

Kolhoosimopo, tinneriturbo, Honeckerin papupyssy

Keräilyssä tallennettiin itäautojen lempinimet

Tampereen Messut järjesti viime vuoden loppupuolella itäautojen ja moottoripyörien näyttelyn. Tampereen Pirkkahallissa koottiin yleisöltä myös muistiin itäautojen lempi- ja pilkkanimiä.

Keräilyn tukitapahtumana järjestetyssä ensimmäisessä lähes kattavassa itäautojen ja moottoripyörien näyttelyssä oli mukana monia harvinaisuuksia. Ihailevia katseita keräsivät mm. itänaapurissa valmistetut J. K. Paasikiven ZIS-limousine ja »Ryssän ruplahymy», Suomen ainoa entisöity Zim, samoin tsekkiläinen Tatrplan.

Yleisöltä kerättiin talteen itäautojen lempi- ja pilkkanimiä.

Sato oli runsas. Kilpailussa täytettiin toistatuhatta lappua — nimiä monille merkeille. Ifaa kutsuttiin kantokassiksi, Itä-Saksan seisojaksi, tikan-syötiksi ja 8 hengen autoksi, jossa yksi ohjaa ja seitsemän työntää! Pobedaa nimitettiin mm. lemmenlullaksi, aropupuksi, Siperian mersuksi, Malenkovin buickiksi ja kopeekaksi, Moskvitshia piikkinokaksi, Siperian limusiiniksi, kaalivankkuriksi ja ruplaopeliksi, Skodaa lahnaksi, kiilanokaksi, sämpyläksi, sammakoksi, skeidaksi ja pullopostiksi.

Wartburgilla ja Trabantillakin lempinimiä tuntui olleen useita 'Warre' oli myös mm. pahviauto, kilpapahvi, tinneriturbo, tärpättiruisku, vattupurkki ja rintintin. Pahviin viitattiin Trabantinkin nimissä; vauhtipahvi, rallipahvi, pahvimersu. »Osta Volga, tee velka — Volga loppuu ennenmin kuin velka», luki yhdessä lapussa.

Koko nimiaineisto on taltioituna Tampereen Messut Oy:ssä.

Kun auto oli ylellisyysesine

Itäautojen tuonti Suomeen alkoi 1948, ja Itä-Euroopassa valmistetuilla autoilla oli sotien jälkeen tukeva jalansija maassamme. Tuolloin henkilöauto oli ylellisyyttä. Itäautot, joiden tuontia helpotti niiden sisältyminen taranvaihtosopimuksiin, olivat kottuhintaisia verrattuna länsiautoihin.

Länsimaissa valmistettujen henkilöautojen maahantuonti perustui lisensointiin vuoteen 1962 asti, jolloin autot vapautuivat tuontisäännöstelystä. 50-luvun loppupuolelle saakka niukas-



Ensimmäisessä lähes kattavassa itäautojen näyttelyssä oli 25 autoa ja yhdeksän moottoripyörää. Väkeä Suomen suurin keräilytapahtuma veti Tampereen Pirkkahalliin 11 800.

'Idän ihme, lännen kauhu, perästä nousee sankka sauhu' — mikä se on? Tietysti Ifa (kuvassa etualalla), joka aikanaan oli Suomen markkinoiden halvin auto. Cabrioletina se taisi olla myös yksi kauneimmista.



Yksi pyhäinpäivän Keräily-tapahtuman itäautonäyttelyn harvinaisuuksista oli tämä Zim-loistoauto, joka on ainoa entisöity Suomi-Zim. Lempinimeltään Zim oli »ryssän ruplahymy» — eikä syyttä, sillä onhan autossa mm. näyttävä arohvirinokkakoriste ja jarruvalonakin syttyy punainen tähti!

ti lisensoituja länsiautoja saivat yksityishenkilöinä ostaa vain työnsä puolesta tietyt käyttäjäryhmät.

Useissa tapauksissa itäautot pohjautuivat ennen sotaa valmistettuihin tuttuihin merkkeihin. Opel Kadetista tu-

li Moskvitsch, Packardista Zis, Fordin A-mallista Gaz jne.

Suomen suurin antiikki- ja keräilyesineiden myyntitapahtuma veti väkeä Pirkkahalliin aiempia kertoja enemmän, 11 800. □