



sta luopuminen oli Turun päättäjien suurimpia munauksia, Tapio Sällylä uskoo.

Kun autot prutkuttivat ja kärysivät
**Mies ajoi ja nainen
istui kyydissä**



Autot olivat puoli vuosisataa sitten miesten maailmaa: mies ajoi ja nainen istui visusti kyydissä.

– **AUTOT** olivat käryviä ja prutkuttavia itä-autoja. Ratti, kytkin ja jarrut olivat raskaita käyttää. Siksi oli päivän selvää, että mies ajoi, muistelee **Tapio Sällylä**, 65, joka seurasi lapsuudessaan Suomen autoistumisen ensi metrit Turun Brahenkadun kodistaan.

– Yhdellä naapurin naisella oli Fiat Topolino ja hän oli muutenkin erikoinen ihminen. Auton omistaneiden naisten pitikin olla siihen aikaan vähän räväköitä, koska äijät halveksivat autoilevia naisia.

Miehistymisvuosinaan Sällylä sai kipinän ajaa kilpaa mikroautoilla. Kilpailu jäi, mutta ensimmäinen oma auto oli Triumph TR 3, urheiluauto. Nuoruuden innostuksen siivittämänä hän päätyi 25 -vuodeksi Autoliiton leipiin ja autokeräilijäksi.

Monipuolinen automies siis henkeen ja vereen, nyt jo eläkkeellä.

Rattiin livahtanut sai remmiä

Autosta tuli 1960- ja 1970-luvuilla Suomessa keskiluokkaistuneen kansan kulkupeli, josta ei aiemmin voitu kuin haaveilla. Herra-autoilun aikakaudesta siirryttiin nopeasti perheautoilun aikakauteen.

– Liikenteen käry kaduilla oli kova, mutta hienoa oli, että päästiin menemään, kuvailee Sällylä autojen tuomaa vapauden tunnetta.

Sällylän mukaan vielä 1950-luvulla Turun kaduilla näkyi pääasiassa vain kuorma- tai pakettiautoja.

– Olin seitsemänvuotias, kun isä tuli pihaan Thames-kuorma-autolla. Kuormurikin oli siihen aikaan näky. Livahdin vääntele-mään ylpeänä auton rattia muiden pihan lasten ihaillen vierestä. Auto olisi voinut vyöryä mäkeä alas. Isä kiukustui tempustani, ja remmiähän siitä tuli, kertoo Sällylä, joka kehuu silti saaneensa kipinän autoilua kohtaan juuri isältään.

Sällylä muistaa, kuinka vuonna 1957 Turkuun tulivat ensimmäiset liikennevalot Eerikinkadun ja Aurakadun kulmaan.

– Seisoin niiden vieressä pitkään. Pikkupojan järki ei kertonut, miten toimia, eikä isonkaan: viereeni tuli mies, joka lähti ylittämään katua – päin punaisia. Ja minä perässä. Tieto ei siihen aikaan oikein kulkenut, Sällylä nauraa.

Wärtsilän tehdasta seuraamalla Sällylä pani merkille, että tehtaan työntekijöiden ajopeleinä olivat tuohon aikaan polkupyörät, mopot ja moottoripyörät, joista mieleen painuivat erityisesti Jawat.

Brahenkatu oli vankä paikka seurata Suomen siirtymistä kumipyörille.

– Kadut olivat talvisin hyvin liukkaita ja autojen renkaat huonoja. Brahenkadun mäessä autot pyörrähtelivät tämän tästä. Talviautoilu oli muutenkin sitä, että ihmiset lykkäsivät toistensa autoja pois hangesta tai muuten vain käyntiin, kun akut olivat huonoja.

Hormonit ja moottorit hyrräsivät

Auto pysyi koko 1960- ja 1970-luvun suomalaisille kalliina investointia. Siksi suomalaisen auto oli tuolloin yleensä varsin pieni. Kalleuden vuoksi autoa ei hankittu ainoastaan käytösesineeksi, vaan sen edustama mielikuva oli pikemminkin osa itseilmaisua ja statusta.

Sällylän mukaan varakkailla ihmisillä ja yrityksillä oli suuria jenkki-autoja, kuten Buickeja, tavallisilla ihmisillä Ifoja.

– Vehnämyllyn kuljettajana toimineelle isälleni avautui mahdollisuus ostaa yrityksen käytetty edustusauto, mutta äiti pani hanttiin sanomalla, ettei tavallisen ihmisen sovi sellaisella ajaa.

1960-luvulla Sällylä pyöri mukana Turun korttelirallissa, jonka reitti kulki Yliopistonkadulta Aurakadulle ja Eerikinkadulle sekä sieltä edelleen Kristiinankadulle tai Humalistonkadulle. Väkeä pyöri erityisesti nykyisen Stockmannin edessä, jossa silloin sijaitti Valli-Auto.

– Jo siihen aikaan Fiat kuussatasia viriteltiin ja tuunattiin niin, että niistä sai kilpa-auton näköisiä. Isot jenkki-autot vasta olivatkin melkoisia tyttöhaaveja. Hormonit hyrräsivät ja muutenkin se oli kivaa aikaa. 🍷

Autoistuminen tapahtui nopeasti

1960 Suomessa oli 183 000 henkilöautoa.

1962 Henkilöautojen tuonti vapautui Suomessa. Autovero tuli voimaan.

1965-1967 Autojen myyntiä rajoitettiin jopa maahantuontikiellon keinoin.

1976 Henkilöautojen määrä ylitti miljoonan.

1980 Suomessa oli 1,2 milj. henkilöautoa.

Lähde:

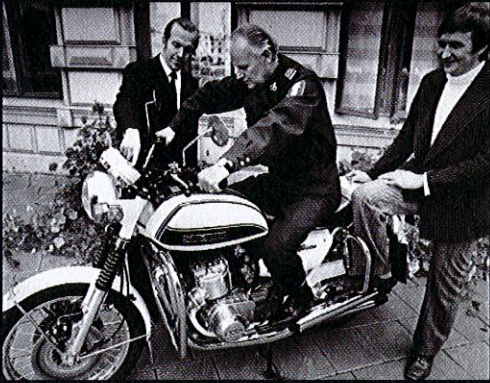
Keskiluokkaistuva kansa nousee kumipyörille. Autoistuminen Suomessa 1960-luvun alusta 1980-luvun lopulle. Jyväskylän yliopisto 2006, Antti Humalamäen pro gradu -tutkielma.

✓ Turun Sanomilla oli tällainen ajopeli vuonna 1965. Siis Kuplavolkari.

✓✓ Turun poliisi ajeli 1970-luvulla Suzuki-moottoripyörällä.

✓✓✓ Hakeauto kiinnosti messuväkeä Turussa.

✓✓✓✓ Sähköauto esiteltiin Turun messuilla jo vuonna 1975.



Ladamiehet olivat viinaan meneviä

Vuonna 1960 Suomen yleisin automerkki oli neuvostoliittolainen Moskvitch, mutta lähes koko 1960-luvun ajan Suomen myydyin auto oli Volkswagen Kupla. 1970-luvulla ykkönen oli neuvostoliittolainen Lada.

Vielä 1980-luvulle tultaessa auto paljasti piirteitä ihmisen persoonallisuudesta, arvoista ja elämäntilanteesta. Taloustutkimuksen Tuulilasille tekemässä tutkimuksessa analysoitiin eri merkeillä ajavia autoilijoita. Esimerkiksi Ladan omistajia arvioitiin rauhallisiksi, huumorintajuisiksi, mutta muita yksinkertaisemmiksi, liikenteessä vaarallisiksi ja viinaan meneviksi.



Ladan ja muiden itä-autojen suosion taustalla olivat mm. hyvä saataavuus, edullinen hinta ja hyviksi havaitut talviominaisuudet.

Sällylä muis-
taa, että Ladojen omistajiin liitettiin yleensä myös poliittisia luonnehdintoja. Autot herättivät muutenkin poliittisia intohimoja.

Kun Moskvitch sai kritiikkiä Tekniikan maailman testissä vuonna 1969, lopetti eräs lukija palautekir-

jeensä toteamalla: "Neuvostoliiton ja Suomen kansa ystävyyttä ei teidän arvostelunne voi miksikään muuttaa". ☒

Datsunilla hypättiin mäkeä

Automarkkinoinnin keinot olivat värikkäitä. Kestävyyden osoittamiseksi Datsun Bluebirdilla hypättiin Turengin mäkihyppytornista 77 kilometrin tuntivauhdilla. Fiatin uusin 124-malli puolestaan pudotettiin lentokoneesta maahan vuonna 1966.

Julkiksetkin pääsivät mainostamaan: "Koska olen kiireinen ihminen, on tärkeää omistaa luotettava auto", vakuutti Lenita Airisto jo 1960-luvulla.

Saabin mainoksessa vedottiin voimakkaasti tunteisiin: "Ajoturvallisuudesta ette maksa milloinkaan niin raskain sydämin – kuin siitä toisesta vaihtoehdosta."

Saabia alettiin koota Uudenkaupungin autotehtaalla vuonna 1969. Tehtaan ensimmäinen yksilö oli rekisteriltään EKA-96. Se luovutettiin juhlallisesti presidentti Urho Kekkoselle. ☒



FIAT

on lämmin auto

On samantekevää, kunnian valitsette — Fiat 600 D:n tai Fiat 850:n. Joka tapauksessa saatte auton, joka on ketterä, lämmin ja turvallinen — koska se on Fiat.

FIAT TURVALLISUUTTA TEILLE

FIAT 600D

Jo yli kaksi miljoonaa ihmistä on valinnut ajokikseen tämän auton. Sen suosio perustuu luotettavuuteen, näppäryyteen liikenteessä sekä erinomaiseen ajomukavuuteen. Se on automaailman "pikkujättiäinen".

FIAT 850

Nykyaikainen auto, joka valloitti lyhyessä ajassa Euroopan — sen tuotanto on ylittänyt 300.000 kappaleen rajan! Ja joka päivä valmistuu 1.250 uutta autoa! Fiat 850 on tämän päivän auto tämän päivän ihmiselle.

Yrityksenne:

NLA OY

Turku, Brohenkatu 8
p. 333 155

KANTA-AUTO HANKKIJÄ

Forssu, Jyvähoivi
puh. 11 114

Turku, Länfinenkatu 17
puh. 330 121

Ilmoitus Turun Sanomissa 1965

Datsun Bluebirdiä markkinoitiin kestävyydellä ja autolla hypättiin muun muassa hyppyrimäestä.

Tyksissä oli osasto prätäkäuskeille

Raitiovaunut hallitsivat Turun katuja vielä 1960-luvulla, mutta viimeinenkin tuli kiskojensa päähän vuonna 1972.

– Niistä luopuminen oli Turun päättäjien suurimpia munauksia, Sällylä lataa.

Sällylän mukaan vielä 1970-luvun alkupuolella autoja kehitettiin insinöörien ja autotehtaiden näkökulmasta. Menopelin piti olla ärhäkkä ja urheilullinen. Vuoden 1973 energiakriisin jälkeen painopiste siirtyi käytännöllisyyteen ja taloudellisuuteen. Kehitystyö siirtyi poliitikoille: alkoi tulla turvallisuus- ja päästövaatimuksia.

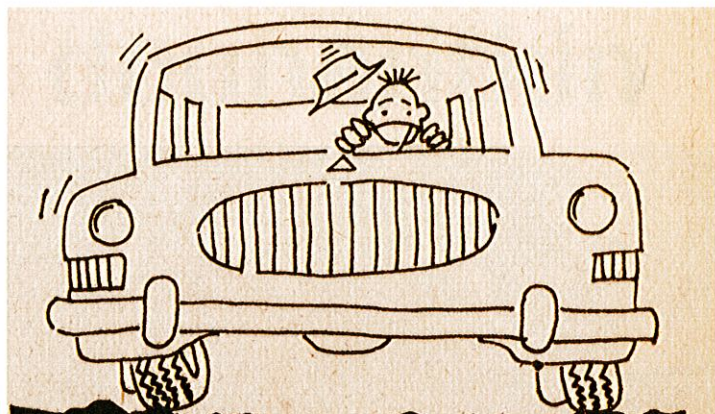
Esimerkiksi turvavyöpakko tuli vuonna 1975, kuten myös moottoripyöräilijöiden kypäräpakko.

– Sitä ennen Tyksissä heitä varten oma osasto, niin usein rytisi.

Nopeuksia alettiin rajoittaa vuonna 1978.

– Siihen asti kilpailtiin siitä, kuka ajaa nopeiten Turusta Helsinkiin, sanoo Sällylä, jonka mukaan auto on mullistanut ihmisten elämän ja maailmankuvan nopeasti ja totaalisesti.

– Autosta luopuminen on pelkkää utopiaa, hän uskoo. 🚫



VAPISEEKO AUTONNE AJOSSA?

Epämiellyttävä tärinä ohjauspyörässä ja renkaiden epätasainen kuluminen ovat merkinä siitä, että autonne pyörät vaativat tasapainotusta. Tulkaa meille – ammattimiehemme korjaavat vian nopeasti ja huolessa.



Huoltoasem.
P. KETONEN
Vakka-Suomentie 82,
Turku, puh. 15 500

▲ Ilmoitus Turun Sanomissa 1960.

▼ Uudessakaupungissa tehty ensimmäinen Saab 96 luovutettiin presidentti Urho Kekkokselle.

▼▼ Ilmoitus Turun Sanomissa 1965.

Eniten myydyt automallit

1961

1. Moskwitch 403/407
2. Skoda Octavia
3. VW 1 200

1965

1. VW 1 200
2. Opel Kadett
3. Moskwitch Elite

1970

1. Ford Cortina
2. VW 1 200/1 300
3. Fiat 600

1975

1. Lada 1 200/1 300/farmari
2. Saab 96
3. Datsun 100A

1979

1. Datsun 120A (Cherry)
2. Lada
3. Fiat 127



TS/SL, lähde:
Autotuojat Ry. Autojen ensirekisteröinnit

10 mainiota ATLAS-valmistetta, joilla autoilu sujuu



Huoltoasema V. HARTOLA
Tampereentie 32, puh. 28 787
Huoltoasema P. HEIKILÄ
Läntinenkatu 1, puh. 14 066, huolto 27 083

Huoltoasema R. KANERVA
Siälarminkatu 32, puh. 357 040
Huoltoasema P. KETONEN
Vakka-Suomentie 82, puh. 15 500

Huoltoasema J. SAURIO
Hämeentie 12, puh. 10 276
UUDENMAANTULLIN HUOLTOASEMA
G. ÖSTMAN, puh. 17 678