

Olli Mitikka

Ajoneuvon museointi

Opinnäytetyö
Auto- ja kuljetustekniikka

Toukokuu 2014




MAMK

University of Applied Sciences

KUVAILULEHTI

 <b style="font-size: 2em; margin-left: 10px;">MAMK University of Applied Sciences	Opinnäytetyön päivämäärä 6.5.2014	
Tekijä(t) Olli Mitikka	Koulutusohjelma ja suuntautuminen Auto- ja kuljetustekniikka	
Nimeke Ajoneuvon museointi		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia ajoneuvon erilaisia museointitapoja ja harrastusta museoajoneuvojen ympärillä.</p> <p>Museointitapojen tutkiminen keskittyi Suomessa olemassa oleviin menetelmiin, eli entisöintiin ja konservointiin. Työssä on tutkittu näiden menetelmien vaatimuksia ja eroavaisuuksia. Työssä on tutkittu myös kunnostustöiden jälkeen vaadittavaa museotarkastusta ja museokatsastusta tai -rekisteröintiä sekä museoajoneuvojen ympärillä pyörivää harrastusta ja siihen liittyviä tilastoja.</p> <p>Työhön saatiin kerättyä pääkohdat entisöinti- ja konservointimenetelmistä sekä tietoa, mitä kunnostustöiden jälkeen tulee tehdä. Myös museoajoneuvoharrastusta saatiin tutkittua monipuolisesti.</p>		
Asiasanat (avainsanat) museointi, konservointi, entisöinti, museoajoneuvo		
Sivumäärä 12	Kieli Suomi	URN
Huomautus (huomautukset liitteistä)		
Ohjaavan opettajan nimi Kari Ehrnrooth	Opinnäytetyön toimeksiantaja	

DESCRIPTION

		Date of the bachelor's thesis 6.5.2014
Author(s) Olli Mitikka	Degree programme and option Automotive and transportation technology	
Name of the bachelor's thesis How to museum a vehicle		
Abstract <p>The main objective of this thesis was to research different ways to do museum vehicle, and study museum vehicle hobby.</p> <p>The research of the ways to museum a vehicle concentrated to the ways that exist in Finland, restoration and conservation. In this thesis is researched these two ways requirements and differences. There is also researched museum inspection and museum registration that are required after restoration works. Also hobby and statistics around museum vehicles are studied.</p> <p>Main points of restoration and conservation were collected to this thesis and information about what to do after restoration works. Also museum vehicle hobby was studied versatile.</p>		
Subject headings, (keywords) museum, conservation, restoration, museum vehicle		
Pages 12	Language Finnish	URN
Remarks, notes on appendices		
Tutor Kari Ehrnrooth	Bachelor's thesis assigned by	

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	1
2	ENTISÖINTI.....	2
3	KONSERVOINTI.....	3
4	MUSEOKATSASTUS.....	5
4.1	Museoajoneuvotarkastus.....	6
4.2	Katsastus ja käyttö	7
5	MUSEOAJONEUVOTARKASTAJA.....	7
6	MUSEOAJONEUVO HARRASTUKSENA.....	9
7	MUSEOAJONEUVOTILASTOT	10
8	YHTEENVETO	11
	LÄHTEET	13

1 JOHDANTO

Museoajoneuvot ovat hyvä harrastus vanhoista ajoneuvoista kiinnostuneille. Entisöinti ja konservointi liittyvät hyvin läheisesti tähän harrastukseen, vaikka museoajoneuvoja voikin harrastaa tekemättä kunnostustöitä itse. Museoajoneuvoihin liittyy paljon muutakin kuin pelkkä ajoneuvon kunnostus. Järjestöt järjestävät kokoontumisia museoajoneuvon omistajille, ja ajoneuvolla voi ajella kauniina kesäpäivänä itseksenkkin.

Ajoneuvo on museoille hankala kohde suuren kokonsa ja vaikean huollettavuuden takia. Suomen museoajoneuvot ovatkin pääosin harrastajien omistuksessa. He entisöivät, konservoivat, huoltavat ja pitävät yllä näitä museokohteita. Harrastajien ansiosta Suomessa on yli 32 000 museoajoneuvoa. Vanhimmat museorekisterissä olevat ajoneuvot ovat 1900-luvun alkupuolelta. /8./

Saadakseen ajoneuvon museorekisteriin siltä vaaditaan vähintään kolmenkymmenen vuoden ikää ja alkuperäistä vastaavaa kuntoa. Museoajoneuvotarkastaja tutkii auton ennen kuin sitä voidaan hyväksyä museorekisteriin. Lopullinen hyväksyntä annetaan, kun suoritetaan muutos- tai rekisteröintikatsastus museoajoneuvoksi. Museoajoneuvolla ajaminen on rajoitettu kolmeenkymmeneen kalenteripäivään vuodessa. Museoajoneuvot ovat vapautettuja ajoneuvoverosta sekä talvirengaspakosta.

Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry (SA-HK) on perustettu vuonna 1959. Vuonna 1970 SA-HK:sta tehtiin jäsenyhdistysten kattojärjestö, ja sen keskeisenä toimintamuotona oli vanhojen autojen taltiointi ja entistäminen sekä pienimuotoinen automuseotoiminta. Vuonna 1978 Suomeen saatiin museoajoneuvo käsite SA-HK:n työn toimesta. Aluksi käsite toimi asetuksen pohjalta, mutta vuonna 2003 se on kirjattu lakiin. SA-HK:lla on Suomessa lähes 80 museoauto tarkastajaa eri puolilla maata. Heidän antamien asiantuntijalausuntojen perusteella tarkastetut ajoneuvot voidaan hyväksyä museoajoneuvoiksi. /5./

2 ENTISÖINTI

Ajoneuvon entisöinnin perimmäinen idea on tehdä ajoneuvosta alkuperäisen näköinen, eli sellainen kuin se on tehtaalta valmistuessaan ollut. Minkä tahansa ajoneuvon voi entisöidä, mutta museorekisteriin sen halutessaan siltä vaaditaan kolmenkymmenen vuoden ikää.



KUVA 1. Entisöity auto /10/

Entisöinnin yksi ongelmakohta on alkuperäisyyden jäljittely. Uudelleen rakentamalla ajoneuvo sen historia häviää, eikä se näin ollen sovi aivan täysin museon määritelmään. Museossa olevia tavaroitakaan ei kunnosteta alkuperäiseen loistonsa, niin miksi museoajoneuvo pitää kunnostaa. Vuonna 2009 onkin tullut vaihtoehdoksi ajoneuvon konservointi, jossa sitä ei tarvitse palauttaa aivan tehtaan linjalta tulleen veroiseksi. Konservoidussa ajoneuvossa kyseisen yksilön historia on aina esillä. Konservoinnista tarkemmin sitä koskevassa kappaleessa.

Entisöinti aloitetaan etsimällä itseä kiinnostava ajoneuvo, joka olisi sellaisessa kunnossa, että omat taidot riittävät entisöinnin suorittamiseen olettaen, että työ halutaan tehdä itse. Kohteesta olisi hyvä ottaa kuvia ennen entistämisen aloittamista,

jotta niitä voidaan esittää museokatsastusta tehtäessä. Kuvia kannattaa myös ottaa ihan itseään varten.

Ajoneuvo pitää pääsääntöisesti aina purkaa, jotta vauriot saadaan selville ja korjattua. Poikkeuksia tietysti aina löytyy, ja ajoneuvon voi museokatsastaa myös alkuperäisenä. Kun ajoneuvo on saatu niiltä osin purettua kuin tarvitsee, voidaan aloittaa korjaustyöt. Suomen suolaisilla teillä liikkuneissa autoissa on usein paljon ruostevaurioita, ja ruostepaikkaukset ovatkin varmasti yleisintä työtä entisöintipiireissä. Ruostekorjaukset pitää tehdä asiallisesti ja häivyttää näkymättömiin.

Entisöintityön voi teettää myös siihen erikoistuneella yrityksellä. Silloin ei tarvitse muuta kuin kertoa, kuinka perusteellisesti haluaa ajoneuvon entisöitävän. Maksu on vaan sitä suurempi, mitä enemmän ajoneuvolle tehdään töitä.

Entisöidyltä ajoneuvolta vaaditaan museotarkastuksessa lähes moitteetonta kuntoa. Ajoneuvon pitää olla kaikin puolin alkuperäisen näköinen ja muutenkin alkuperäisessä kunnossa. Turvallisuudella voi perustella joitain vaihdettuja osia, kuten turvavöitä tai tehokkaampia ajovaloja. Näitä turvallisuutta lisääviä osia voidaan hyväksyä museotarkastuksessa. Tarkastuksessa vaaditaan entisöidyltä ajoneuvolta myös virheettömiä kromiosia sekä maalipintaa ja ruosteettomuutta. /12./

3 KONSERVOINTI

Suomessa ajoneuvon entisöiminen on ollut pitkään ainoa keino saattaa ajoneuvo museorekisteriin. Harrastajien mielenkiinto konservointia kohtaan on kuitenkin tuottanut tulosta. Trafín määräyksessä, joka astui voimaan 8.7.2011, on annettu mahdollisuus myös konservoidun ajoneuvon museorekisteröimiseen. Konservointi määritellään määräyksessä seuraavasti: *”Ajoneuvon asianmukaisena entistämisenä voidaan pitää myös ajoneuvon konservointia, jossa alkuperäisyyden säilyttämisen lisäksi pyritään säilyttämään myös yksittäisen ajoneuvon historia. Konservoinnalla entistetyt ajoneuvon kunto ei yleensä vastaa uuden ajoneuvon kuntoa ja ”ajan patina” on sopivissa määrin säilytetty.”* /4./

Konservointi on entisöinnin rinnalla hyvä vaihtoehto, joka tuo esille oikeasti Suomen autohistoriaa. Konservoiduissa autoissa voi olla esillä menneisydessä tehdyt muutokset, jos ne on dokumentoitu oikein. Näkyvillä voi olla myös ajan tuomaa kuluneisuutta ja käytön jälkiä.

Konservointityö ei ole entisöinnin rinnalla mikään oikotie. Konservointi vaatii usein jopa paljon enemmän työtä kuin entisöiminen. Konservointisuunnitelman teko voi olla työlästä, ja projektin dokumentointi pitää tehdä tarkasti. Autoon tehtävissä muutostöissäkin pitää olla jossain määrin tarkempi, jotta korjaukset ovat tunnistettavissa, muttei näkyvissä. Korjaukset pitää olla myös poistettavissa myöhemmin. /4./

Konservoidun auton dokumentointiin pitää sisällyttää kaikki auton ostosta nykypäivään. Kaikki autoon tehdyt muutoksen selvitetään ja kirjataan ylös. Kulumat ja niiden synty kirjataan myös, jotta ne voidaan esittää museotarkastuksen yhteydessä.

Konservoidun ajoneuvon hyväksymisen ehtona on konservointisuunnitelman teko. Suunnitelma tehdään ennen korjaustöiden aloitusta. Suunnitelmassa käydään läpi kaikki osa-alueet ja niille tehtävät toimenpiteet. Kaikki kulumat, viat ja muutokset pitää käsitellä suunnitelmassa. Suunnitelmaan kirjataan myös työtavat. Suunnitelmasta selviää, miten vioittuneet kohdat on korjattu ja missä ne sijaitsevat. /4./

Suomen ensimmäinen virallisesti konservoitu museoauto on Tekniikan Maailman Opel Kadett vuodelta 1980. Auto päätettiin nimenomaan konservoida entisöinnin sijasta, koska se oli niin hyvässä alkuperäiskunnossa ja sen historia tunnettiin. Projektin alussa työryhmä otti yhteyttä SA-HK:n konservointityöryhmään tiedustellaakseen, miten asiassa edettäisiin. Hämmästykseksi Suomessa ei ollut tarkastettu yhtään konservoitua autoa, ja jopa SA-HK:ssa pohdittiin vielä, millaisia papereita ja selvityksiä autoon vaadittaisiin ja kuka olisi valtuutettu hyväksymään konservoidun ajoneuvon.

Kadetin konservointityö aloitettiin tekemällä yleinen kartoitus auton kunnosta ja sen vaatimista toimenpiteistä, eli tehtiin konservointisuunnitelma. Suunnitelman teossa

Tekniikan Maailman projektiryhmää auttoi joukko museoajoneuvotarkastajia, museokonservaattori sekä Metropolian konservoinnin lehtori.

Lopuksi konservointisuunnitelman ja tehtyjen töiden pohjalta laadittiin konservointiselvitys, jossa on historiatiedot ja kunnostus- ja konservointiosiot. Museotarkastuksessa kiitosta saaneet auto ja konservointiselvitys hyväksyttiin, ja sen jälkeen oli vuorossa normaali vuosi- ja muutokatsastus. Kadett oli näin virallisesti myös Trafikin rekisterissä museoajoneuvo. Valmiina konservoituna museoajoneuvona auto lahjoitettiin auto- ja tiemuseo Mobilian kokoelmiin, jossa se pääsi heti Suomen autoistumisesta kertovaan teemanäyttelyyn. /2./



KUVA 2. Konservoidun ajoneuvon museotarkastus /7/

4 MUSEOKATSASTUS

Ajoneuvo voidaan luokitella museoajoneuvoksi vasta, kun se on muutokatsastettu tai rekisteröity sellaiseksi. Kaikki ajoneuvot, joiden käyttöön on vaadittu rekisteröinti, voidaan hyväksyä museoajoneuvoksi. Kaikkien hyväksyttävien ajoneuvojen tulee olla alkuperäisessä kunnossa tai sellaiseen kuntoon entisöity tai konservoitu. Lopullinen hyväksyntä tapahtuu vasta katsastustoimipaikassa.

4.1 Museoajoneuvotarkastus

Museoajoneuvotarkastukseen kannattaa valmistautua kunnolla. Tarkastuksessa vaaditaan ajoneuvosta kunnan kuvat sekä kirjalliset selvitykset ajoneuvon historiasta ja tehdyistä kunnostuksista. Myös auton rekisteröintiin tai katsastukseen vaadittavat viralliset paperit on oltava mukava. Tarkastukseen vaaditaan myös ajoneuvon tekniset tiedot. Ulkomailta tuodun kulkineen kohdalla vaaditaan myös todistus omistusoikeudesta ja tullaustodistus, mikäli ajoneuvo on tuotu Euroopan unionin ulkopuolelta. Huolto- ja omistajankäsikirjojen mukaan ottaminen on myös suositeltavaa. Harvinaisempien ajoneuvojen kohdalla myös muu kirjallisuus on eduksi tarkastuksen yhteydessä. Muuna kirjallisuutena pidetään esimerkiksi mainoslehtiä tai varaosakirjoja.

Museoajoneuvotarkastuksessa käydään läpi ajoneuvo perusteellisesti. Ruosteettomat ja syöpymättömät metalliosat sekä virheettömät maalipinnat ja pinnoitetut osat ovat itsestäänselvyys. Olennaista on ajoneuvon yleinen siisteys ja puhtaus. Myös moottorin, moottoritilan ja alustan tulee olla hyvässä kunnossa. Moottorin numero, valmistenumero sekä runkonumero tulee olla helposti luettavissa ja siistissä kunnossa. Tarvittaessa ne pitää uusida.

Museoajoneuvolausunnon saamiseksi ajoneuvosta vaaditaan kunnolliset kuvat arkistointia ja museoajoneuvotodistusta varten. Autoista kuva tulee ottaa etuviistosta kuljettajan puolelta kuvaajan seisoessa, niin että konepelti näkyy. Moottoripyörästä kuva otetaan samasta kuvakulmasta, mutta kyykyssä pyörän korkeudelta. Moottoripyörässä kuva tulee ottaa myös toiselta puolelta. Tarkastukseen vaaditaan neljä kuvaa edellämämainituista kuvakulmista. Kuvien tulee olla 10 x 15 cm vaakakuvia ja mattapintaisia. Kuvassa kohteen pitää näkyä kokonaan, eikä ole suotavaa, että kuvassa näkyy eläimiä tai ihmisiä. Taustan tulee olla myös mahdollisimman tasainen, ja ajoneuvon ja sen värien tulee erottua siitä selkeästi. Parhaat kuvat saa otettua ulkona auringon valossa, jolloin värien sävyt näkyvät luonnollisina. /12./

Museoajoneuvotarkastuksen jälkeen ajoneuvolle voidaan suorittaa rekisteröinti- tai muutoskatsastus. Museoajoneuvolausunnosta huolimatta myös katsastajan tulee arvioida, täyttääkö ajoneuvo lain tarkoittaman museoajoneuvon määritelmän. Kun

ajoneuvo hyväksytään katsastoimipaikalla museoajoneuvoksi, tulee katsastajan päivätä ja allekirjoittaa museoajoneuvolausunto ja laittaa siihen toimipaikan leima. Alkuperäinen valokuvalla varustettu museoajoneuvolausunto annetaan ajoneuvon omistajalle takaisin, ja siitä otetaan kopio katsastustoimipaikan arkistointia varten.

4.2 Katsastus ja käyttö

Ensimmäisen rekisteröinti- tai muutoskatsastuksen jälkeen museoajoneuvoksi hyväksytty ajoneuvo tulee määräaikaikatsastaa kahden vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä, jos se on 1. päivänä tammikuuta 1960 tai sen jälkeen käyttöön otettu. Ennen 1. päivää tammikuuta 1960 käyttöön otetut museoajoneuvot tulee määräaikaikatsastaa neljän vuoden välein kesäkuun loppuun mennessä. /9./

Museoajoneuvoksi rekisteröityä ajoneuvoa saa käyttää vain kolmenakymmenenä päivänä vuoden aikana. Museoajoneuvot ovat vapautettuja ajoneuvoverosta ja talvirengaspakosta. Museoajoneuvoon ei saa tehdä muutoksia, ja se tulee pitää museoajoneuvolta vaaditussa kunnossa. Katsastuksen yhteydessä katsastaja aina arvioi, täytyykö museoajoneuvon määritelmä edelleen. /12./

5 MUSEOAJONEUVOTARKASTAJA

Museoajoneuvoksi katsastamiseen vaaditaan museoajoneuvotarkastajan hyväksyntä. Tarkastus tehdään ajoneuvolle vain kerran, ennen rekisteröinti- tai muutoskatsastusta museoajoneuvoksi. Museoajoneuvotarkastaja tutkii tarkastuksessa ajoneuvon paperit ja käy läpi listan tarkastettavista kohdista. Esimerkiksi autoista tarkastetaan noin viisikymmentä alustan, korin, moottoritilan ja sisustan kohtaa. /12./

Museoajoneuvotarkastajia pitää aina olla vähintään kaksi, jotta tarkastus on virallinen. Tarkastajien pitää olla valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön jäseniä. Suomessa järjestöjä on useita, ja niillä on tarkastajia monella eri paikkakunnalla. Suurin osa on kuitenkin sijoittunut eteläisempään Suomeen. Tarkastuksesta voidaan sopia suoraan museoajoneuvotarkastajien kanssa, eikä järjestöihin tarvitse olla yhteydessä lainkaan.

Museotarkastustoiminnasta SA-HK ja sen alaiset kerhot ovat yhteisesti päättäneet, että museoajoneuvotarkastajat ovat SA-HK:n tarkastajia ja SA-HK määrittelee tarkastajille toimintaohjeet, säännöt, tarkastushinnat ja hyväksyy tarkastajat. /6./

Museoajoneuvotarkastajien lausunnosta tulee käydä ilmi ajoneuvon perustiedot sekä lausunnon antajat ja heidän järjestö. Perustietoihin kuuluu esimerkiksi valmistenumero ja mahdollinen rekisteritunnus. Lausuntoon tulee myös ajoneuvon omistajan tiedot ja värikuvat ajoneuvosta. Tarkastajan tulee ottaa kantaa lausunnossaan siihen, täyttyykö ajoneuvolain 24 §:ssä tarkoitetulla tavalla museoajoneuvolta vaadittavat edellytykset. Lausunto tulee olla myös päivätty ja allekirjoitettu vähintään kahden tarkastukseen osallistuneen henkilön toimesta. /12./

Museoajoneuvotarkastuksen suorittavan henkilön tulee olla ammattitaitoinen ja pätevä arvioimaan kyseisen ajoneuvomallin museoajoneuvokelpoisuutta. Tarkastajalla tulee olla myös riittävät ja pätevät tiedot siitä, millainen ajoneuvo on ollut sen valmistuessa ja miten sitä tulee tarvittaessa entistää, jotta se voidaan hyväksyä museoajoneuvoksi. Trafin näkemyksen mukaan pelkästään tietyn ajoneuvotyypin asiantuntemus ei suoraan oikeuta tarkastajaa toimimaan toista ajoneuvotyyppiä olevan ajoneuvon museoajoneuvotarkastajana, jos välttämätön ajoneuvotyyppikohtainen asiantuntemus puuttuu. Trafi katsoo myös, että esteellisyysyistä johtuen museoajoneuvotarkastaja ei voi itse toimia omistamansa ajoneuvon tarkastajana. /12./

Museoajoneuvotarkastajan rooli voi olla välillä vaikeakin, ja arvostelua saa ottaa vastaan, jos ajoneuvo ei saakaan hyväksyntää. Tarkastajien pitää kuitenkin pysyä kannassansa tiukasti, eikä lausuntoa saa antaa puutteellisille ajoneuvoille. Kaikki tarkastukset ovat kuitenkin tapauskohtaisia, ja pientä joustovaraa voi olla, jos kokonaisuus on hyvä.

6 MUSEOAJONEUVO HARRASTUKSENA

Suomessa on useita yrityksiä, jotka entisöivät tai konservoivat vanhoja ajoneuvoja. Näiden yritysten toimesta museoajoneuvoharrastukseen pääsee käsiksi, vaikka ei omaisi riittäviä kädentaitoja, korjausvälineitä tai aikaa ajoneuvon kunnostukseen. Museorekisteröityjä ajoneuvoja on myös myynnissä, ja sellaisen ostamalla voi sivuuttaa kunnostusvaiheen kokonaan ja nauttia pelkästään ajamisesta ja oheistoiminnasta. Ajoneuvon huollot ja peruskorjaukset voi myös teettää asiaan erikoistuneissa liikkeissä.



KUVA 3. Ajoneuvomuseo Mobilian näyttelykohteita /3/

Museoautot voivat olla monipuolinen harrastus. Harrastustoiminta voidaan jakaa moneen osaan, jossa monelle riittää tekemistä. Harrastus voi olla pelkästään omalla museoautolla ajeleminen ja sen ylläpitäminen. Oman auton entisöinti tai konservointi riittää toisille, ja tuo tekemistä pitkäksi aikaa. Harrastaa voi, vaikka ei itse edes omistaisi museoautoa. Suomessa on monia automuseoita, joissa voi käydä

ihmettelemässä maamme autohistoriaa. Myös kaikenlaisia kokoontumisajoja ja näyttelyitä järjestetään pitkin kesää.



KUVA 4. Museoajoneuvojen kokoontuminen /1/

Juha Vartiainen kertoo kirjassaan kuinka museoajoneuvoharrastukseen lähtemiseen on neljä lähtökohtaa. Parhaana tapana on isältä pojalle siirtyvä harrastus, koska samalla siirtyy myös niin sanottua hiljaista tietoa. Tällaisissa tapauksissa yleensä harrastuksen kohteena olevat ajoneuvotkin ovat jo tulleet tutuiksi. Toisena tapana harrastuksen pariin pääsee oman mielenkiinnon heräämisen tuloksena. Tällöin aloittaminen vaatii aloitekykyä tiedonhankinnan, kädentaitojen ja työmenetelmien opiskeluun. Kolmantena Vartiainen mainitsee perintönä saadut ajoneuvot. Tuolloin perinnön saaja ei välttämättä tiedä mitään harrastuksesta, mutta haluaa perehtyä siihen kunnioittaakseen edesmenneen henkilön työtä. Syynä voi olla myös halu säilyttää suvussa pitkään ollut ajoneuvo myös tuleville sukupolville. Neljäntenä on mainittu sellaiseen kaveriporukkaan kuulumisen, missä harrastetaan museoajoneuvoja. Kavereiden innostuksesta on helppo lähteä harrastukseen mukaan. /12./

7 MUSEOAJONEUVOTILASTOT

Viime vuosina museoajoneuvojen määrä on kasvanut vuosittain noin 6 prosenttia. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín tilastoista selviää myös, että 2000-luvun alussa Suomessa oli hieman alle 15 000 museoajoneuvoa, kun taas vuoden 2012 lopussa niitä oli jo rekisteröity 36 145. Kaikkien rekisterissä olevien museoajoneuvojen keski-ikä oli 46,7 vuotta. Museoajoneuvojen osuus liikenteessä olevista ajoneuvoista oli 0,7 prosenttia, ja moottoripyöristä museopyörrien osuus oli 5,3 prosenttia. /8./

Suomen vanhin liikennekäytössä oleva henkilöauto on käyttöönotettu vuonna 1900. Vuonna 1920 tai aikaisemmin käyttöönotettuja ajoneuvoja oli 49 kappaletta vuoden 2012 tilastojen mukaan. Näistä ajoneuvoista henkilöautoja oli 33 kappaletta. /8./

Museoajoneuvojen parissa harrastajamäärät ovat suuria, sillä Euroopan alueella olevilla 2000 kerholla on 786 000 jäsentä. Näiden kerhojen jäsenet omistavat lähes Suomen autokannan verran museoajoneuvoja, eli 1,826 miljoonaa ajoneuvoa. Euroopan museoautoilla ajetaan keskimäärin noin 1500 kilometriä vuodessa, ja niiden ylläpitoon menee keskimäärin 1500 euroa vuodessa ilman polttoainekuluja. /11./

Euroopan museoajoneuvoalalla liikkuu myös paljon rahaa. 10 800 alalla toimivaa yritystä saavuttivat 19,2 miljardin euron liikevaihdon vuonna 2010, joka oli 3,2 miljardia suurempi kuin edellisenä vuonna. Saksa on yksi suurimmista automuseomaista, sillä siellä alan liikevaihto oli 5,5 miljardia euroa vuonna 2010. Ala työllisti myös 30 000 ihmistä. /11./

8 YHTEENVETO

Museoajoneuvot tarjoavat tekemistä ja työtä monelle ihmiselle, ja ala jakautuu moneen eri osaan. Ajoneuvojen kanssa voi olla tekemissä esimerkiksi palkkatyön kautta yrityksessä, joka entisöi ajoneuvoja, tai toisessa ääripäässä tapahtumia ja museoita voi kierrellä katsomassa, vaikkei edes omistaisi omaa museoitua ajoneuvoa.

Entisöinti- ja konservointitöihin pääsee helposti käsiksi kuka vain, jos vain omistaa tai tai vuokraa sopivaa tallitilaa töiden tekemiseen. Internetin keskustelupalstoilta saa paljon apua töiden tekoon ja osien etsimiseen. Eri merkkikerhoihin kuulumalla voi töitä tehdä myös yhteisissä kerhon tiloissa ja saada oppia kokeneemmilta kerhotovereilta. Museoajoneuvotarkastukset voidaan myös järjestää keskitetysti kerhon tiloissa, jolloin tarkastuskuluissa voidaan säästää ja yhteisöllisyyttä lisätä. Kerhon porukalla tapahtumien kiertäminen tuo varmasti myös iloa monelle.

Museoajoneuvoalalla rahaa pyörii myös paljon ajoneuvojen entisöinti- ja huoltopalvelujen kautta. Museoiden teemanäyttelyt keräävät katsojia niin alan harrastajista kuin muistakin ihmisistä. Museoajoneuvot ovat siis paljon ihmisiä kiinnostava sekä yhdistävä harrastus.

LÄHTEET

1. Autohistoriallinen Seura ry 2014. www-sivut.
<http://www.autohistoriallinenseura.fi/>. Päivitetty 25.03.2014. Luettu 25.03.2014.
2. Domonyi Harri, Tekniikan Maailma, 9/2012. Auton museokatsastus. Otava Media.
3. Mobilia 2014. WWW-sivut. <http://www.mobilia.fi/gallery.html>. Päivitetty 16.04.2013. Luettu 25.03.2014.
4. Peri Olli 2012, Konservointisuunnitelma museorekisteröitävälle ajoneuvolle. PDF-dokumentti.
http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/47053/peri_olli.pdf?sequence=1
. Luettu 15.02.2014.
5. Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto 2014. WWW-sivut.
<http://www.sahk.fi/15>. Päivitetty 18.02.2014. Luettu 18.02.2014.
6. Suomen ajoneuvohistoriallinen keskusliitto2014. WWW-sivut.
<http://www.sahk.fi/24>. Päivitetty 18.02.2014. Luettu 18.02.2014.
7. Tekniikan Maailma 2013. WWW-sivut.
<http://tekniikanmaailma.fi/autot/muut/auton-museokatsastus-osa-3-konservointi-ja-museokatsastus>. Päivitetty 06.05.2012. Luettu 15.01.2014.
8. Trafi 2013. WWW-sivut.
http://www.trafi.fi/tietoa_trafista/ajankohtaista/2214/vanhin_suomen_teilla_huristeleva_auto_otettu_kayttoon_vuonna_1900. Päivitetty 05.06.2013. Luettu 21.02.2014.
9. Trafi 2014. Museoajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa. PDF-dokumentti.
<http://www.trafi.fi/filebank/a/1325147177/22eea1a47022c67d8d2aee4458b0dc>

25/4751-Museoajoneuvon_hyvaksyminen_katsastuksessa.pdf . Luettu
21.02.2014.

10. Triangle Motor Co 2014. WWW-sivut.

<http://www.trianglemotor.com/fi/entis.htm>. Päivitetty 02.03.2012. Luettu
25.03.2014.

11. Turun sanomat 2011. Museoautot liikuttavat lähes 20 miljardia euroa. WWW-
artikkeli.

[http://www.ts.fi/teemat/auto+ja+liikenne/221107/Museoautot+liikuttavat+lahe
s+20+miljardia+euroa](http://www.ts.fi/teemat/auto+ja+liikenne/221107/Museoautot+liikuttavat+lahe
s+20+miljardia+euroa). Päivitetty 16.05.2011. Luettu. 15.02.1014.

12. Vartiainen Juha 2013. Harrastuksena museoajoneuvo. Alfamer/Karisto Oy.