuksen voi suorittaa vain kyseiseen tehtävään valtuutettu museoajoneuvotarkastaja. Ajoneuvon tiedot ja arviot kunnosta kirjataan tarkasti ylös. Ajoneuvo valokuvataan tiettyjen kriteerien mukaisesti ja valokuvia teetetään neljä kappaletta. Yksi kuvista tulee museoajoneuvolausuntoa varten ja loput kuvat arkistoidaan. Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ylläpitää liikenneministeriön päätöksen nojalla arkistoa museoajoneuvoista (Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi Ry 2012). Museorekisteröintiin liittyy siis hyvin samankaltaisia prosesseja kuin muidenkin museoesineiden dokumentointi- ja luettelointityöhön.

Kokemusteni mukaan museorekisteröinti lisää myös jossain määrin auton arvoa ja siihen kohdistuvaa arvostusta ja kunnioitusta. Museoetuliite on status, joka antaa takeen siitä, että auto on alkuperäinen ja hyvässä kunnossa. Statuksen lisäämä arvon nousu on myös rahallinen ja se vaikuttaa ajoneuvon jälleenmyyntiarvoon.

5. VANHA AUTO AURAATTISENA ESINEENÄ

Sanasta aura minulle tulee ensimmäiseksi mieleen sädekehä. Aura on jonkinlainen sielu tai henki, jonka voi aistia. Auralla tarkoitetaan useissa uskonnoissa ja uskomuksissa ihmistä tai muuta elävää olentoa ympäröivää energiakenttää (SuomiSanakirja.fi 2012). Kristinuskossa uskovaisille ilmestyneiden pyhimysten ympärillä on perimätietojen mukaan ollut voimakas valokenttä, joka on ollut voimakkaimmillaan erityisesti pään kohdalla ja siksi pyhimykset onkin tavallisesti esitetty sädekehä päänsä ympärillä, millä on kuvattu henkisesti erityisen korkealla tasolla olevan ihmisen auraa (Mäentausta 2009). Myös parapsykologian yhteydessä puhutaan aurasta ja sillä tarkoitetaan ihmistä, eläintä tai kasvia ympäröivää sähkömagneettista energiakenttää, jonka voi havaita tietyn värisenä.

Yleisesti ottaen aura on jotakin näkymätöntä, joka ympäröi kohteensa. Se on säteilyä. Sen voi tuntea mutta sitä on vaikea kuvailla sanoin. Sen voi havaita jollain tasolla intuitiivisesti. Mielestäni auraa voisi kuvailla sieluksi tai hengeksi. Mielestäni vanhoilla autoilla on aura.

5.1. Auraattisen esineen Tässä ja Nyt

Walter Benjamin tarkoittaa auralla hieman eri asiaa kuin yleisesti ajatellaan. Auralla hän tarkoittaa taideteoksen ainutlaatuista olemassaoloa juuri siinä paikassa, jossa se sijaitsee. Esineen ainutkertainen olemassaolo tietyssä paikassa muokkaa sen historiallista kohtaloa. Benjaminin mukaan taideteoksella ja muilla auraattisilla esineillä on Tässä ja Nyt – ominaisuus. Tässä ja Nyt -ominaisuutta hän pitää ennakoedellytyksenä aitouden käsitteelle, koska ilman esineen Tässä ja Nyt -ominaisuutta sen materiaalista ja historiallista olemassaoloa ei voi todistaa. Tilanteessa, jossa esineen historiallinen todistusaines joutuu kyseenalaiseksi, kyseenalaistuu



myös esineen arvovalta ja sitä kautta se menettää myös auransa. (Benjamin 1989, 142–144.)

Vanhalla autolla on edellä mainittu Tässä ja Nyt -ominaisuus. Se on ainutlaatuisena yksilönä olemassa juuri siinä paikassa, jossa se sijaitsee. Sen auran voi kokea vain olemalla läsnä sen seurassa. Sen historia on jäljitettävissä ja sen ainutlaatuinen historia on muokannut siitä juuri sen yksilön, joka se tänä päivänä on.

Vanhaan autoon on tullut muutoksia fyysiseen rakenteeseen luonnollisen kulumisen kautta mutta myös eri omistajien tekemien ratkaisujen vuoksi. Jokainen omistussuhde on muokannut autoa ja jättänyt siihen ainutlaatuiset jälkensä. Auton historia on jäljitettävissä ja sen aitous todistettavissa. Mutta vaikka vanhan auton historia pääpiirteissään on jäljitettävissä, sen olemassaolon yksityiskohdat ovat hautautuneet historiaan ja ovat siten nykyihmisen saavuttamattomissa.

Oma harrasteautoni on ollut minun omistuksessani omasta elinkaarestaan vain pienen osan. Sillä on oma, ainutlaatuinen historiansa, joka on muokannut siitä yksilön. Valiantilla on ollut useita omistajia, joista minä olen viimeisin. Minä olen vain lenkki ketjussa. Jokainen omistaja on jättänyt autoon oman jälkensä ja merkin edustamastaan aikakaudesta. Vaikka tiedän sen historiasta, esimerkiksi sen aiemmista omistajista, minulla ei ole aavistustakaan sen

olemassaolon vaiheista yksityiskohtineen. Historia on jossain määrin jäljitettävissä mutta yksityiskohtineen tavoittamattomissa.

Vaikka kaiken järjen mukaan auto on vain omistamani esine, en koe omistavani sitä täysin, koska sen historia on minulle mysteeri. Tästä syystä se pysyy minulle etäisenä aina, vaikka omistaisin sen kuinka kauan tahansa. Aivan kuin Valiantilla olisi tietoisuus ja elämäkokemusta, johon minulla ei ole mahdollisuutta päästä käsiksi. Auto edustaa aikaa, jota en ole itse päässyt kokemaan. Itse olen syntynyt kaksi vuosikymmentä myöhemmin, joten myös aika, jota auto edustaa ja vuosikymmenet, joina sillä on ajettu, ovat tavoittamattomissa.

Walter Benjamin liittää auran käsitteeseen olennaisena osana etäisyyden tai kaukaisuuden tunnun. Esine on jollain tavalla saavuttamaton riippumatta siitä, kuinka lähellä se on fyysisesti (Benjamin 1989, 145). Etäisyyden tuntu muodostuu ensinnäkin siitä, että esine ainutlaatuisuudessaan on läsnä vain tietyssä paikassa tiettyyn aikaan. Toiseksi, vaikka onnistuisi kokemaan esineen läsnäolon olemalla sen seurassa, sitä ja sen ominaisuuksia ei ole mahdollistaa tuntea läpikotaisin eikä sen edustamaan menneeseen aikaan ole pääsyä.

Nykyihminen on rappeuttanut auraattisuuden monista esineistä tekemällä niistä kopioita ja tuomalla esineitä massojen ulottuville

uusinnosten muodossa esimerkiksi valokuvin. Myös auto itsessään on alun perin massatuotannon tuotos. Niitä on tehty massoittain, samanlaisia toistensa kopioita, yhden mallin mukaisina uusinnoksina eikä niillä valmistuessaan ole siksi ollut auraa. Autoon aura syntyy vasta vuosien kuluessa, kun siitä muodostuu ainutlaatuisen historiansa tuloksena yksilöllinen esine. Vanha auto on massatuotannon edustaja, jolle on muodostunut vuosien myötä persoonallisuus ja aura. Mielestäni historia luo autolle auran.

Valmistuessaan auto on vain kulutushyödyke. Vuosien myötä se kuitenkin rappeutuu, rikkuu ja päättyy lopulta jätteeksi. Siksi harvat jäljelle jääneet, säilyneet yksilöt ovat mielestäni ainutlaatuisia, säilyttämisen arvoisia esineitä. Kun auto on tarpeeksi vanha, se muuttuu harvinaiseksi, ainutlaatuiseksi ja auraattiseksi esineeksi ja sen tarkoitus ja arvo muotoutuu uudelleen. Se ei ole enää pelkästään kulkuneuvo vaan siitä on tullut myös näyttelyesine.

5.2. Kulttiarvo – Näyttelyarvo

Benjaminin mukaan esineen ainutkertaisuuteen liittyy oleellisesti sen sulautuminen perinteeseen. Perinne elää ja sitä voi muokata (Benjamin 1989, 146). Esineen ainutkertaisuus perustuu alkuperäiseen, ensimmäiseen käyttöarvoonsa ja siitä tehtävästä esine ei voi koskaan täysin vapautua (Benjamin 1989, 146). Kuitenkin esineen merkitys yhteiskunnassa ja sen käyttötarkoitus voi muuttua esineen elinkaaren aikana.

Benjamin puhuu taideteoksen yhteydessä kulttiarvosta ja näyttelyarvosta. Alun perin taide-esineitä tehtiin maagisiin tai uskonnollisiin rituaalitarkoituksiin, jolloin ne omasivat kulttiarvon. Kulttia palvelemaan luotujen esineiden kohdalla tärkeintä oli niiden olemassaolo, ei näytteillääolo. (Benjamin 1989, 148.)

Auto ei ole alkuperältään kulttiesine eikä näyttelyesine vaan käyttöesine. Auto on massatuotantona tuotettu hyödyke ja kulkuneuvo. Kuitenkin ikääntyessään autoon muodostuu muutakin arvoa. Vanha auto ja varsinkin museoauto on nykyisin näyttelyarvon omaava esine. Alkuperäinen merkitys kulkuneuvona on edelleen oleellinen osa auton olemassaoloa ja tarkoitusta mutta se ei ole enää pääasiallinen tehtävä. Vanhoilla autoilla ajetaan vain vähän ja silloinkin vain ajamisen ilosta. Vanha auto ei ole vain keino päästä paikasta toiseen. Vanhalla autolla

ajamiseen liittyy paljon muuta. Paikasta toiseen pääseminen on vain hyvä lisä.

Esineen elinkaari on jatkuvasti elävä prosessi, jossa esineen käyttötarkoitukset muotoutuvat ja muuttuvat yhteiskunnan mukana. Alun perin auto oli käyttöesine ja vuosikymmeniä myöhemmin siitä tulee näyttelyesine. Nostalgialla on tärkeä rooli vanhojen ajoneuvojen harrastajien keskuudessa ja mielestäni vanhoille ajoneuvoille on sen myötä syntynyt myös tietynlainen kulttuuriarvo. Ajoneuvon edustavaa aikakautta ihailaan ja pidetään parempana, niin kutsuttuna ”kultakautena” verrattuna nykyaikaan. Tätä ihailua voi pitää eräänlaisena aikakauden palvontana, jolloin aikakautta edustava vanha esine, tässä tapauksessa vanha ajoneuvo, mahdollistaa kosketuksen menetettyyn, saavuttamattomaan aikaan ja toimii siten kulttiesineenä.

5.3. Auran hengittäminen on hetkessä elämistä

Artikkelissaan *Pieni valokuvauksen historia* Benjamin kirjoittaa auran hengittämisestä näin: ”Kun seuraa kesäisenä keskipäivänä levätessä vuorijonon ääriiviivaa horisontissa tai oksaa, joka heittää varjonsa tarkastelijan ylle kunnes tuosta silmänräpäyksestä tai hetkestä on tullut osa niiden läsnäoloa – se on näiden vuorten, tämän oksan auran

hengittämistä (Benjamin 1989, 130).” Mielestäni auran hengittäminen on hetkessä elämistä. Jos ei osaa elää hetkessä, ei voi havaita auraa. Hetkessä eläminen on sitä, että osaa nauttia elämän pienistä asioista, tarkkailee ympäristöään avoimesti niin kuin arkipäiväiset asiat voisivat tuottaa jotakin tärkeää sisältöä elämään. Hetkessä eläminen on kuin lapsenomaista maailman ihmettelyä ja havainnointia ja sitä on mielestäni myös auran hengittäminen. Auran havaitsemisen vaatii joutilaisuutta. Auran hengittäminen vaatii pysähtymistä. On osattava rauhoittua ja on osattava katsoa. On osattava ajatella hetkeä elämän ainutlaatuisena osana. Samaa hetkeä ei koskaan enää tule. Siksi on havainnoitava ja ihmeteltävä ja eletävä tässä hetkessä hengittäen auroja. Auraattinen esine on läsnä ainutlaatuisena juuri tässä hetkessä.

Aivan kuten vanhoilla taloilla, myös vanhoilla autoilla on oma tuoksunsa. Oma Valiantini tuoksu kostealle mullalle, varsinkin pitkän talvisäilytyskauden jälkeen. Mutta tuoksu on havaittavissa myös myöhemmin, aina kun autoon istahtaa. Sen voi havaita vain hetken kunnes siihen tottuu eikä sitä enää huomaa. Tuoksussa konkretisoituu auran hengittäminen. Hengitän sisäänäni autoni ainutlaatuista tuoksua. Uskon, että erotan oman autoni tuoksun muiden autojen tuoksusta. Se on täysin ainutlaatuinen.

Vanhan auton kanssa eläminen on downshiftausta eli hidastamista ja siten myös hetkessä elämistä. Jokainen päivä ja hetki vanhan auton kanssa ovat ainutlaatuisia. Jokainen matka on ainutlaatuinen ja

korvaamaton. Vanhan auton kanssa eläminen on sen auran hengittämistä. Vanha auto on kuin elävä organismi, jota ei voi täysin hallita. Se on jollain tasolla tavoittamaton. Vanhaa autoa ei voi koskaan tuntea läpikotaisin.

Vanhan auton auraa voi hengittää vahvimmin istuessaan ratin takana ajaessaan autolla, koska siihen koko harrastus kulminoituu, ajonautintoon. Silloin kuski ja auto ovat yhtä mutta kuitenkin auto on erillinen, itsenäinen, tavoittamaton yksilö. Ajaessa auran havaitsee vahvimmin. Hetkestä tulee osa auton läsnäoloa. Auton kanssa koetut yhteiset hetket tekevät siitä sen mikä se on ja muokkaa sitä, millaiseksi se on tuleva. Ainutlaatuiset hetket ovat auran hengittämistä. Auto muokkaantuu hetkistä eri omistajien kanssa. Hetket tekevät siitä ainutlaatuisen yksilön.

5.4. Hidastamista

Tavallinen käyttöauto on väline, jolla kuljetaan paikasta toiseen. Se on hyödyke. Moni ei tule toimeen ilman autoa ja sen on siitä syystä oltava varmakäyttöinen ja turvallinen. Sen tehtävä on kuljettaa meitä paikasta a paikkaan b. Sitä huolletaan ja puhdistetaan, jotta se pysyisi mahdollisimman hyvässä kunnossa ja pystyisi siten mahdollisimman pitkään hoitamaan velvollisuutensa eli kuljettamistehtävän. Autolla tehdään matkoja ja niistä halutaan suoriutua tehokkaasti, aikaa haaskaamatta. Itse ajaessani omalla työautollani, ajan mieluusti pientä ylinopeutta ja ohittelen edellä menevät hidastelijat heti tilaisuuden tullen. Minua ärsyttää suunnattomasti liikenteessä hidastelevat ihmiset, jotka ajavat alle sallitun nopeuden ja vaikeuttavat tiukassa aikataulussa pysymistä. Arki on nykyihmisellä kiireistä ja aikataulutettua. Kyllä minä silti ajamisesta nautin. Auto kulkee tasaisesti lipuen pitkin asfalttia ja maisemat vilisevät ohi samalla, kun olen uppoutuneena ajatuksiini päivän töistä. Tavallisesti en kuitenkaan kiinnitä huomiota ajonautintoon. En aja ajamisen ilosta vaan välttämättömyydestä. Minun on ajettava, jotta pääsen kätevästi paikasta toiseen.

Harrasteautolla ajaminen eroaa edellä mainitusta monella tavalla. Ensinnäkin, sillä ei yleensä ajeta arkiajtoa, koska se ei ole niin

varmakäyttöinen ja tuntuu, etteivät ne ole koskaan täysin kunnossa ja jotain remontoitavaa löytyy aina. Sen lisäksi varsinkin amerikkalaisvalmisteiset vanhat suurikokoiset autot kuluttavat melko paljon bensiiniä, joten päivittäinen ajo tuntuisi kukkarossa. Museorekisteröidyllä harrasteautolla ajoa rajoittaa myös vuosittainen ajoaika, joka on rajattu 30 päivään. Eli varsinkin museoautolla ajetaan vain erityistilanteissa.

Vanhalla autolla ajettaessa, matkaan on varattava hieman enemmän aikaa, koska autoon voi aina tulla jokin ongelma, jota joutuu tien päällä korjaamaan. Eli autossa on hyvä olla työkaluja mukana, koska auton hajoaminen on hyvinkin mahdollista. Asennoituminen ajamiseen on alusta alkaen eri kuin muilla autoilla ajettaessa. Kiirettä ei saa olla. Kyseessä on harrastus, ei arkeen liittyvä pakollinen paha niin kuin tavallisella autolla ajelu.

Vanhaa autoa kunnioittaa eri tavalla ja sitä tulee käsiteltyä hellästi. Sillä ei ajeta lujaa. Luonnollisesti vauhti vaikuttaa myös bensiinin kulutukseen. Ja koska minun Valiantissani on vain pakin lisäksi kolme ajovaihdetta, yli 80 km tuntinopeus huudattaa moottoria jo kiitettävästi. Yli 100 km tuntivauhtia autolla ei tee mieli ajaa. Ensinnäkin käy sääliksi moottoriparkkaa ja toiseksi auton ajominaisuudet ovat sen verran haastavat, että turvallisuussyistä ajonopeus on pidettävä alhaisena. Suurissa nopeuksissa ohjauksen puutteet tulevat huomattaviksi. Ohittamistilanteet ovat harvinaisia

edellä mainituista syistä. Matkaan on varattava aikaa ja vastoinkäymiset kuuluvat asiaan.

Vanhalla autolla liikuttaessa, auto ei ole vain väline, jonka tarkoituksena on auttaa meitä siirtymään helposti paikasta toiseen. Auto luo kokemuksen. Auto on syy matkaan. Autolla ajetaan matkan tekemisen ilosta, ajamisen kokemisen ilosta. Matka on vähintään yhtä tärkeä kuin päämäärä ja autolla ajaminen voi olla koko matkan tarkoitus. Usein vanhalla harrasteautolla tehtävissä matkoissa ei ole päämäärää lainkaan, koska ajetaan vain ajamisen ilosta.

Kyse on kokemuksesta. Ajaessa matka taittuu rauhallisesti ja maltillisesti maisemasta ja hetkestä nauttien. Olen vahvasti läsnä jokaisessa hetkessä. Minä, autoni ja ympäröivä maailma ovat juuri tässä hetkessä. Hengitän autoni auraa. Tunnen autoni elävän ja olevan osa tätä hetkeä ja kokemusta. Normaali kiireinen suorittajaminäni laantuu taka-alalle, rentoudun ja nautin. Koko asenteeni muuttuu. Nautin tunnelmasta, ajokokemuksesta ja minua ympäröivistä asioista. En halua perille yhtään tämän nopeammin. En halua muuttaa mitään. Annan asioiden mennä omaan tahtiinsa. Vanhalla autolla ajaminen on elämän hidastamista ja hetkessä elämistä parhaimmillaan.

Nykyarki on suorittamista. On oltava tehokas, nopea ja tuottava. Tekemisessä on aina läsnä kiire ja paineet. Ihmiset ovat osa kasvavaa massaa. Massassa oleva yksilö kulkee massan mukana virrassa lipuen.

Liike ja suunta määrätään ulkoapäin. Massan edustaja tekee kuin muutkin. Hän ottaa mallinsa ulkoa, valitsee mieluisan mallin vaihtoehtojen joukosta, elää ja toimii sen mukaisesti. Massan osana toimivat ihmiset ovat aivan kuin liukuhihnalla työskentelevät tehdastyöläiset. Työläinen ei käytä työolosuhteitaan vaan työolosuhteet työläistä (Marx Benjamininin mukaan 1986, 53). Tällä tavoin työläiset koordinoivat liikkeensä koneen mukaan ja sopeutuvat tilanteeseen. Eikä oravanpyörästä pääse hyppäämään. Liike jatkuu ja jatkuu ja suunta pysyy samana. Yksilö ei päättää liikettään vaan massa, joka vyöryy ylitse.

Vastapainona jatkuvalla talouskasvulle ja suorittamiselle on syntynyt viime vuosina keskustelu hidastamisesta. Downshifting-ilmiö eli elämän kohtuullistaminen tai leppoistaminen on tullut vastaiskuksi stressaavalle arkielämälle. Downshifftaaja vähentää työtä ja kuluttamista ja uudistaa arvojärjestyksensä. Työn ja rahan sijaan elämässä tärkeiksi asioiksi nousevat perhe, ystävät, hyvinvointi ja onnellisuus.

Vuoden 1840 tienoilla kuului hyviin tapoihin kävelyttää kilpikonna arkadeilla. Flaneur antoi niiden kernaasti määrätä kävelyvauhtinsa. Jos edistys olisi seurannut häntä, olisi sen pitänyt opetella tämä askel. ”Oli olemassa sekä väkijoukossa kiilaava läpikulkija että flaneur, joka tarvitsee kyynärpäätillaa eikä halua menettää yksityisyyttään. Ihmispaljous kulkekoon liiketoimiensa perässä: flaneeraus on

mahdollista yksityishenkilölle pohjimmiltaan vain silloin, kun hän on sellaisena jo pudonnut kehyksistä.” (Benjamin 1986, 45–47.)

Flaneureina voisi tänä päivänä pitää vastavirtaan kulkevia ihmisiä, jotka kritisoivat nykyajan taloudelliseen kasvuun keskittyntä yhteiskuntaa ja massakulttuuria. Flaneurit olivat aikansa downshiftaajia, jotka kirjaimellisesti hidastivat kävelyttämällä kilpikonnaa. Vanhojen autojen harrastajat liikenteessä ovat jossain määrin verrattavissa kilpikonnien kävelyttäjiin. Vanhoilla autoilla ajetaan juuri sitä vauhtia kuin hyvältä tuntuu, ajokokemuksesta ja maisemista nauttien. Auto ja kuski määräävät vauhdin, ei muu liikenne. Joitakin tämä saattaa ärsyttää suunnattomasti mutta ohi voi mennä, ei sitä kukaan kiellä. Tietyllä tavalla vanhojen autojen harrastajat ovat pudonneet kehyksistä, kuten Benjamin asian ilmaisee. He eivät toimi yhteiskunnan normien mukaisesti eivätkä he pidä välttämättä samoja arvoja tärkeinä kuin suurin osa kansalaisista. He elävät juuri niin kuin haluavat ja juuri niin hitaasti kuin haluavat.

Mielestäni vanhojen autojen harrastus on monella tapaa hidastamista. Se on harrastus, joka vaatii aikaa ja kärsivällisyyttä mutta tarjoaa myös paljon sosiaalisia kokemuksia erilaisten tapahtumien muodossa. Yhteisöllisyys on tärkeä osa harrastusta. Harrasteauton kanssa eläminen, sen huoltaminen ja sillä ajaminen luo kokonaisuutena ainutlaatuisia kokemuksia ja muistoja. Hetket jäävät elämään muistoissa. Vanhojen autojen harrastaminen on downshiftausta myös

kuluttamisen välttämisen näkökulmasta. Arvostetaan ja hyödynnetään vanhaa jo olemassa olevaa uuden ostamisen sijaan. Mielestäni vanhojen autojen harrastus vastaa omalta osaltaan nykyihmisen kaipuuseen päästä ulos tulosvastuullisen suorittamisen oravanpyörästä. Se on paluuta vanhoihin arvoihin ja hitaampaan elämäntapaan. Vaikka tämäkin harrastus saattaa välillä aiheuttaa kiireiselle kaikki mulle heti nyt -ihmiselle stressiä, koska asiat eivät aina hoidu niin kuin on suunniteltu, se kehittää kärsivällisyyttä. Vanhan auton kanssa ei ole mihinkään kiire.

5.5. Aitous

Sanat aitous ja ainutlaatuisuus toistuvat aurasta puhuttaessa. Kuten olen jo maininnut, ainutlaatuisen vanhasta autosta tekee sen ainutlaatuinen historia, joka muokkaa autosta erityisen ja muista erottuvan yksilön. Auraattisen esineen on oltava ainutlaatuisuuden lisäksi autenttinen eli aito ja väärentämätön. Minulle alkuperäisyys merkitsee aitoutta ja autenttisuutta. Kun esine on alkuperäinen, se on sitä aidosti. Se on juuri sellainen kuin se on alun perin ollut. Benjamin nostaa aitouden käsitteen auraattisuuden lähtökohdaksi. Aito, alkuperäinen esine on läsnä Tässä ja Nyt, tietyssä paikassa ja tietyssä hetkessä (Benjamin 1989, 142).

Museorekisteröitäessä varmistetaan ajoneuvon aitous selvittämällä sen historia pääpiirteittäin. Ajoneuvo tarkastetaan myös rakenteellisesti, jotta voidaan olla varmoja siitä, että se edustaa aidosti alkuperäistä itseään eikä siihen ole tehty jälkikäteen alkuperäisestä poikkeavia muutoksia. Tästä syystä vanhat museorekisteröidyt autot ovat todistetusti aitoja ja autenttisia yksilöitä. Kuitenkin museorekisteröintiin liittyy paljon vaatimuksia ja rajoituksia, joten vain murto-osa vanhoista autoista voidaan tai edes halutaan museorekisteröidä mutta se ei suinkaan tarkoita sitä, että kaikki museorekisteröimättömät autot olisivat vähemmän autenttisia kuin museoautot. Ne voivat olla jopa autenttisempia ja alkuperäisemmässä kunnossa kuin museorekisteröidyt autot.

Mielestäni museoauton tärkein ominaisuus on alkuperäisyys. Alkuperäisyyden vaatimus esitetään jo museoajoneuvoasetuksessakin mutta erityisen tärkeä merkitys alkuperäisyydellä on auton kokemisessa. Jos vanha auto ei ole alkuperäisessä kunnossa, se on menettänyt auransa tai ainakin osan siitä.

Museoajoneuvoasetuksen mukaan museoajoneuvo on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa tai entistetty asianmukaisesti (Ajoneuvolaki, luku 2, 24. §)

Museoajoneuvoasetuksessa käytetään sanaa alkuperäinen eli museoajoneuvon on oltava mahdollisimman pitkälle alkuperäisessä

kunnossa tai sen tulee olla entisöity alkuperäistä vastaavaksi. Vuonna 2007 voimaan tulleen museoajoneuvoasetuksen tulkinnan mukaan museoitavalta ajoneuvolta vaaditaan viimeistelytasoa, joka vastaa käyttämätöntä tehdastekoista ajoneuvoa. Mobilisti – lehden toimittaja Janne Halmkrona pitää tulkintaa virheellisenä, koska ennen tätä tulkintaa museoajoneuvoissa hyväksyttiin myös ajoneuvon aktiiviaikana tulleet jäljet ja aikakauden mukaiset lisäykset ja muutokset. (Halmkrona 2010, 5.)

Käytännössä tiukka linja vaatia ajoneuvolta uudenveroista ilmiä, on kääntynyt museoajoneuvoasetuksen vastaiseksi, koska uudenveroisuutta vaaditaan alkuperäisyyden kustannuksella. Vain sillä perusteella, että aidot alkuperäiset osat ovat vuosien varrella luonnollisesti kuluneet, ne on museoinnin yhteydessä vaihdettava uusiin, nykyaikana valmistettuihin jäljitelmiin. Halmkronan mukaan alkuperäisyyden määritelmään voitaisiin aivan hyvin hyväksyä kulumisen, kauhtuminen ja ajoneuvoon sen aktiiviaikana tehdyt muutokset. ”Autohan on alkuperäinen vain kerran. Entisöinnin jälkeen se ei enää ole alkuperäinen.” (Halmkrona 2010, 5.)

Onneksi tähän asiaan tuli pieni parannus 2011 vuoden kesällä, kun tuli voimaan asetus, jossa museoajoneuvoksi voidaan hyväksyä ajoneuvo myös konservoinnilla. Konservoinnissa pyritään säilyttämään ajoneuvon historia eikä konservoimalla entistetty ajoneuvo vastaa uutta ajoneuvoa vaan "ajan patina" on sopivissa määrin säilytetty.

Joten ajoneuvojen museorekisteröintikäytännöissä ollaan mielestäni menossa nyt oikeampaan suuntaan.

Pidän museoautoja auraattisina esineinä. Niissä on vahvasti läsnä menneen, saavuttamattoman ajan henki, jota ne ilmentävät. Niillä jokaisella on ainutlaatuinen historia ja niissä näkyy historian jäljet. Niin minä haluan ajatella. Halmkronan kirjoitus herätti minut ajattelemaan esittelemäänsä epäkohtaa. Museoajoneuvoja uudistetaan alkuperäisyyden kustannuksella. Kuinka museoajoneuvojärjestöt voivat siirtää taka-alalle toimintansa olennaisen merkityksen, joka mielestäni on kunnioittaa ja säilyttää vanhoja ajoneuvoja. Kiitän onneani, että oma autoni meni museoajoneuvotarkastuksesta läpi ilman muutoksia. En olisi suostunut vaihtamaan alkuperäisiä osia uusiin. Autossani hienointa on nimenomaan vanhan ajan henki ja tunnelma, joka autossa vallitsee. Vanha auto ei saa tuoksua uudelta. Autojen entisöinti alkuperäisyyden kustannuksella on mielestäni väärin. Ajan myötä tapahtuva kuluminen on luonnollista ja juuri pienet virheet tekevät autosta ainutlaatuisen. Kuluminen kuuluu auton elinkaareen. Juuri se tekee autosta aidon ja ainutlaatuisen. Mielestäni auto menettää osan itsestään ja aurastaan joka kerta, kun siihen vaihdetaan jotakin uutta. On pyhäinhäväistys vaihtaa vanhaan autoon vain ulkonäön vuoksi vanhaa mallia kopioiva uusi tusinatuote, jolta puuttuu aito ajan henki. Ja kuluminen itsessään on vanhoissa autoissa olennainen, kaunis ominaisuus.

Mielestäni museo-sanankäyttökin itsessään asettaa tiettyjä vaatimuksia ja ennakko-odotuksia. Museoauto-terminä antaa ymmärtää, että se edustaa aidosti vanhaa, ei nykyaikana valmistettua vanhan mallin mukaista jäljennöstä. Jäljennöksiltä puuttuu aura. Niistä puuttuu henki, joka tekee aidoista esineistä kiehtovia ja lumoavia.

Vanhoissa autoissa kuuluu mielestäni olla virheitä. Ei niiden ole tarkoitus olla täydellisiä ja uutta autoa vastaavia. Aika luo persoonaa. Vaikka Valiantini vastaa ulkoasultaan alkuperäistä, miltei uutta itseään, sen ikä ja aura tulee ilmi muista seikoista, niistä pienistä nyansseista, ominaisuuksista, jotka tekevät siitä erityisen. Ensinnäkin jo mainitsemani tuoksu, joka ei todellakaan ole uuden auton tuoksu. Koska penkkien verhoilut ovat alkuperäiset, niissä näkyy kulumisen merkkejä. Autoni sammuu risteyksiin, jos sitä ei huomaa kaasutella. Vaihdetta vaihtaessa se meinaa sammua ja jälleen kaasuttaessa se hyökkää äkillisesti. Jarrut ovat mitä ovat, eivät tehokkaimmasta päästä mutta kyllä auton pysähtymään saa, jossain vaiheessa. Nämä ovat Valiantin persoonallisia ominaisuuksia, jotka pitää vain tietää, kun sillä ajaa. Kuitenkin näistä haasteista huolimatta ja osaksi niiden ansiosta Valiantilla ajamisen kokemus korvaa kaiken vaivan.

5.6. Vanha auto katseen kohteena

”Jos niitä tahdottomasta muistista kotoisin olevia mietteitä, jotka pyrkivät ryhmittymään tarkastelun kohteen ympärille, kutsutaan niiden auraksi, niin tarkastellun esineen aura vastaa kokemusta, joka erottuu käyttöesineestä harjoituksena. Kameraan ja myöhempiin vastaaviin kojeisiin rakennetut menetelmät laajentavat tahdonalaisen muistin kenttää; ne tekevät mahdolliseksi tapahtuman kuvan ja äänen vangitsemisen milloin tahansa kojeiden avulla. Niistä tulee siten olennaisia aluevaltauksia yhteiskunnassa, jossa harjoitus tyypistyy.”
(Benjamin 1986, 75)

Mielestäni Benjamin tarkoittaa harjoituksella auran kokemista eli esineen lähellä olemista ja esineen katsomista juuri siinä tilanteessa ja hetkessä, kuin esine ja sen aistija eli kokija kulloinkin ovat. Ei ole sama asia katsoa vanhaa autoa videolta kuin oikeasti kokea sen läsnäolo tässä hetkessä. Kaikki on nykyään kaikkien koettavissa tai ainakin niin kuvitellaan. Video ja valokuvaustekniikka ovat jatkuvasti läsnä ja kännyköiden ansiosta kuka tahansa pystyy tallentamaan minkä tahansa hetken videolle tai valokuvalle ja levittää sen saman tien Internetin kautta kaikkien nähtäväksi ja koettavaksi. Mutta se ei ole todellinen kokemus. Kuvien kautta ei voi kokea auraa eikä se siitä syystä tuota todellista kokemusta. Videoista ja kuvista puuttuu aura,

koska katse on vain yhdensuuntainen. Valokuvassa oleva kuvattu kohde ei voi katsoa takaisin, koska se ei ole läsnä samassa paikassa ja hetkessä kuin katsojansa.

Benjaminin mainitsevat kojeet eli erilaiset tallennusvälineet hävittävät auran esineiltä ja taiteelta. Jatkuvasti kehittyvä tekniikka toistaa todellisuutta tarkemmin kuin omat silmämme. Ne näyttävät kaiken niin tarkasti, ettei mielikuvitukselle jää mitään sijaa ja kaikki on esillä. Koska kaikki on näkyvissä, salaisuudelle ei jää enää sijaa eikä Benjaminin kuvailemaa harjoitusta, auran hengittämistä, voi tapahtua. Katseen kohteena olevat esineet muuttuvat vain pinnoiksi. Esineet, jotka ovat vain pintaa, eivät kiinnosta meitä, koska niillä ei ole meille mitään annettavaa.

Benjaminin mukaan katseessa asuu toive saada vastaus siltä, jolle se on lahjoitettu ja kun katse saa vastauksensa, silloin on kyse auran kokemisesta. Nähty tai nähdyksi itsensä uskova iskee katseen takaisin. Takaisin isketty katse voi kiinnittyä ajatuksissa niin sielun silmän katseeseen, kuin katseeseen sanan tiukassa mielessä. Auran kokemuksessa on siis lopulta kyse siitä, kun ihmisyhteiskunnassa tavanomainen reagointitapa, katsominen ja takaisin katsominen, laajennetaan koskemaan elottomia olioita ja luontoa. (Benjamin 1986, 79.)

Ihmisillä on olemassa suhde ympäristöön, luontoon ja ympäröivään esineistöön eli elottomiin ihmisen rakentamiin esineisiin. Mutta voiko eloton esine vastata katseeseen ja iskeä katseen takaisin kuten Benjamin asian ilmaisee? Hänen mielestään auran kokemus edellyttää tätä.

Katsoja odottaa katseensa kohteelta katsetta takaisin eräänlaisena vastauksena. Mutta mihin me kaipaamme vastauksia? Mitä vastauksia haluan vanhalta harrasteajoneuvoltani? Onko kyseessä eräänlainen vuoropuhelu ja voinko oppia jotakin tuolta vanhalta esineeltä?

Valiant on saanut osakseen paljon katseita menneinä vuosina. Olen miettinyt, voiko katseesta jäädä kohteeseensa jälki. Onko auto kerännyt ja säilyttänyt itseensä vuosien aikana kohdistuneet katseet? Ja kuinka ajatus tästä vaikuttaa omaan suhtautumiseeni? Voin vain kuvitella, kuinka monet katseet ovat Valiantiani ihailleet vuosikymmenien aikana ja minkälaiset ihmiset ovat päässeet sitä katsomaan tai koskemaan. Mielestäni esineisiin varautuu katseiden ja kosketusten kautta jonkinlainen voima. Se on tietynlaista elämänviisautta ja kokemusta, joka on osa esineen elinkaarta ja sen perinnettä. Auto on ollut osa ihmisten elämää, yhteiskuntaa, yhteisöä ja se kaikki elää auton kautta edelleen. Auto ikään kuin kertoo minulle tarinoita.

Itse koen autoni jollakin tasolla elävänä organismina, vaikka tiedän sen olevan vain esine. Joka kerta, kun hengitän sen auraa, se antaa jotakin uutta itsestään. Se paljastaa jonkun uuden salaisuuden itsestään mutta se ei koskaan paljasta itseään täysin.

Kun aloin alun perin kirjoittaa vanhojen autojen aurasta, minusta tuntui, ettei tällaisesta asiasta voi yksinkertaisesti kirjoittaa. Tunsin olevani epärealistinen ja naiivi. Ja siltä minusta tuntuu silloin tällöin edelleen. Mutta jokin asia noissa vanhoissa vekottimissa kiehtoo niin monia ihmisiä. Uskon, että auran kokemus on taustalla, vaikkei sitä tiedostettaisikaan tai ainakaan myönnettäisi mutta uskon, että monilla harrastajilla on samankaltaisin kokemuksia kuin minulla. Heidän autonsa elää ja se kertoo heille tarinoita ainutlaatuisen itsensä kautta.

5.7. Milloin vanha auto menettää auransa?

Museoauto on auraattinen. Vanha auto on auraattinen mutta milloin aura katoaa tai edes osa siitä kadotetaan? Uudella autolla ei ole auraa. Uusilla osilla, uudella tekniikalla sitä ei myöskään ole. Missä menee raja? Kuinka paljon vanhaan autoon voi laittaa uusia osia? Milloin se ei enää edusta omaa aikakauttaan vaan nykyaikaa? Milloin vanhan ajan henki ja auton sielu menetetään?

Kaikkein auraattisin vanha auto on mahdollisimman alkuperäisessä kunnossa. Siinä on alkuperäinen tekniikka, sisustus ja ulkoasu. Se ei jäljittele alkuperäistä itseään vaan on sitä aidosti. Se henkii täydellisesti omaa aikakauttaan ja sen ajan tunnelmaa. Sellaisessa autossa istuessa voi kokea jotakin ainutlaatuista.

Kirjoitin jo aiemmin (5.6. *Aitous*) siitä, kuinka museoautoja kunnostetaan eräissä tapauksissa alkuperäisyyden kustannuksella. Alkuperäisyys ja autenttisuus ovat mielestäni tärkeitä museoauton ominaisuuksia ja edellytyksiä auran olemassaololle ja auton uudenveroiseksi entisöiminen alkuperäisyyden kustannuksella on mielestäni väärin. Auto menettää aina osan alkuperäisestä itsestään ja aurastaan, kun siihen vaihdetaan uusia osia. Iän myötä tapahtuva kuluminen ja käyttöä haittaamattomat kauneusvirheet kuten lommot eivät ole pahasta vaan ne nimenomaan tekevät autosta ainutlaatuisen,

säilyttämisen arvoisen yksilön, jolla on kerrottavaan tarinoita menneisyydestä.

Täydellisesti entisöity ja läpikäyty, uusilla, vanhaa jäljittelevillä osilla varustettu vanha auto omistaa vain pisaran entisestä aurastaan, hengestään ja sielustaan. Tällainen auto on vain kaunis katsella mutta tyhjä merkityksiltään. Se on vain pintaa eikä sillä ole meille mitään annettavaa. Autoharrastuksessa ei ole mielestäni kyse pelkästään estetiikasta ja ulkonäöstä. Tämä ei ole pinnallinen harrastus. Ainakin minulle tämä harrastus on paljon muuta. Tämä on ennen kaikkea kunnioitusta vanhaa aikaa ja sen esineistöä kohtaan ja kaikki muutokset, mitä sen ajan esineistölle eli tässä tapauksessa autoille tehdään, on tehtävä arvostaen vanhaa esinettä ja pyrittävä säilyttämään sen alkuperäinen henki mahdollisimman pitkälle.

Autojen kustomointi onkin sitten täysin oma juttunsa. Siinä on jo lähtökohdiltaan kyse autojen muokkaamisesta, eikä siinä pyritä säilyttämään auton alkuperäistä ulkoasua tai ominaisuuksia. Tai ainakaan se ei ole rakentamisessa päälähtökohtana tai tavoitteena. Autojen kustomointi on taiteenlaji, jossa käytetään ikään kuin raaka-aineena vanhoja autoja ja niistä tehdään jotakin aivan uutta. ”Kustomoinnin voi viedä niin pitkälle, että auton alkuperäinen identiteetti katoaa ja sen voi ajatella olevan kokonaan uusi automalli (Vartiainen 2010, 8)”. Kyse on rakentelusta eikä sillä edes pyritä säilyttämään alkuperäistä henkeä tai auraa. Mutta kustomointiakin

tehdään harrastajasta riippuen eri lähtökohdista. Osa kustoimoijista ottaa huomioon auton alkuperän ja muutoksia tehdään hillitysti sen mukaisesti, mikä autoon todella sopii eivätkä muutokset ole ristiriidassa auton alkuperäisen ilmeen ja käytön kanssa. Mutta joka tapauksessa kustomointi on nimensä mukaisesti muokkaamista ja muuttamista. Se on mielikuvituksellista rakentamista eikä sillä pyritä entisöityyn ulkoasuun.

Autojen kustomointia on tapahtunut niin kauan kuin on ollut autojakin. Autojen kustomointi on saanut alkunsa hot rod-harrastuksesta. Hot rod-harrastuksen siemen kylvettiin jo ensimmäisen maailmansodan jälkeen, jolloin autokanta alkoi lisääntyä ja ihmiset innostuivat kilpailemaan autoillaan. Kilpailuja varten autojen suorituskykyä alettiin itse parannella. Kaliforniassa autoilla ajettiin nopeusennätyksiä kuivien suolajärvien pohjissa. (Vartiainen 2010).

Toisen maailmansodan jälkeen osavalmistajia oli jo paljon. Pelkästään Fordin Flathead-sivuventtiilimoottoriin arvioidaan olleen yli 200 osavalmistajaa. Harrastus alkoi nopeasti levitä Kalifornian aluetta laajemmalle, kun tieto osien saatavuudesta alkoi kiiriä ja 50-luvulle tultaessa hot rod-harrastus oli Amerikassa jo erittäin suosittua. (Maxwell 2012, 23–25.)

Nykyään Street rodilla tarkoitetaan teknisesti nykyaikaistettua, alun perin ennen vuotta -49 valmistettua autoa ja niistä suuri osa on hot rodeja, jotka perustuvat 20- ja 30-lukujen Ford-malleihin. Hot rod –

harrastuksessa on pitkälti kyse kustomoinnista ja rakentamisesta, koska alkuperäisessä kunnossa säilyneitä rodeja ei ole, vaan käytännössä tarjolla on vain huonokuntoisia aihioita, joista aletaan rakentaa mitä mielikuvituksellisempia autoja. Mutta jos sattuu löytämään hyvin säilyneen projektin, on siitä mahdollisuus rakentaa myös alkuperäistä mukailevan version, jossa on mahdollisimman paljon jäljellä alkuperäisiä osia. Silloin alkuperäinen aura ja henki saattaa olla aistittavissa rodissakin.

Mielestäni aura ja tunnelma ovat kuitenkin aistittavissa 40-50-luvuilla kustomoiduissa rodeissa, koska silloin ne henkivät nimenomaan sen ajan hot rod-kulttuuria. Joten myös rakennettu auto voi olla auraattinen, vaikkei se olisi alkuperäinen. Se riippuu täysin kustomoinnin ajankohdasta. Mutta pääasiassa nykyajan kustomoidut rodit eivät mielestäni ole auraattisia autoja. Ne ovat vain kauniita katsella. Ehkä siitä syystä minua itseäni kiehtovat rodeista ainoastaan silottelemattomat, ruosteiset, riisutun näköiset rodit, joista huokuu vanha aika, rosoisuus ja luonne. Viimeisen päälle maalatut, puunatut ja hienolla tekniikalla varustetut autot eivät voisi minua vähempää kiinnostaa.

Mutta milloin rakennettu auto menettää auransa? Missä menee raja? Aura on havaittavissa, kun autoon istuu. Jos silloin vanhan ajan tunnelma on havaittavissa ja auto tuoksuu vanhalta, silloin aura on olemassa. Mutta jos auto kiiltää uutuuttaan niin ulkoa kuin sisältäkin,

silloin aura on kadotettu ja auto on enää vain kaunista pintaa. Eikä sillä ole mitään merkitystä, vaikka runkorakenteet olisivat alkuperäiset. Jos vanhaa alkuperäistä autoa ei pysty uuden pinnan alta havaitsemaan, silloin auto ei ole enää vanha auto eikä se edusta enää vanhaa aikaa aidosti. Siitä on tullut vanhan auton reproduktio, kopio. Se on rakennettu uusi auto eikä sellaisella voi olla auraa.

Replica on jäljennös alkuperäisestä autosta. Replicassa ei välttämättä ole yhtään alkuperäistä osaa. Se on uusista osista rakennettu alkuperäisen mallin mukainen kopio. Varmaankin eniten jäljennetty auto on Ac Cobra, joita on alun perin valmistettu alle 1000 kappaletta vuosina 1962-65. Cobrasta on tarjolla replica-rakennuspaketteja, joiden avulla pystyy rakentamaan toisen auton alustalle jäljitelmä-Cobran. Kanta-autona voidaan käyttää esimerkiksi Ford Taunusta. Jopa Suomesta löytyy Cobra -jäljennöksiä harrastavien oma klubi, Cobra Replica Owners' Club. Luonnollisesti tällaisilta jäljennöksiltä puuttuu aura, koska ne ovat uusista osista rakennettuja uusia autoja. Ne eivät ole vanhoja harrasteautoja, vaikka erehdyttävästi sellaisilta näyttävätkin.

6. VANHA AUTO KOKEMUKSENA

Turo-Kimmo Lehtonen liittyy nyky-yhteiskunnan suhtautumisessa esineisiin ja tavaroihin neljä piirrettä: Ensimmäkin meillä on tavaraa määrällisesti paljon ja koemme tarvitsevamme sitä jatkuvasti lisää. Toiseksi yksittäisillä tavaroilla ei ole meille mitään merkitystä, koska kaikki on korvattavissa. (Lehtonen 2008, 83.) Tavaroita on tarjolla meille joka paikassa ja monessa muodossa. Puutetta tuntuu olevan vain rahasta, jolla tavaroita ostetaan ja siksi rahantarpeemme kasvaa jatkuvasti eikä sitä tunnu koskaan olevan riittävästi. Kolmanneksi suuri osa tavaroistamme on kertakäyttöisiä (Lehtonen 2008, 83). Joko ne ovat alun perinkin suunniteltu kertakäyttöisiksi tai sitten ne jäävät



käytännön syistä kertakäyttöisiksi esimerkiksi muodin nopeiden muutosten tai tuotteen kestämyyden vuoksi. Neljänneksi kaikki tavara on meille kauppatavaraa (Lehtonen 2008, 84). Voimme ostaa mitä tahansa. Koska ostamme kaiken tavaran marketeista, pakattuina kiiltäviin muovikääreisiin, olemme unohtaneet tavaran alkuperän, sen tuotanto-olot ja tuotteen taustalla olevat ihmiset.

Suhtautumisemme tavarahan on siten yleisesti ottaen tunteetonta. Esineet eivät merkitse meille mitään, koska ne ovat lyhytikäisiä, korvattavia ja niitä on määrällisesti paljon. Nykyajan esineet ovat vain pintaa eivätkä siten tarjoa meille mitään muuta kuin kaunista katseltavaa. Ne ovat teollisuuden valmistamia massatuotteita, joita saa rahalla ja ne ovat kenen tahansa hankittavissa. Ehkä juuri tästä syystä vanhat tavarat, vanhat autot mukaan lukien, ovat kasvattaneet suosiotaan. Vanhat esineet eroavat monella tavalla nykyajan tavaramassasta. Niillä on oma historiansa ja ennen kaikkea ne ovat ainutlaatuisuutensa vuoksi korvaamattomia. Niiden menneisyyteen liittyy ihmisiä ja tarinoita. Esineillä ovat olleet omat valmistajansa ja edelliset omistajansa ja siten ne ovat osa perinnettä. Niitä ei voi vain ostaa vaan ne on ensin löydettävä. Vanhoihin esineisiin kiintyy eri tavalla tunnetasolla. Ainakin itse koen, että jos onnistun hankkimaan itselleni ainutlaatuisen vanhan esineen, niin on tarkoitettu. En ole kohdannut esinettä sattumalta. Valiant on tarkoitettu minulle. Se ei

tule olemaan minulla välttämättä koko ikääni mutta se on tarkoitettu minulle nyt.

Vanhojen autojen harrastuksessa on kyse elämästä vanhan auton kanssa ja sen tarjoamista ainutlaatuisista kokemuksista. Vanhat autot tarjoavat harrastajilleen jotakin erityistä, jota ei muualta voi saada.

Minulle kokemukset tarkoittavat elämistä. Kokemukset tarjoavat meille ainutkertaista, arvokasta tietoa, jota emme voi muulla tavalla kuin kokemalla saada. Kokemukset kasvattavat ja tekevät ihmisestä sen, mikä hän on. Kokemukset luovat persoonan.

6.1. Kokemuksen edellytykset

Benjaminin mukaan kokemus ei muodostu muistiin tiukasti kiinnittyneistä seikoista vaan mielen tiedostamattomat asiat vaikuttavat siihen, millainen kokemus muodostuu. Kokemus myös sulautuu sekä kollektiiviseen että yksityiseen perinteeseen (Benjamin 1986, 13).

Kokemukseen vaikuttaa oma ja yhteisöllinen menneisyytemme, aiemmat kokemuksemme ja elämyksemme. Kokemuksessa itse kokija on subjektiivisesti läsnä ja aktiivinen toimija ja hän sulauttaa omat

aiemmat kokemuksensa, oman perinteensä, osaksi uutta kokemusta. Kuitenkin monet kokemukseen vaikuttavat muistot ovat tiedostamattomia. Emme muista niitä mutta ne vaikuttavat uusiin kokemuksiimme. Jokin uusi kokemus voi yllättäen olla meille hyvinkin vaikuttava, koska tiedostamaton puolemmme luo kokemuksen. Uudet kokemukset voivat myös tuoda mieleen muistoja, jotka ovat unohtuneet; esimerkiksi lapsena koetun hetken, joka muistuu mieleen tutun tuoksun kokemisen kautta.

Itselleni tuoksut merkitsevät paljon. Varsinkin tuoksut, jotka viittaavat vanhaan, menneeseen aikaan. Vanhan kirjan tuoksu, vanhan talon tuoksu, vanhan auton tuoksu. Aivan kuin tuoksuun olisi tallentunut kaikki menneet vuodet ja ajan kulku. Aivan kuin jokainen vuosi olisi jättänyt merkkinsä tuoksuun. Samalla tavalla kuin puun runkoon kasvaa uusi vuosirengas jokaisena vuonna, tuoksuun kerrostuu uusia elementtejä vuosi vuodelta. En tiedä, miksi vanhat tuoksut vaikuttavat minuun. Ehkä niissä on jotakin tuttua ja turvallista. Tuoksun kautta voi kokea esineen auran. Tuoksu itsessään on myös arvoituksellinen eikä siitä voi päästä täysin selvyyteen. Emme voi tietää, mistä kaikesta vanhan esineen tuoksu koostuu.

Benjaminin mielestä media ei pysty tarjoamaan meille kokemuksia, koska sen käyttämä kieli ei jätä mitään mielikuvituksen varaan ja kokemus vaatii mielikuvitusta (Benjamin 1986, 16). Media tarjoaa meille sensaatiohakuista uutisvirtaa, joka virtaa lävitsemme emmekä

edes havaitse sitä. Kaikki tuodaan esiin valmiiksi pureksittuna, tietystä näkökulmasta katsottuna, mahdollisimman pitkälle selvitettyinä informaationa, jota me kuuntelemme massana, mitään suodattamatta, kuuliaisina, mitään kritisoiematta. Nielemme kaiken meille syötetyn ja olemme kaikesta samaa mieltä. Meistä tehdään ihmisiä, jotka eivät ajattele itse vaan keräämme ajatukset ulkoapäin. Valitsemme näkökulmamme ja mielipiteemme ulkopuolelta tarjotuista mustavalkoisista vaihtoehdoista.

Median hallitsema maailma on sensaatioiden maailma. Ihmisiä halutaan hätkähdyttää ja heille pyritään aiheuttamaan shokkeja uutisoinnin kautta. Iltapäivälehtien otsikot myyvät sensaatioilla, jotka ovat kärjistettyjä tai täysin keksittyjä. Koska meidän ei anneta ajatella itse emmekä voi käyttää omaa mielikuvitustamme asioiden havainnointiin, emme pysty liittämään median antamaa informaatiota omaan perinteeseemme. Siksi mikään ei tunnu enää miltään eikä mikään luo meille muistijälkeä. Media ei luo meille kokemuksia, joten kokemukset on löydettävä muualta.

Benjaminin mukaan kaikki viestinnän muodot erottuvat puolestaan viestinnän yhdestä vanhimmasta muodosta, tarinankerronnasta. ”Sen tavoitteena ei ole välittää tapahtumaa sinänsä (informaation tavoin); se upottaa sen kertojan elämään antaakseen sen kuulijoille kokemuksena. Sillä tavoin kertojan jälki tarttuu siihen kuin savenvalajan kädenjälki ruukun pintaan.” (Benjamin 1986, 17.)

Tarina on jokaisena kerrottuna kertana erilainen. Kertojasta ja kuulijoista riippuen se elää ja saa uusia painotuksia. Tarina ei ole yksiselitteinen eikä se koskaan paljasta jokaista salaisuuttaan. Se kasvaa, se muotoutuu ja se jättää asioita mielikuvituksen varaan. Sekä kertoja että kuulijat pystyvät liittämään sen omaan perinteeseensä ja kokemaan tarinan subjektiivisesti.

Myös esinettä voidaan pitää tarinan lähteenä. Juhani Kostetin mielestä vanha esine on ennen muuta lähde, jolla on kerrottavanaan kertomus tai tarina menneisyydestä ja joka on siitä syystä säilytettävä (Kostet 2000, 20).

Vanha auto on historiallinen lähde. Se, mikä tekee vanhoista autoista todella kiehtovia, on niiden kyky tuoda vanha aika osaksi nykyaikaa. Ne kertovat vanhan ajan kauneusihanteista ja arvoista ja kun niillä pääsee ajamaan, ne ovat kuin aikakoneita. Vanhat autot ovat mielikuvituksemme temmelyskenttiä. Ne luovat mieliimme tarinoita ja mielikuvia menneisyydestä ja juuri tällä tavoin ne toimivat historiallisina lähteinä, joiden avulla nykyihminen pääsee kokemaan osan vanhaa aikaa. Vanhat autot tarjoavat aitoja kokemuksia.

6.2. Vanha auto on aikakone

Vanhan auton auran kautta saa kosketuksen menneeseen aikaan. Kun autoon istuu, voi aistia auton edustaman aikakauden visuaalisesti mutta myös tuoksun ja tunnelman kautta. Vanhassa autossa aika on pysähtynyt ja kaikkea ympäröi rauha ja hitaus. Vaikka auto on ollut täällä jo kymmeniä vuosia, se on pysynyt tietyllä tavalla muuttumattomana. Se on edelleen sama auto kuin aikoinaan valmistuttuaan. Se on nähnyt paljon, sillä on ajanut monet kuskit mutta silti aika sen sisällä ei kulje. Auton sisätila on suljettu nykyajalta. Vaikka ympärillä maisemat kertovat muuta, ratin takana istuessa elää toista vuosikymmentä.

Kyseisen ilmiön voi havaita erityisesti alkuperäisessä kunnossa säilytetyissä autoissa kuten Valiantissani. Valiantin sisätilassa nykyaikaa henkii ainoastaan radiosta kuuluva nykyaikainen musiikki. Radio itse on kuitenkin alkuperäinen ja edelleen täydellisesti toimiva. Siinä on jopa automaattinen kanavahaku.

Vanhan auton aura henkii vanhaa aikaa ja se siinä on erittäin kiehtovaa. Alkuperäinen vanha auto on keino kokea mennyt aika, jota me nostalgiaan hukkuneet niin kovin kaipaamme, vaikka emme ole sitä koskaan edes kokeneet. Ehkä sitä kaipaakin niin paljon juuri siitä syystä. Haluamme saada osamme ajasta, jota emme ole päässeet

elämään ja vanhat autot ovat siihen yksi keino. Vanha aika on mahdotonta kokea ja elää, joten sen tunnelmia pyritään tavoittamaan vanhojen esineiden, autojen, vaatteiden ja sisustuksen avulla.

Auto tilana on myös siitä kiehtova, että se on liikkuva tila. Se on suljettu ja yksityinen tila mutta sillä voi liikkua julkisissa paikoissa, joten sinne voi nähdä ja näet sieltä itse ulos. Se on siis jollain tavalla julkinen tila muiden ihmisten katseiden kautta ja vanha harrasteauto kerää paljon uteliaita katseita.

Vanhalla autolla ajaminen on samaan aikaan hyvin rauhoittavaa ja harmonista mutta samalla hieman hämmentävää. Vanhaan harrasteautoon liittyy tunnesiteitä ja sen kanssa tuntee elävänsä symbioosissa. Se on osa minua ja siksi sen vieminen näytille ihmisten ilmoille, tuntuu oudolta. Se on kuin toisin osan omaa persoonaani kaikkien ihmisten katseltavaksi. Paljastan jotakin itsestäni julkisesti. Auton sisätila on yksityinen alueeni mutta ajaessani yleisillä paikoilla, teen siitä kaikille avoimen. Tämän lisäksi ristiriitaisia tunteita aiheuttaa ajan kokeminen. Auton sisällä vallitseva vahva vanhan ajan tunnelma sekoittuu moderniin nykyaikaan, joka paljastuu ikkunoista ulos katsottaessa. Silloin tuntuu siltä, kuin olisin väärässä ajassa. Aikakaudet sekoittuvat ja se tekee kokemuksesta hieman hämmentävän mutta ainutlaatuisen. Ajaessani vanhalla autolla keskellä nykyajan liikennettä tunnen oloni vähän kapinalliseksi. Olen erilainen kuin muut ja uskallan erottua massasta.

6.3. Vanha auto on kannanotto

Benjamin kirjoittaa massakulttuurista näin: ”Nykyisin esineiden ”tuominen lähemmäksi”, lähemmäksi ennen muuta joukkoja, on yksi yhtä intohimoinen pyrkimys nykyihmisessä kuin jokaisen tilanteen ainutkertaisuuden voittaminen sen uusintamisella (Benjamin 1989, 130).” Nykyihmiset haluavat omistaa asioita ja esineitä ja koska kaikki haluavat samoja asioita, esineitä uusinnetaan eli kopioidaan. Elämme massakulttuurissa, jossa ihmiset kopioivat esineiden lisäksi toistensa elämiä ja identiteettejä. Halutaan olla samanlaisia kuin muut.

Massakulttuuri yhdenmukaistaa ihmisiä ja lisää ihmisten kulutusta. Trendit ohjaavat kulutusta, koska halutaan olla aallon harjalla ja menestyä elämän joka osa-alueella. Elämää muokataan trendien kautta, kopioidaan elämäntapoja ja jopa persoonallisuuden piirteitä median luomien mallien pohjalta. Aivan kuin ihmiset olisivat nykymaailmassa epävarmoja omasta identiteetistään vielä aikuisiälläkin. Koko ajan etsitään itseä ja yritetään kehittää itseä paremmaksi ihmiseksi. Kehittämisen keinot eivät kuitenkaan vie eteenpäin, koska kehittymiseen pyritään kehittämällä ulkoista habitusta ja superihmisen mallit tulevat ulkoa päin. Markkinatalous ohjaa elämäämme ja valintojamme. Nykyihmistä vaivaa se piirre, että hänen on omistettava sama materia kuin naapurillakin, jotta hän

vaikuttaisi ulospäin ainakin yhtä menestyneeltä. On oltava farmari-Volvo, valmistalo, kaksi lasta, vakituinen työ ja vähintään kerran vuodessa on päästävä Thaimaahan. Ihmiset kopioivat toistensa elämäntapoja ja kuluttavat siihen kaiken energian, ajan ja rahat ja samalla kadottavat itselleen tärkeät asiat. Aikuiset ihmiset käyttäytyvät kuin identiteettiään etsivät teini-ikäiset. He ovat epävarmoja, koska he ovat kadottaneet oman identiteettinsä kulutushysterian alle.

Vanhalla autolla ajaminen on mielestäni kannanotto. Vanhojen autojen harrastajat haluavat erottua massasta. Heidän arvomaailmansa eroaa siitä, mitä nykyaikana yleisesti pidetään arvossa. Kuten alakulttuureissa yleensäkin, myös vanhojen autojen harrastamisessa on kyse jossain määrin kapinoinnista massakulttuuria ja yleistä ajattelutapaa vastaan. Arvostamalla mennyttä aikaa ja kunnostamalla vanhoja autoja, kyseiset harrastajat kapinoivat nykyajan kertakäyttökulttuuria vastaan. He uskaltavat erottua ja olla persoonallisia.

Vanhojen autojen harrastajat ovat pieni porukka ja he edustavat pientä murto-osaa suomalaisista. He muodostavat yhdessä vanhojen autojen harrastajien alakulttuurin mutta se jakaantuu vieläkin pienempiin porukoihin, koska monilla harrastajilla on erityiset intohimon kohteensa. Harrastajilla on omia pieniä harrastajaryhmiään esimerkiksi auton valmistusmaan, vuosikymmenen tai merkin mukaan. Vanhojen autojen harrastuksessa on siis jossain määrin kyse myös

erikoistumisesta. Halutaan harrastaa juuri tietynlaisia vanhoja autoja. Tässä mielessä vanhojen autojen harrastamisessa on kyse myös identiteetin luomisesta.

6.4. Vanha auto osana harrastajan identiteettiä

Kukin harrastus paljastaa jotakin harrastajastaan. Harrastuksen kautta ihmiset ilmentävät jotakin olennaista itsestään, omista mieltymyksistään ja taipumuksistaan. Harrastuksen kautta sekä kuulutaan joukkoon että erottaudutaan joukoista. Harrastuksen kautta ihminen määrittelee, millainen hän on tai haluaa olla ja millaiseen joukkoon hän haluaa kuulua. Harrastus määrittelee ihmistä. Harrastus luo osaltaan identiteettiä.

Suuri osa vanhojen autojen harrastajista on saanut kipinän harrastukseen nuorella iällä. Harrastuksen valinta on ollut tärkeä osa oman identiteetin määrittelyä. Kun nykyajan teini-ikäinen alkaa harrastaa vanhoja autoja, se on keino erottautua massasta. Erikoinen harrastus tekee ihmisestä erityisen. Mutta joka tapauksessa, jonkun esimerkistä harrastukseen jahkaudutaan. Innostus voi syntyä perhepiirissä tai kaveriporukassa. Joten kyse on myös tietyllä tavalla

porukkaan kuulumisesta. Kuulutaan tiettyyn erityiseen porukkaan, joka eroaa muista.

Vanhojen autojen harrastus vaatii harrastajiltaan enemmän omistautumista kuin monet muut harrastukset. Autoharrastus vaatii paljon ajallista ja taloudellista panostusta. Harrastus on olennainen osa elämää ja sen vuoksi se on myös tärkeä osa harrastajansa identiteettiä. Koska harrastukseen suhtaudutaan hyvin intohimoisesti ja sen kautta ilmennetään omaa itseä, vanhojen autojen harrastajat tykkäävät erikoistua tiettyihin asioihin omien mieltymystensä mukaan. Toiset harrastavat vanhoja Volvo Amazoneja, toiset Ford Mustangeja, koska halutaan tuoda omat intohimon kohteet ja erikoisosaamisalueet selkeämmin esiin. Koska yksi harrastaja ei voi harrastaa ja hallita kaikkia vanhoja autoja, on parempi löytää itselle mieluisimmat merkit ja mallit ja erikoistua niihin. Sillä tavalla harrastuksessa pääsee syvemmälle ja pystyy kehittämään itseään harrastajana. Autoharrastuksessa on pitkälti kyse omien taitojensa ja kykyjensä haastamisesta ja kehittymisestä. Sillä tavalla syntyy onnistumisen kokemuksia ja harrastaja voi olla ylpeä itsestään ja saavutuksistaan.

Hans-Georg Gadamerin käyttämä termi vaikutushistoria tarkoittaa historiallisen tapahtuman, tekstin tai taideteoksen kohtaloa, tulkintaa ja vastaanottoa. Jokainen tulkinta on yhteydessä aikaisempiin samaa aihetta koskeviin tulkintoihin ja jokaisella uudella tulkinnalla on

määrätty paikkansa ja hetkensä vaikutushistorian kokonaisuudessa. (Ollitervo 2005).

Vanhoilla autoilla, erityisesti tietyillä automalleilla on oma vaikutushistoriansa eli ne ovat vaikuttaneet jollain tavalla perinteeseemme ja se vaikuttaa edelleen omaan suhtautumiseemme. Tietyt automerkit ja -mallit ovat saavuttaneet erityisaseman harrastajien keskuudessa. Tällaisille erityisille autoille on syntynyt eräänlainen kulttimaine ja ne ovat erittäin arvostettuja ja kalliita autoja. Kulttimaine tietyille automallille tai merkille on saattanut syntyä esimerkiksi vaikuttavan kulttuurisen kokemuksen, esimerkiksi elokuvan kautta. Ford Mustangeja on nähty useissa elokuvissa muun muassa kulttisuosion saavuttaneessa Bullittissa sekä Bond - elokuvissa. Mustang edustaakin monille unelma-autoa ja on erittäin haluttu harrasteauto. Muita kulttisuosion saavuttaneita automalleja ovat muun muassa Dodge Chargerit ja Challengerit.

Automerkin tai -mallin merkitys historiassa vaikuttaa omiin mielikuviimme ja suhtautumiseemme. Vaikutushistoria vaikuttaa siihen, kuinka koemme eri autot ja minkä harrasteauton lopulta haluamme itsellemme.

6.5. Valiant osana omaa identiteettiäni

Kun olen Valiantin ratissa, koen itseni jotenkin eri tavalla. Tunnen olevani itsevarmempi, koska Valiantin ratissa en voi hukkaa massaan. Erotun joukosta, kerään katseita ja olen esillä.

Olen pienestä pitäen halunnut erottua porukasta, olla oma itseni, ainutlaatuinen ja persoonallinen. En ole koskaan esimerkiksi halunnut pukeutua niin kuin muut, enkä edes lapsena halunnut matkia kavereideni tyyliä. Normaali on aina ollut minulle kirosana. Mielestäni kenenkään ei tulisi pyrkiä olemaan normaali.

Ehkä juuri tästä syystä valtavirrasta poikkeava fiftarikulttuuri ja vanhat autot alkoivat kiehtoa minua. Kun puen päälleni 50-luvun vaatteet ja ajan vanhalla amerikanraudalla, erotun varmasti joukosta. Joku voisi pitää tätä huomionkipeytenä mutta itse en koe sitä niin. Satuin vain ihastumaan fiftarikulttuuriin ja 50-luvun estetiikkaan ja omaksuin sen osaksi identiteettiäni. Pukeudun joka päivä 50-luvun tyyliin, enemmän tai vähemmän. Siksi minua ärsyttää suunnattomasti, jos joku kysyy esimerkiksi kaupassa, onko jossakin teemajuhlat. Tyyli on osa identiteettiäni ja auto kuuluu siihen olennaisena osana. Auto on eräällä tavalla asuste. Auto ja pukeutuminen luovat kokonaisuuden. Kun lähdän harrasteautolla liikenteeseen, laittaudun tavallista enemmän. Korkokengät ja mekko on oltava. Ja kukkakoriste hiuksissa.

Ei harrasteautolla voi verkkarit päällä ajaa. Sehän olisi pyhäinhäväistys.

Harrasteauto kertoo omistajastaan, hänen mieltymyksistään ja tyylistään. Minun pieni valkoinen Valintini, kirkkaanpunaisella sisustalla, on selkeästi tyttöjen auto. Olen sisustanut sitä punaisilla sydäntyynyillä, pehmoleluilla ja karvanopilla. Valiant on söpö auto. Mieheni Ford sitä vastoin on kiiltävän musta, kaksiovinen, suuri ja kovaääninen miesten auto. Silloin harvoin, kun minä pääsen Fordin rattiin, löydän itsestäni aivan uusia puolia. Tunnen voiman allani, kun moottori jyllää. Auto on suuri ja tehokas. Jostain syystä se auto herättää minussa miehisiä tuntemuksia, voimaa, adrenaliinia, energiaa, ehkä jopa aggressioita. Taidan olla liian herkkä vaikutteille. Ymmärrän hyvin väitteen, että suuri auto saa miehen tuntemaan itsensä suuremmaksi ja kyvykkäämmäksi.

7. OMA AUTOHARRASTUKSENI

Minulle autoharrastuksessa on kyse elämäntavasta. Olen 50-luku harrastaja ja autoharrastus on olennainen osa kokonaisuutta. Autoharrastus on 50-luku harrastuksen yksi kulmakivistä. Yksi on musiikki, yksi on tyyli ja yksi on ajoneuvoharrastus. Pyhä kolmiyhteys. Jos yksikin osa-alue puuttuu, harrastus ei ole minun mielestäni kokonaisvaltaista.



Ystävät ovat minulle tärkeä osa harrastusta. Täytyy olla samanhenkisiä ihmisiä ympärillä, jotta harrastusta jaksaa jatkaa. Kuten jo aiemmin mainitsin, minulla ja miehelläni on ystäväpariskunnan kanssa yhteinen autoprojekti. Kymmenisen vuotta sitten ystävystyimme meitä hieman vanhemman pariskunnan kanssa, jotka olivat harrastaneet 50-lukua jo vuosia eikä heillä ollut samanhenkisiä ystäviä. Heillä ei myöskään ollut silloin harrasteautoa. Nykyään heillä on kaksi Rambleria, yksi Valiant ja yhteinen projektiauto meidän kanssamme. Tämän pariskunnan kanssa liikumme paljon rockabillykeikoilla, kruisingeissa, autonäyttelyissä sekä rompetoreilla. Käymme nimenomaan auto- ja moottoripyöräharrastajien järjestämällä rompetoreilla, joissa toiset harrastajat myyvät itselleen ylimääräisiksi jääneitä käytettyjä varaosia harrastajakollegoilleen. Kyse on siis eräänlaisesta kirpputoritoiminnasta. Rompetorit keräävät ajoneuvoharrastajat koolle ja ovat siten hyvä tilaisuus tehdä löytöjä ja verkostoitua toisten harrastajien kanssa.

7.1. Yhteisö

Minulle tärkeä osa vanhojen autojen harrastusta on yhteisö ja yhteisön sisäiset tapahtumat, erilaiset näyttelyt, kruisingit ja keikat. Minulle autoharrastus on osa 50-luku- ja rockabillyharrastusta. Vanhojen amerikkalaisten autojen harrastus on osa alakulttuuria, joka elää vireänä nykyajan Suomessa, yhteisö on tiivis ja erilaisia tapahtumia järjestetään paljon varsinkin kesäaikaan.

Minulle kesän tärkein tapahtuma on jo perinteeksi muodostunut Rock´n´roll Jamboree juhannuksena Sastamalan Ellivuoressa. Sinne kerääntyvät 50-luvun rockabilly-musiikkia rakastavat harrastajat kolmeksi päiväksi tanssimaan ja juhlimaan. Suuri osa saapuu paikalle omilla harrasteautoillaan ja leiriytyvät hotellin takapihalle juhannusta viettämään.

Mekin menemme jokaisena juhannuksena ystäväpariskunnan kanssa neljäksi päiväksi Jamboreille. Se on kesän kohokohta. Molemmat pariskunnat menevät omilla autoillaan ja olemme joskus jopa miettineet, että pitäisikö jokaisen mennä omalla henkilökohtaisella autollaan, jotta saataisiin enemmän kalustoa leiripaikalle. Mutta tuo suunnitelma ei ole toistaiseksi toteutunut. Tänä vuonna minulla ja miehelläni on vain yksi harrasteauto liikenteessä, joten Valiant jäi matkasta pois ja menimme mieheni Fordilla. Hän teki siihen

vetokoukun, jotta saimme mukaamme 70-luvulta olevan telttaperävaunun, Combi Kampin, joka kasassa ollessaan muistuttaa peräkärriä mutta sen saa viidessä sekunnissa avattua asuntovaunuksi. Kätevä vekotin ja oikein retrohenkinen. Siinä me kaikki neljä nukuimme sulassa sovussa ja vietimme juhannusta hotellin puistossa viettämässä leirielämää. Rockabilly soi ja grilli oli kuumana koko viikonlopun torstaista sunnuntaihin.

Juhannusjamboreiden tunnelmaa on vaikea kuvailla. Se maailma on kuin kuvitelmaa. Kaikki ovat pukeutuneet 50-luvun vaatteisiin ja rockabillymusiikki soi joka paikassa ympäri vuorokauden. Sen viikonlopun ajan me elämme menneessä ajassa. Vaikka 50-luku on läsnä jokapäiväisessä elämässä, juhannuksena sen kokeminen on jotenkin vahvempaa ja se johtuu vahvasta yhteisöstä. Kun suuri joukko samanhenkisiä ihmisiä kokoontuu yhteen kuuntelemaan rakastamaansa musiikkia ja kaikkialla meitä ympäröi 50-luvun estetiikka, tunnelma tarttuu ja se on kaiken peittävää.

Vaikka tapahtuma on periaatteessa musiikkifestivaali, se on tosiasiasa paljon muutakin. Ainakin minulle kyse on ainutlaatuisesta tunnelmasta ja yhteisöllisyydestä. Juhannuksena näkee aina paljon tuttuja ihmisiä ja tuttuja autoja. Vuosien myötä on tullut tutuksi myös paljon uusia tuttavuuksia, koska ihmisiä kerääntyy yhteen ympäri Suomen. Siellä lauletaan, tanssitaan, nautitaan ja eletään elämää täysillä neljän päivän ajan.

Minulle Ellivuoren juhannus on vuoden päätapahtuma ja kohokohta mutta muitakin keikkoja ja festivaaleja järjestetään ympäri vuoden ja niissä pyrimme käymään aina silloin tällöin lähinnä sen perusteella, missä keikkoja sattuu olemaan. Harvemmin lähdemme mihinkään kauemmas vaan käymme keikoilla lähinnä Pirkanmaalla tai Satakunnassa.

Talli on harrastajan toinen koti, jossa vietetään aikaa jopa enemmän kuin kotona tai töissä. Virroilla asuessamme kuuluimme harrastetalliin. Eli kyseessä oli talli, josta kukin harrastaja maksoi vuokraosuutensa ja sai laittaa siellä omaa harrasteajoneuvoaan. Usein harrastetalleissa on myös baariosa illanviettoa varten ja sellainen myös meillä oli. Kaipaam elämää Virroilla osin tämän menetetyn, ainutlaatuisen harrastajayhteisön vuoksi. Meillä oli paljon tuttuja ja vietimme paljon aikaa tallilla. Mieheni vietti siellä kaiken vapaa-aikansa kesät talvet ja viikonloput kuluivat siellä, joten tietenkin minäkin vietin siellä aikaani, koska muuten en olisi koskaan nähnyt miestäni. Siellä parannettiin autoja ja maailmaa, juhlittiin, naurettiin, juotiin, syötiin, tanssittiin ja elettiin elämää. Harrastettiin. Mutta se elämä jäi taakse, kun muutimme pois Virroilta.

Nykyiseltä paikkakunnalta emme ole löytäneet talliyhteisöä eikä meillä ole edes omaa lämmintä autotallia, jossa voisi talviaikaan laittaa autoja. Harrastus on menettänyt olennaisen osan itsestään. Se ei ole enää yhtä yhteisöllistä kuin ennen. Tällä paikkakunnalla meillä ei

ole samanhenkisiä ystäviä eikä meillä ole paikkaa, jossa harrastaa. Mieheni unelmoi omasta tallista, jonka hän rakentaisi tontillemme. Saa nähdä, milloin unelma toteutuu. Mutta oma talli ei ole yhteisö ja mielestäni juuri se on tärkeä osa tätä harrastusta; ystävät, joiden kanssa voi yhdessä ratkaista ongelmia, rakentaa autoja ja auttaa toinen toistaan. Tällä hetkellä yhteisöllinen tallitoiminta ja yhdessä rakentaminen rajoittuu niihin harvoihin viikonloppuihin kesällä, kun olemme rakentamassa yhteisautoprojektiamme ystäväpariskunnan luona heidän tallissaan.

Ehkä nyky maailma on liian individualistinen ja siksi ihmiset kaipaavat yhteisöllisyyttä. Nykyään asutaan usein kaukana kotiseudulta, perheestä ja suvusta. Yhteisö on siis löydettävä tai rakennettava. On tehtävä itselleen uusi perhe. Ihminen ei ole onnellinen yksin. Ihminen haluaa jakaa tunteensa, ilonsa ja surunsa ja yhteisö on tukiverkko.

Yhteisöllisyys on ollut kasvussa viime vuosina myös muissa piireissä. Varsinkin ekohenkisiä yhteisöjä syntyy jatkuvasti esimerkiksi erilaisia viljely-yhteisöjä, ruokapiirejä yms. Ihmiset ovat huomanneet kaipaavansa joukkoa, kuulumista johonkin tiettyyn ryhmään, jota yhdistää yhteinen ajatus tai aate. Ihmiset kaipaavat yhteisöä. Ovatko siis vanhat arvot palaamassa takaisin?

7.2. Tapahtumat

Itse löysin vanhojen autojen harrastuksen tutustuessani mieheeni. Hänellä on ollut harrasteautoja jo teini-ikäisestä lähtien. Minua ei niinkään kiinnosta autojen rakentaminen vaan minun harrastamiseni on kauniista autoista nauttimista, niillä ajamista ja niiden kyydissä olemista. Vanhojen autojen harrastaminen on hyvin kokonaisvaltaista ja se ilmenee monissa elämänalueissa ja yhteyksissä. Harrastamisessa olennaista on yhteisöllisyys ja erilaiset tapahtumat. Samanhenkiset harrastajaystävät ja yhdessäolo ovat harrastuksen parhaita puolia. Kaunis kesäpäivä ja auto täynnä porukkaa. Aurinko paistaa, maisemat vilisevät ja auton täyttää vanha rock'n'roll musiikki ja iloinen puheensorina. Matkanteko on vähintään yhtä tärkeää kuin päämäärä. Matkan määränpäänä on yleensä rompepäivät, autonäyttelyt, kruisingit tai rockabilly-keikat.

7.2.1. Kruisingit

Kruising – tapahtumat ovat autoharrastuksen kannalta tärkeimpiä tapahtumia. Kruisingeissa pääosassa ovat autot ja niiden harrastajat. Se kokoaa hyvin erilaisia vanhojen autojen harrastajia yhteen. Niissä ei ole kyse mistään muusta, ei tyylistä eikä musiikista vaan pelkästään

harrasteautoista. Kruising-tapahtumia järjestetään eri teemoin. Tietyillä automerkeillä ja malleilla saattaa olla omia pienempiä kruisingeja mutta suurimmat kruisingit eli kesäkauden aloitukset ja niiden lopetukset sekä erilaiset maisemakruisingit keräävät yhteen hyvin monipuolisen kattauksen harrasteajoneuvoja. Olin tänä kesänä mieheni kanssa muum muassa maisemakruisingeissa, joissa tehtiin noin tunnin mittainen matka, rauhallisesti letkassa edeten. Autoja oli yllättävän paljon, vaikka sää vaikutti epävakaiselta. 60-70-lukujen vaihteen muskeliautot olivat erityisen hyvin edustettuina mutta jonkin verran oli myös eurooppalaisia vanhoja harrastepelejä. Samaisena päivänä järjestettiin erilaisia autotapahtumia ja kruisingeja ympäri Suomen, koska silloin vietettiin kansallista museoajoneuvopäivää, joka järjestetään joka vuosi kesäkuun toisena lauantaina.

Tätä kirjoittaessani, tulevana viikonloppuna, järjestetään myös Ford - Freak Weekend täällä asuinpaikassani Viljakalassa, johon kerääntyy viikonlopuksi Ford-, Mercury-, Lincoln- ja Edsel-merkkien harrastajia ympäri Suomen. Kyseessä on Ford-Freak Club of Finland Ryn järjestämän tapahtuma omille jäsenilleen ja viikonlopuksi on luvassa monenlaista aktiviteettiä kruisingeista, kilpa-ajoon ja iltabileisiin. Ja sinnehän mekin suuntaamme tietenkin omalla Fordillamme.

7.2.2. Näyttelyt

Autonäyttelyt kuuluvat myös monien vanhojen autojen harrastajien aktiviteetteihin. Suomessa järjestetään keväisin kaksi suurempaa autonäyttelyä: American Car Show Helsingissä ja Hot Rod & Rock Show Tampereella. Näiden lisäksi pienempiä autonäyttelyjä järjestetään ympäri Suomen pitkin kesää. Autonäyttelyiden autot ovat täydellisessä kunnossa olevia, puunattuja näyttelyesineitä, joita ihmiset kiertävät näyttelyhallissa ihastelemassa.

Suurimmat autonäyttelyt keräävät katsojia hyvin laajasti ja vain osa heistä on vanhojen autojen harrastajia. Autonäyttelyt keräävät kaikki asiasta kiinnostuneet ja uteliaat saman katon alle valokuvaamaan ja ihailemaan näitä harrastajien taidonnäytteitä. Autonäyttelyissä on suurelta osin näytillä rakennettuja kustom-autoja, rodeja ja muita erikoisuuksia ja harvinaisuuksia. Joitakin erityisen kauniita museoautojakin autonäyttelyissä saattaa olla. Autonäyttelyissä Suomen kustom-autoharrastajat ja rakentajat esittelevät vuosittaisia saavutuksiaan. Autoja rakennetaan erityisesti näyttelyitä silmällä pitäen. Me muut autoharrastajat tyydymme katselemaan näitä saavutuksia sivusta ja ehkä saamme niistä joitakin ideoita omiin autoprojekteihimme.

Meillä ei ole koskaan ollut niin siistissä kunnossa olevaa autoa, että sitä olisi voinut näyttelyyn viedä. Omat automme ovat pääasiassa

käyttöesineitä tai siihen ainakin pyritään. Monet näyttelyautot sitä vastoin ovat niin erikoisia, että niiden ajo-ominaisuudet ovat saattaneet kärsiä ulkoasun vuoksi tehtyjen ratkaisujen takia eikä niillä käytännössä voi edes ajaa tai ne eivät kestä ajamista. Projektivaiheessa oleva, ystäväpariskunnan kanssa yhdessä omistamamme, Chevrolet Bel Air vuodelta 1961 saattaa tulevaisuudessa olla niin hienossa kunnossa, että sen voisi jonnekin näyttille laittaa mutta sen näkee sitten. Emme ajattele asioita niin pitkälle vaan rakennamme autoa vähän kerrallaan niin kuin hyvältä tuntuu ja teemme ratkaisuja sitä mukaa.

Autonäyttelyä voisi jossain määrin verrata taidenäyttelyyn. Autonäyttelyissä Suomen parhaat autorakentajat esittelevät uusimpia töitään, joita on tehty nimenomaan näyttelyä silmällä pitäen ja tiukalla aikataululla. Näyttelyautot ovat taidetta. Ne eivät ole käyttöautoja vaan ne ovat tarkoitettu katseltaviksi ja ihailtaviksi. Rakentajat saavat mainetta ja kunniaa ja heidän on sillä tavalla helppo saada autojaan myyntiin eteenpäin ja he voivat hankkia jälleen uusia projekteja työn alle. Näyttelyautojen rakentajat ovatkin usein ammattimaisesti toimivia yrittäjiä ja raja harrastuksen ja työn välillä on hävinnyt. Harrastuksesta on tullut työ ja se juuri on monen harrastajan unelma. Mutta alkaako silloin harrastukseensa suhtautua eri tavalla ja tuottaako se sen jälkeen enää samalla tavalla nautintoa kuin ennen?

Joka tapauksessa autonäyttelyt keräävät paljon yleisöä ja niiden kautta harrastus on näkyvillä suurelle yleisölle. Niistä myös uutisoidaan valtakunnallisesti. Näin harrastus ja harrastajat saavat julkisuutta ja sitä kautta joukko uusia ihmisiä kiinnostuu harrastuksesta ja päättää hankkia itselleen harrasteajoneuvon.

7.3. Elämäntapa - kuinka autoharrastus näkyy arjessani?

Surullinen tilannehan tällä erää on se, että oma harrasteautoni, Valiant ei ole liikenteessä tänä kesänä enkä tiedä milloin pääsen sillä seuraavan kerran ajamaan. Tämä kesä on kulunut mieheni auton kyydissä. Olemme käyneet kruisingeissa, Tampereen Hot Rod & Rock Show'ssa, Ellivuoren Rock'n'Roll Jamboreissa ja ajeltu ympäri Pirkanmaata ja Satakuntaa harrastepelillämme. Mutta silti tuntuu, että tämä kesä on ollut harrastamisen ja tapahtumien suhteen edellisiä rauhallisempi. Ehkä se johtuu siitä, että ensinnäkään minulla ei ole ollut lainkaan kesälomaa ja toiseksi sateinen, kylmä kesä ei ole houkutellut lähtemään erilaisiin tapahtumiin.

Sitähän tämä harrastus on; unelmointia ja suunnittelua. Odotan tulevia tapahtumia ja odotan aikaa, kun oma autoni on jälleen liikenteessä. On pakko myöntää, että minulle tämä harrastus on tällä hetkellä aivan

liian kallis. Minulla opiskelijana ei ole varaa ostaa autooni osia, joten tällä hetkellä oma harrastukseni on mieheni varassa. Ei minulla ole mahdollisuuksia sijoittaa rahaa uuteen moottoriin tai renkaisiin ja toisaalta miehelläni on aivan tarpeeksi kuluja omasta autostaan, joten siksi Valiant saa olla tallissa kaikessa rauhassa odottamassa parempia aikoja.

Tämä harrastus vaatii kärsivällisyyttä. Oikeastaan se on ihan hyvä juttu. Olemme tottuneet siihen, että kaikkea on aina tarjolla ja saatavilla ja siksi meistä on tullut kärsimättömiä kaikki mulle heti nyt-ihmisiä. Kärsivällisyyttä on hyvä kehittää. Kun kaikkea ei voi saada heti, on aikaa unelmointiin ja tulevaisuuden suunnitteluun.

Katselin viime talvena lumeen hautautunutta Valiantiani säälien. Sinne se jäi, yksin kylmään talveen, lumivaipan alle. Emme löytäneet sille säilytyspaikkaa talveksi. Talvi meni sitä katsellessa ja surkuteltaessa. Sinne se hautautui aina vain syvemmälle. Onhan meillä autotalli mutta se on niin pieni, ettei sinne mahtunut sekä Valiant että siitä irrotettu moottori. Mieheni purki moottorin osiin talven aikana ja totesi, ettei siitä ole enää autoni sydämeksi. Loppupalvesta saimme autotallin siivottua siihen malliin, että Valiant saatiin työnnettyä sinne puomin avulla toisella autolla. Talli on pienen mäen päällä, joten ihmisvoimin työntämällä auto ei olisi sinne mennyt. Sinne se työnnettiin keula kiinni toiseen päätyyn ja ovet menivät kiinni juuri ja juuri. En tiedä millaisille autoille nykyajan autotallit on oikein suunniteltu, kun pieni

”kauppakassini” ei meinannut sinne mahtua. Kaksi päivää tallissa puhalsi työmaalämmitin ja Valiant alkoi pikkuhiljaa sulaa. Tallissa se on nyt ollut siitä lähtien. Siellä se on ja odottaa ja minä odotan parempia aikoja. Kyllä se päivä vielä tulee, kun pääsen sillä kruisailemaan. Sitä päivää ei tullut tänä kesänä, ehkä se tulee ensi kesänä, ehkä ei. Mutta toivo elää. Tänään mieheni toi Porvoosta minulle kaksi moottorinraatoa. Niistä hän kuulemma rakentaa autooni uuden sydämen.

Autoharrastukseni on elänyt ja muuttunut vuosien varrella. Tutustuin harrastukseen mieheni kautta vuonna 2003 ja sain oman auton vuonna 2008. Tavatessani mieheni ihastuin vanhoihin autoihin heti. Kävin näyttelyissä mieheni kanssa ja ajelimme hänen silloisella Dodge Coronetillaan. Muistan, kun auto hajosi kerran keskelle Tampereen Hämeenpuistoa. Istuin kadun reunalla syömässä jäätelöä, kun mieheni korjasi autoaan. Unohtumattomia muistoja.

Vuosien aikana autoilla on ajettu ympäri Suomea ja Ruotsissakin on kerran käyty; Västeråsin Big Power Meetissä, joka on suuri autotapahtuma Västeråsin lentokentällä. Ajoimme sinne chopatulla eli kattomadalluksella varustetulla, -65 vuoden Plymouth Furyllamme ja ystäväpariskuntamme kärsi takapenkillä, koska heidän korkeat, vaivalla tehdyt hiustuuttinsa osuivat jatkuvasti kattoon ja menivät lyttyyn. Vuosien varrella harrasteautoissa on nukuttu monet yöt, niissä on naurettu, laulettu, itketty, tapeltu, sovittu ja rakastettu. Autoissa on

eletty koko elämän kirjo. Harrasteautoilla on tehty ystävien kanssa parhaat reissut ja saatu kokea tähänastisen elämän parhaat hetket. Tämä harrastus on antanut paljon. Olen saanut paljon ystäviä ja tuttuja, kuulun joukkoon, yhteisöön, jossa kaikki ovat kuin yhtä suurta perhettä.

Vaikka olen ollut harrastuksessa mukana jo ennen omaa autoani, koska miehelläni on aina ollut harrasteautoja, silti en voi vähätellä oman auton merkitystä harrastukselle. Harrastus sai aivan uudet mittasuhteet. Ensinnäkin se vaatii enemmän sitoutumista. Minun on huolehdittava autoni kunnosta ja se vaatii sitoutumista taloudellisesti. Vielä suurempi muutos tapahtui kuitenkin henkisesti. Minusta tuli vanhojen autojen harrastaja vasta oman auton myötä. Ennen olin vain kiinnostunut niistä, nyt olen omistaja, harrastaja. Kuulun oikeasti joukkoon.

Olen ylpeä autostani ja olen ylpeä harrastuksestani. Se on osa minua ja identiteettiäni. Minä olen vanhojen autojen harrastaja henkeen ja vereen enkä enää muuksi muutu. Tiedän, että minulla tulee aina olemaan harrasteauto, hamaan hautaan asti. Se on erikoinen tunne, kun omistaa jotakin niin vanhaa ja ainutlaatuista, jäänteen menneestä ajasta ja sitä esinettä haluaa vaalia ja kunnioittaa.

Vaikka olen ollut suhteellisen pienen ajan autoharrastaja, vuosiin mahtuu paljon muistoja, reissuja, ihmisiä ja hauskoja sattumuksia (yleensä auto hajoaa kesken matkan). Tiettyjä aikoja jää kaipaamaan kuten Virroilla ollutta harrastetalliyhteisöä mutta harrastus muuttuu elämän mukana eikä tulevaisuudesta voi tietää, joten täytyy elää tässä hetkessä.



7.4. Vanha auto ekologisena valintana

Minä pidän itseäni ekologisesti ajattelevana ihmisenä. Tarkkailen kuluttamistani, pyrin syömään ekologisesti Suomessa kasvanutta luomuruokaa ja kierrätän. Lähipiirissä minua pidetään jopa ekohörhönä, joka helposti puuttuu toisten kulutustottumuksiin. Varsinkin autoharrastajaporukassa ekoasennettani ihmetellään ja monet huomauttavat ristiriidasta vanhojen autojen harrastamisen ja ekoilun välillä. Kun vanhalla autolla käy vähän kylillä ajelemassa niin huomautetaan, että kyllä nyt hiilijalanjälki moninkertaistuu. Olen ajatellut tätä ristiriitaa ja sitä, onko sitä todella olemassa. Mielestäni vanhalla autolla ajaminen on lopulta ekologinen valinta.

Vanhojen autojen, varsinkin vanhojen amerikkalaisten autojen harrastajat, joutuvat silloin tällöin kuulemaan arvostelua ja kritiikkiä niin tiedotusvälineiden, kuin yksittäisten henkilöiden suunnalta. Vanhoilla autoilla ajamista pidetään nykypäivänä lähestulkoon ympäristörikoksena. Yleisen keskusteluilmapiirin vuoksi myös monet harrastajista kuvittelevat oman hiilijalanjälkensä olevan suurempi kuin kanssaihmisillä. Mobilistin päätoimittajan mukaan jopa nykyinen pääministeri Jyrki Katainen on väittänyt julkisesti vanhojen autojen kasvihuonepäästöjen olevan monisatakertaiset uuteen autoon nähden (Enqvist 2011c, 5). Väitteessä on yksi olennainen virhe. Vaikka

vanhat autot aiheuttavat uusiin autoihin verrattuna enemmän päästöjä, koska niistä puuttuu katalysaattori, katalysaattori ei kuitenkaan säätele hiilidioksidin määrää. Liikenteen pakokaasupäästöistä hiilidioksidi on ainoa merkittävä kasvihuonepäästö ja auton käytöstä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt ovat suoraan verrannollisia auton polttoaineenkulutukseen (Lipasto -Liisa 2009). Auton aiheuttamiin ilmastovaikutuksiin vaikuttaa olennaisesti ajatut ajokilometrit autosta riippumatta.

Vaikka suuri osa suomalaisista ajaakin suhteellisen uusilla autoilla, polttoaineenkulutus ja tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat vain lisääntyneet (Lipasto –Liisa 2009). Ehkä ihmiset ajavat autoillaan entistä enemmän tai sitten ihmiset valitsevat sellaisia autoja, joiden polttoaineen kulutus on suhteellisen suurta. Ilmastolle paras vaihtoehto olisi kevyt auto, jossa olisi pieni moottori mutta viime vuosina on ollut muotia ostaa suurikokoisia ja tehokkaita autoja (Mutanen 2008). Esimerkiksi nykyään suosittu citymaasturit kuluttavat bensiiniä aivan yhtä paljon kuin monet vanhoista harrasteautoista.

Tiedotusvälineissä lähinnä autoala on määritellyt millaisella autolla ajaminen on ekologisinta. Autoala suosittelee auton vaihtamista uuteen aina kolmen vuoden välein, koska autot kehittyvät heidän mukaansa jatkuvasti ekologisemmiksi. Luonnollisesti autoalalla on tässä asiassa oma lehmä ojassa eivätkä heidän lausuntonsa ole

puolueettomia. Kuten jo edellä mainitsin, vaikka auto olisi uusi, se voi siitä huolimatta kuluttaa paljon polttoainetta ja tuottaa paljon päästöjä.

Autojen kulutukseen ja päästöihin perehtynyt tutkija Kimmo Klemola sanoo Tiede-lehden artikkelissa, että vanha bensasyöppö auto on jopa ekologinen valinta, jos sillä ajetaan vain muutamia tuhansia kilometrejä vuosittain. Usein ei huomioda sitä, että myös uuden auton valmistus syö luonnonvaroja ja aiheuttaa päästöjä. (Mutanen 2008.) Tämän lisäksi myös vanhan auton romuttamisella on ympäristövaikutuksia. Miksi siis ostaa uutta, jos voi hyödyntää vanhaa jo olemassa olevaa?

Ihmiset arvostelevat helposti asioita, joita eivät koe kiinnostavina. Monilla ihmisillä ei ole aavistustakaan siitä, mistä vanhojen ajoneuvojen harrastuksessa todella on kyse ja heillä on pelkästään yksipuolinen mielikuva siitä, että vanhat autot kuluttavat paljon bensiiniä ja siksi harrastus saastuttaa ja on epäekologista toimintaa. Onhan se tosi, että vanhat suurikokoiset autot, kuten mieheni Ford Galaxie, kuluttavat paljon bensiiniä mutta kaikki on suhteellista.

Matkailu on suosittu harrastus ja Thaimaa on nykyisin erittäin suosittu matkailukohde suomalaisten keskuudessa. Monet käyvätkin Thaimaassa säännöllisesti jopa kerran vuodessa. Edestakainen lento Thaimaahan tuottaa hiilidioksidia 5000 kiloa. Kymmenen litraa sadalla kilometrillä kuluttavalla autolla voi ajaa 20 000 kilometriä

saman hiilidioksidimäärän tuottamiseksi. (WWF 2011.) Käyttöautolla se vastaa noin vuoden ajokilometrejä. Harrasteautoilla sen sijaan ajetaan hyvin vähän ja vuosittaiset ajokilometrit jäävät muutamiin satoihin tai vain kymmeneen kilometriin. Siitä voikin sitten kukin itse päätellä, kuinka saastuttavasta harrastuksesta tässä lopulta on kyse.

Mielestäni vanhojen autojen harrastusta voi pohtia myös kierrättämisen näkökulmasta. Koko harrastuksen ydin eli auto itsessään, on kierrätetty esine. Se on monen omistajan kautta löytänyt tiensä juuri kyseiselle harrastajalle, joka antaa esineelle oman panoksensa ja sitä kautta lisää käyttövuosia. Vanhojen autojen harrastajat ovat mestareita kierrättämisessä ja vanhojen osien hyötykäytössä. Mitään ei heitetä hukkaan, koska vanhat osat saattavat osoittautua hyödyllisiksi myöhemmässä vaiheessa, jos ei tässä niin seuraavassa projektissa ja jos ei itselle niin jollekin harrastajakollegalle. Autoja ja niiden osia vaihdetaan ja myydään ahkerasti harrastajapiirin keskuudessa ja uutta ostetaan vain, jos osia ei käytettynä löydy.

Keräilyharrastuksesta kirjoittaneen Rahialan mukaan keräilemisessä on kyse kaiken mahdollisimman pitkäaikaisesta käyttämisestä ja tuhlauksen välttämisestä. Jokainen uudelleen käyttöön otettu vanha esine jättää kulttuuriarvonsa lisäksi voimavaroja käytettäväksi johonkin muuhun. (Rahiala 1995, 16.) Vanhojen autojen harrastajat

pyrkivät nimenomaan auton mahdollisimman pitkäaikaiseen käyttöön. Tarkoituksena on säilyttää vanhat autot kunnossa ja liikenteessä vuodesta toiseen. Ajatus on pohjimmiltaan ekologinen. Kierrätetään ja hyötykäytetään vanhaa mahdollisimman pitkään eikä tuoteta maailmaan lisää materiaa ja jätettä.



8. JOHTOPÄÄTÖKSET –MIKÄ VANHOISSA AUTOISSA KIEHTOO?

Ihmisten kiinnostus vanhoja ajoneuvoja kohtaan kasvaa jatkuvasti. Eikä kiinnostus vanhaan rajoitu vain ajoneuvoihin, vaan ihmisiä kiinnostaa nykyisin kaikki vanha kuten huonekalut, talot sekä vanhan ajan harrasteet. Myös vanhan ajan arvot ovat nousemassa; perhe, yhteisö, elämän hidastaminen ja ekologinen, jopa omavarainen, elämäntapa kiinnostavat yhä useampia. Tehdään itse vaatteita, kierrätetään ja viljellään itse hyötykasveja omalla kasvimaalla tai parvekkeella. Suositaan kotimaanmatkailua ja syödään lähiruokaa. Eletään niukemmin. Ihmiset ovat huomanneet, ettei jatkuva taloudellisen kasvun ja menestyksen tavoittelu tuo onnellisuutta vaan onni tulee löytää arjen hetkistä.

Harrastukset tarjoavat harrastajalleen iloa ja onnistumisen kokemuksia. Harrastuksista etsitään vastapainoa muulle arjelle ja työlle. Harrastamalla voi toteuttaa itseään haluamallaan tavalla ja tuoda itsestään esiin taitoja ja ominaisuuksia, joita ei esimerkiksi työelämässä pysty hyödyntämään. Harrastaja saa luoda vapaasti ja olla oma itsensä ilman rajoitteita.

Vanhojen autojen harrastaminen voi olla hyvinkin antoisaa. Harrastajan omat kiinnostuksen kohteet ratkaisevat harrastamisen tavan. Vanhojen autojen harrastaja voi olla rakentaja, entisöijä, kustoimoija, kruisailija, kilpailija, keräilijä tai näitä kaikkea. Hän voi osallistua näyttelyihin tai hän voi rakentaa vain itselleen. Hän voi rakentaa, myydä ja hankkia jälleen uusia projekteja tai voi harrastaa samaa autoa kymmeniä vuosia.

Vanhojen autojen harrastaminen voi olla hyvinkin intensiivistä ja kaiken kattavaa. Se on sosiaalista toimintaa, talliyhteisössä yhdessä puurtamista ja samanhenkisten autoharrastajien tapaamista erilaisissa tapahtumissa. Se on käsillä tekemistä, likaista, fyysistä työskentelyä. Se tarjoaa sekä fyysisiä että henkisiä haasteita. Se on tiedon keräämistä, verkostoitumista, osien etsimistä ja rakentamista. Se on yrityksen ja erehdyksen kautta oppimista, itsensä voittamista ja onnistumisia. Se on luovaa toimintaa ja itsensä ilmaisua. Autoharrastus on keino erottua massasta. Vanhat autot ovat erilaisia kuin nykyautot. Ne edustavat erilaista kauneuskäsitystä ja niiden harrastaminen kertoo jotakin harrastajastaan. Autoharrastus on osa harrastajan identiteettiä ja harrastaja tuo osan itseään esiin harrasteautojensa kautta.

Mutta ennen kaikkea vanhojen autojen harrastuksessa on kyse ainutlaatuisista kokemuksista ja tuntemuksista, joita ei voi muualta saada.

8.1. Vanhat autot ovat kauniita

Jos harrastajilta kysyy, miksi he harrastavat vanhoja autoja, vastaus on usein se, että heidän mielestään vanhat autot ovat yksinkertaisesti niin hienoja ja kauniita. Vanhat autot ovat harrastajien mielestä kauniimpia kuin nykyautot. Harrastajia kiehtoo menneen ajan estetiikkaa ja siksi monet vanhojen autojen harrastajat ovat laajentaneet harrastustaan myös muihin osa-alueisiin. Heitä kiinnostaa myös muu vanhan ajan muotoilu ja kauneushanteet, joka näkyy esimerkiksi harrastajien kodinsisustuksessa ja omassa pukeutumistyylissä.

Automuotoilu edustaa hyvin selkeästi oman aikansa estetiikkaa. Muoti ja muotoilu elää aina ajassa ja peilaa vahvasti yhteiskunnallista tilannetta ja siksi jokainen vuosikymmen on selkeästi tunnistettavissa kaikessa estetiikassa autoteollisuus mukaan lukien. Autoteollisuudessa on aina suunnattu tulevaisuuteen ja muotoilussa on pyritty kulkemaan aallonharjalla edelläkävijänä.

Välillä automuotoilussa on tehty rohkeitakin ratkaisuja, kuten 50-luvun lopun siipiautojen tapauksessa kävi. Virtaviivaiset, pitkällä siivillä varustetut autot muistuttavat muotoilultaan lentokonetta. Ne edustivat aikanaan kylmän sodan ilmapiirissä Amerikan mahtia, kun kaksi suurvaltaa, USA ja Neuvostoliitto, kilpailivat raketiteknikalla ja ydinaseilla. 50-luvun lopun autoja pidetään amerikkalaisen

automuotoilun kruununa mutta näyttävyytensä vuoksi ne myös jakavat mielipiteitä. Kauneuden kokeminen on subjektiivista ja toiset pitävät näyttävämmästä, toiset pelkistetyimmästä muotoilusta ja kuten jo aiemmin mainitsi, monilla autoharrastajilla on omat suosikkivuosikymmenensä ja -automerkinsä.

Benjamin mukaan aivan kuten kaikki muutkin kokemukset myös kauneuden kokeminen vaatii mielikuvitusta. Reproduktiotekniikan luomat esineet eli kopioidut, jäljennetyt tuotokset typistävät mielikuvituksen liikkuma-aluetta eivätkä siten pysty tuottamaan aitoa kauneuden kokemusta, jota ihmiset toivovat. (Benjamin 1986, 77-78) Kauneuden kokeminen on liittymistä tiettyyn historialliseen joukkoon, joka on aiemmin ihailut kyseistä kohdetta (Benjamin 1986, 67). Mielestäni on kiehtova ajatus, että samaa kauneutta ihailleet ihmiset muodostavat yhdessä joukon. Samaan joukkoon kuuluvat menneet, nykyiset ja tulevat ihailijat. He muodostavat yhdessä historiallisen ketjun, jonka ihailu ja kauneuden kokemus kohdistuu yhteen ja samaan esineeseen.

Benjamin esittää Valéryn määritelmän kauneuden kokemisesta: ”Tunnistamme taideteoksen siitä, että mikään sen meissä herättämä ajatus eikä mikään sen meille tarjoama käyttäytymistapa voi tyhjentää sitä eikä poistaa sitä päiväjärjestyksestä. Tuoksua antavaa kukkaa voi haistella niin kauan kuin haluaa; tätä meissä halua herättävää tuoksua ei voi sammuttaa, eikä mikään muisto, mikään ajatus eikä mikään

käyttäytymistapa pura sen vaikutuksia tai vapauta meitä siitä mahdista, joka sillä meihin nähden on. Sama on seurauksena sille, joka rupeaa tekemään taideteosta” (Benjamin 1986, 77-78).

Kauneudesta ei siis voi saada tarpeekseen, vaan se tarjoaa aina jotakin uutta ja salaperäistä, joka ruokkii edelleen tarvettamme kokea lisää kauneutta. Kauneuden kokeminen on tässä mielessä hyvin lähellä auran kokemista. Auraattiset esineet ovat kauniita. Ne tarjoavat meille jotakin ainutlaatuista, josta emme voi saada tarpeeksemme. Kun autoharrastaja työstää autoaan, hän luo siitä oman kauneuskäsityksensä edustajaa samalla tavalla kuin taiteilija työstää taideteosta. Taiteilijan tavoin autoharrastaja myös uppoutuu työhönsä eikä voi saada siitä tarpeekseen. Auto ei ole koskaan valmis. Se elää ja muotoutuu harrastajan käsissä ja ajan kuluessa.

Kaipaamme ympärillemme kauneutta, on se sitten ihmisen itsensä tai luonnon luomaa kauneutta. Jälleen kerran palaan tuoksuun. Tuoksu ei lopu haistelemalla ja aina se antaa jotakin uutta haistelijalleen. Hajuaistissa itsessään on jotakin hyvin alkukantaista ja eläimellistä ja sen yhteys muistoihin ja tunteisiin on vahva. Yleisesti ajatellaan, että kauneutta katsotaan ja sanotaan, että kauneus on katsojan silmässä mutta kauneus voi olla läsnä myös tuoksussa. Kaunis tuoksu tuo mieleen muistoja. Joka tapauksessa kauneuden kokeminen ja aistiminen on täysin subjektiivista. Mutta mikä vanhassa muotoilussa ja vanhan ajan esineistössä kiinnostaa ja kiehtoo nykyihmistä? Se ei

voi herättää muistoja ihmisessä, joka ei ole kyseistä aikaa elänyt mutta jokin mystinen kaipuu menneisyyteen on silti taustalla.

8.2. Vanhat autot tuovat menneen ajan luoksemme

Vanhojen autojen harrastajia kiehtoo mennyt aika ja autot ovat keino päästä kosketuksiin vanhan ajan kanssa. Mutta miksi me kaipaamme mennyttä aikaa ja kaiken lisäksi vielä aikaa, jota emme ole itse kokeneet?

Monet autoharrastajat ovat niin nuoria, etteivät he ole itse kokeneet menneitä vuosikymmeniä kuten 40- 50- tai 60 – lukuja. Se mitä kyseiset vuosikymmenet edustavat, perustuu pelkästään mielikuviin, jotka pohjautuvat lähinnä median tuottamaan kuvastoon eli siihen, mitä olemme televisiosta ja lehdistä nähneet. Luonnollisesti se ei ole totuus mutta jokaisella on oma mielikuvansa menneistä vuosikymmenistä ja siitä, kuinka nykyaika eroaa menneestä.

Itse uskon, että ihmiset ovat kasvavassa määrin kiinnostuneita menneestä ajasta siksi, että he ovat tyytymättömiä tähän hetkeen. Elää ihminen missä ajassa tahansa, hän kokee elävänsä väärällä vuosikymmenellä. Mutta mitä haemme menneestä ajasta? Mitä meiltä puuttuu nyt?

Ihminen etsii vanhoista tavaroista turvallisuuden tunnetta (Rahiala 1995, 24). Keräämme ympärillemme vanhoja esineitä, jotka ovat osa menneisyyttä ja sillä tavalla sidomme itsemme osaksi ketjua ja perinnettä. Kaipaamme turvaa ja haluamme sitoa itsemme perinteeseen ehkä siksi, että perhe on menettänyt merkitystään. Ydinperhe on edelleen olemassa mutta olemme menettäneet laajemman perheen ja yhteisön ympäriltämme; suvun, omat vanhemmat sekä naapuri- ja kyläyhteisön, koska monet muuttavat työn tai opiskeluiden vuoksi pois omalta kotiseudultaan. Nykyihminen on yksin massan keskellä, jossa jokainen kulkee suoraan oma päämäärä mielessään eikä kukaan katso sivuilleen.

Ihmiset haluavat olla lenkkinä ketjussa, he haluavat kuulua johonkin ja he haluavat jatkaa perinnettä. Mielestäni se on yksi olennainen syy siihen, miksi ihmisiä kiinnostaa vanhat esineet ja vanhat käsityötaidot. Mielestäni taito rakentaa ja korjata autoja lukeutuu vanhojen käsityötaitojen joukkoon. Se taito leviää harrastajalta toiselle ja isältä pojalle. Se on käytännön taito, jonka oppii tekemällä, ei lukemalla.

Itse liitän menneeseen aikaan myös mielikuvan hitaammasta elämästä. Ennen informaatio kulki hitaammin, koska ei ollut tietokoneita, Internetiä eikä kännyköitä. Ei matkusteltu ympäri maailmaa niin kuin nykyisin. Kaikki ei ollut helposti kaikkien saatavilla kuten nykyaikana

ja asioiden eteen vaadittiin enemmän ponnisteluja. Rahaa ei ollut yhtä paljon käytettävissä eikä sitä tuhlatu yhtä huolettomasti. Koska raha määrittelee nykyään kaiken, meiltä vaaditaan jatkuvaa suorittamista mutta se ei tee meistä onnellisia ja siksi ihmiset ovat alkaneet ajatella, että asiat saattoivat kuitenkin olla paremmin ennen. Ehkä siksi hidastaminen on levinnyt ilmiönä. Hidastajat, joiden joukkoon luen myös vanhojen autojen harrastajat, elävät vanhan ajan arvojen mukaisesti. Rahan ja menestymisen sijaan heille merkitsee eniten perhe, koti, yhteisö, hyvinvointi ja onnellisuus.

Vanhat autot ovat yksilöllisiä, kauniita esineitä. Ne ovat ainutlaatuisia todisteita menneistä vuosikymmenistä. Vanhat autot edustavat mennyttä aikaa ja niiden kanssa eläminen antaa meille mahdollisuuden kokea vanha aika pieninä paloina. Pääsemme kokemaan osan historiaa hengittämällä auton auringon. Vanhat autot tarjoavat meille ainutlaatuisia kokemuksia ja opettavat meitä elämään hetkessä.

Vanhoja autoja ei vain harrasteta – niiden kanssa eletään.

Lähteet

Tietosanakirjat

Internet-versio MOT Kielitoimiston sanakirja 2.0. Helsinki:
Kotimaisten kielten tutkimuskeskus ja Kielikone Oy, 2007

Sivistyssanakirja ja synonyymisanakirja © SuomiSanakirja.fi 2012
<http://suomisanakirja.fi/aura> Luettu 17.4.2012.

Kirjat

Benjamin, Walter 1989. *Messiaanisen sirpaleita. Kirjoituksia kielestä historiasta ja pelastuksesta*. Toim. Markku Koski, Keijo Rahkonen, Esa Sironen. Suom. Raija Sironen. Kansan Sivistystyön Liitto. Tutkijaliitto, Helsinki.

Benjamin, Walter 1986. *Silmä väkijoukossa. Huomioita eräistä motiiveista Baudelairin tuotannossa*. Suomentanut Antti Alanen. Kustannus Oy Odessa, Helsinki.

Honkasalo, Laura 2011. *Kotikutoista – Itse tekemisen ihanuudesta*. Kustannus-Osakeyhtiö Kotimaa / Kirjapaja, Helsinki.

Kiuru, Elina 2000. ”Yksityiset ja yhteiset esineet: Keräilijän ja museon kokoelmat esineellisen kulttuuriperinnön säilyttäjinä”. Teoksessa Vilkuna, Janne (toim.) *Näkökulmia museoihin ja museologiaan*. Ethnos –toimite 10. Ethnos ry, Helsinki. s. 64-71.

Kostet, Juhani 2000. ”Mikä museo? Muutamia ajatuksia museo-käsitteen sisällöstä ja sen ongelmista”. Teoksessa Vilkuna, Janne (toim.) *Näkökulmia museoihin ja museologiaan*. Ethnos –toimite 10. Ethnos ry, Helsinki. s. 13-25.

Lehtonen, Turo-Kimmo 2008. *Aineellinen yhteisö*. Episteme -sarja. Tutkijaliitto, Helsinki.

Ojanen, Olli J 2002. *Autot ja autoilu Suomessa 1960-luvulla*. Alfamer Kustannus Oy, Helsinki.

Rahiala, Kari 1995. *Onnellinen keräilijä*. 1. Painos, Kustannusosakeyhtiö Ajatus, Helsinki.

Salmi, Janne 2010. *Kun 50-luku tuli takaisin*. 2. Painos, Opus liberum, Helsinki.

Silvola, Sami 1999. *Auton entisöinti*. 2. Uudistettu painos. Alfamer Kustannus Oy, Helsinki.

Vartiainen, Juha 2010. *Jenkkikustomit & HOT RODIT – made in Finland..* Readme.fi, Helsinki.

Vartiainen, Juha 2007. *Kun autot olivat Autoja. Ajankuvaa ja autoja eri vuosikymmeniltä*. Alfamer Kustannus Oy, Tallinna.

Lehdet

Enqvist, Jan 2010a. ”Valiantissa vara parempi”. Julkaisussa *Mobilisti* 2/2010. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 37-38.

Enqvist, Jan 2010b. ”Ennen oli eri”. Julkaisussa *Mobilisti* 6/2010. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Enqvist, Jan 2011a. ”Raukoilla rajoilla”. Julkaisussa *Mobilisti* 1/2011. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Enqvist, Jan 2011b. ”Kuuleeko Kela?”. Julkaisussa *Mobilisti* 3/2011. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Enqvist, Jan 2011c. ”Pelastukoon ken voi”. Julkaisussa *Mobilisti* 4/2011. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Enqvist, Jan 2011d. ”Ankara laji”. Julkaisussa *Mobilisti* 8/2011. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Enqvist, Jan 2012a. ”Lapsellista touhua”. Julkaisussa *Mobilisti* 1/2012. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Enqvist, Jan 2012b. ”Rennommin rantein”. Julkaisussa *Mobilisti* 4/2012. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Fröberg, Janina 2010. ”Maallinen kolminaisuus – suomineito, brittipyörä ja jenkkiauto”. Julkaisussa *Mobilisti* 1/2010. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 96-97.

Halmkrona, Janne 2010. ”Askartelua ja autoilua”. Julkaisussa *Mobilisti* 2/2010. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 5.

Ilola, Tero 2010. ”Pussihousun ajo-opissa”. Julkaisussa *Mobilisti* 5/2010. Kustannus Oy Mobilisti, Helsinki, s. 14-15.

Maxwell, Jim 2012. ”Hot Rodien tarina -Järvenpohjalta parrasvaloihin”. Julkaisussa *V8-Magazine* 5/2012. Sanoma Magazines Finland Oy, Helsinki, s. 23-27.

Internet

Autoalan Tiedotuskeskus 2012. Tilasto: Henkilöautokanta 31.12.2011 käyttöönottovuosittain (graafi). Päivitetty: 03.02.2012. (Luettu 4.9.2012). <http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/>

Koskinen, Petri 2012. ”Facebook vie leivän auton valmistajilta”. Julkaisussa *Kauppalehti*. Verkko-versio. Päivitetty 13.01.2012. (Luettu 21.3.2012). <http://www.kauppalehti.fi/5/i/auto/index.jsp?oid=201201112611>

Liisa 2009. Suomen tieliikenteen pakokaasupäästöjen laskentajärjestelmä. <http://lipasto.vtt.fi/liisa/co2s.htm> (Luettu 3.4.2012)

Liisa 2009. Suomen tieliikenteen pakokaasupäästöjen laskentajärjestelmä. Suomen tieliikenteen hiilidioksidipäästöt –kaavio. <http://lipasto.vtt.fi/liisa/co2s.gif> (Luettu 3.4.2012)

Moottori –lehti 2012. Suomen ensimmäinen autolehti. Verkko-versio. (Luettu 5.9.2012). <http://plaza.fi/moottori/lehti/>

Mutanen, Annikka 2008. ”Onko uusi auto ekoteko?” Julkaisussa *Tiede*. Verkko-versio. Päivitetty 01.02.2008. (Luettu 3.4.2012). *Julkaistu Tiede-lehdessä 2/2008*.

Mäentausta, Riina 2009. ”Sinua ympäröi väri, joka paljastaa mielentilasi ja sairautesi.” Julkaisussa *Helmi*. Päivitetty 15.10.2009. (Luettu 17.4.2012).

<http://www.mtv3.fi/helmi/kuudesaisti/artikkeli.shtml/975099>

Ollitervo, Sakari 2005 "Hans-Georg Gadamerin (1900–2002) filosofinen hermeneutiikka." Helsingin yliopiston historia-alan jatko-opiskelijoiden blogi. Päivitetty 4.4.2005. (Luettu 11.9.2012).

<http://blogit.helsinki.fi/hist-jatkokoulutus/ollitervo.htm>

Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi Ry 2012. Määritelmä museoajoneuvosta. (Luettu 4.9.2012).

<http://www.sahk.fi/museoajoneuvo.htm>

Tilastokeskus 2007. ”Vuosisata suomalaista autoilua”. Päivitetty 16.10.2007. (Luettu 20.3.2012).

<http://www.stat.fi/tup/suomi90/lokakuu.html>,

Trafi 2011a, Museoajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa . (Trafin ohje 8926/03.04.03.03/2011), Päivitetty 7.7.2011 (Luettu 4.9. 2012).

Pdf –muodossa:

http://www.trafi.fi/filebank/a/1325147177/22eea1a47022c67d8d2aee4458b0dc25/4751-Museoajoneuvon_hyvaksyminen_katsastuksessa.pdf

Trafi 2011b, Liikenteessä olevat ajoneuvot 2010.

<http://www.trafi.fi/palvelut/tilastot/tieliikenne/ajoneuvokanta>, (Luettu 4.9.2012)

Trafi 2012a. Tilasto: ”Käytettynä maahantuodut henkilöautot 2003-2011 käyttöönotto vuosittain”. Päivitetty 26.1.2012. (Luettu 4.9.2012).

Pdf-muodossa

[:http://www.trafi.fi/filebank/a/1327572196/c6c7521506de049d9c5b73e60801af9c/9034-](http://www.trafi.fi/filebank/a/1327572196/c6c7521506de049d9c5b73e60801af9c/9034-)

Rekisteroidyt_kaytettyna_maahantuodut_henkiloautot_kayttoonottovuoden_mukaan_2003-2011.pdf

Trafi 2012b. Tilasto: ”Museoautot 2010 liite”. Päivitetty 9.5.2011. (Luettu 26.10.11). Pdf-muodossa: http://www.trafi.fi/filebank/727-Museoautot_2010_-_liite.pdf. Ei enää luettavissa internetissä.

Wikibooks 2011. Transportation Deployment Casebook/History of the Automobile: Ownership per Household in U.S. Päivitetty 13.10.2011. (Luettu 6.9.2012).

http://en.wikibooks.org/wiki/Transportation_Deployment_Casebook/History_of_the_Automobile:_Ownership_per_Household_in_U.S.

WWF 2011. Ilmastolaskuri. (Luettu 6.9.2012).

<http://ilmastolaskuri.fi/fi/fi/user/page/show/name/trafficpersonroad>

Lait

Ajoneuvolaki 2002, 11.12.2002/1090. Luku 2, 24. § (23.4.2010/276) Museoajoneuvo. Finlex, Edita Publishing Oy. (Luettu 4.9.2012). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20021090#a23.4.2010-276>

Laki autoverolain muuttamisesta 2003. 266/2003. Finlex, Edita Publishing Oy. (Luettu 20.3.2012) <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2003/20030266>

Museolaki 1992, 3.8.1992/729. Luku 1, 1.§ (11.11.2005/877). Finlex, Edita Publishing Oy. (Luettu 4.9.2012). <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1992/19920729>