

Simcan merkitysanalyysi

Yksilöllinen konteksti

Objektin käyttökonteksti tunnetaan hyvin aina valmistajatehtaan Simca Ranskan Poissyssä, Suomeen maahantuoja yhtiön Berner-yhtymän Helsingissä ja sen piirimyyjä yhtiön Linja-autoliike M. Ruponen Oy:n Savonlinnassa osilta. Myös auton omistajien ja käyttäjien tiedot (Olavi Kuusinen, Koneliike A.J. Viljakainen Oy, Juha Saari ja Juhani Ruponen) omistusaikoinen tunnetaan tarkalleen aina ideaalitulassa varastointiin saakka. Simcalla ajettut kilometrit ovat tiedossa. Olavi Kuusisen ja Juha Saaren kertomuksia ja muisteluita erilaisista objektiin liittyvistä tapahtumista on tallennettu CD levyille, (Viljakaisella ei ole ajettu on ollut vain myyntivarastossa ja Ruposella vain taltioituna). Objektia on käytetty pääasiallisesti perheen kanssa ajeluihin Savonlinnan kaupungissa ja sen ympäristössä, sukulaisivierailuihin eri puolella Suomea, kesäloma matkoihin sekä kalareissuihin. Työmatkoja sillä ei ajettu kovinkaan paljon koska matka työpaikalle oli hyvin lyhyt. Jokamiesluokan ”Jokkis” kilpa-ajojen romutuskohtalolta objekti säilyi yhden omistajansa kauaskatseisuuden johdosta.

Laajempi konteksti

Eurooppalaisten autojen 1950-luvun pehmeästi kaartuvat autokorien linjat alkoivat näyttää hyvin vanhanaikaisilta kun 1960-luvun alussa autotehtailta alettiin siirtyä uuteen kulmikkaaseen muotoiluun ns. saippualaattikolinjaan. Simca 1000 oli yksi Ranskalaisen autoteollisuuden vastaus tähän muotoiluun. Tosin siihen tuli myös hyvin paljon teknillisiä uudistuksia. Aamu kuudelta 27. heinäkuuta 1961 rullasi ensimmäinen Simca 1000 Poissyn tehtaan uudelta tuotantolinjalta. Viimeinen Simca 1000 valmistui toukokuussa 1978. Kaikkiaan sitä valmistettiin 1 642 091 autoa. Suomessa Simcan maahantuojan Berner-yhtymän toimesta Simca 1000 tyyppikatsastettiin 8. joulukuuta 1961 ja se esiteltiin ensimmäisen kerran virallisesti 25. tammikuuta 1962 Helsingin Herttoniemessä. 1963 Suomen valtio nosti autoveroa roimasti jolloin autojen maahantuoja pyrkiivät hankkimaan myyntiin halvempia malleja autotehtailta. Näin myös Berner, joten myyntiin saatiin ranskasta suomeen tämä malli Simca 1000e (e = ekonomi, jota ei ollut myynnissä missään muussa maassa). Siitä tulikin aluksi hyvä myyntimenestys, esim. 1963 rekisteritilastojen toisella sijalla. Sitten alkoi Tonnin kohdalla erilaiset huhut pyöriä sen heikkouksista, kuten korit katkeilevat ym. näihin Berner vastasi mainoskampanjoilla esim. laittamalla Tonnin päälle katolle selälleen toisen samanlaisen ja ajelutti sitä paria erilaisissa tapahtumissa ympäri suomea todistamassa auton kestävydestä. Näistä kampanjoinneista huolimatta myynti alkoi pikkuhiljaa hiipua. Auto oli yksi eniten pilkkasanontojen kohteista automaalimassa esim. ”Simca tonni, korjaamoiden onni”, ”Simca tuhat ee, jollei mitään tee”.

Suomen autourheiluun tuli kuvaan mukaan 1960-luvulla halpa autokilpailu Jokamiesluokka eli ”Jokkis”, jota ajettiin talvella jäällä ja kesällä soraradoilla. Kilpailujen säännöt mahdollistivat hyvinkin monien nuorten, miksei vanhempienkin ajajien osallistua melko kohtuullisin kustannuksin. Simca 1000 takamoottorisena auton, hyvillä ajo-ominaisuuksilla, kevyenä ja tehokkaalla moottorilla varustettuna oli hyvin suosittu jokkiskuljettajien keskuudessa. Kilpailujen luonteesta johtuen toisten kolhimiset ja tönimiset olivat mahdollisia, niin ajoneuvoyksilöt romuttuivat helposti. Koska Simca Tonni oli suosittu auto kilpailukäytössä, varmaankin hyvin iso osa niistä romuttui kilpailujen tuoksinnassa. Näin ollen näitä ihania vehkeitä näe nykyään juuri missään.

Autenttisuus

Objektin elinkaari tunnetaan hyvin tarkasti aina valmistuspaikasta tähän hetkeen saakka. Sen

alkuperäisyys erilaisine vuosien aikana syntyneineen käytönjälkineen on säilynyt harvinaisen hyvin, huomioonottaen sen olleen käyttöajoneuvon. Objektiin alkuperäisyys on juuri sellainen minä se halutaankin säilyttää verrattuna entistettyihin vastaaviin objekteihin.

Edustavuus

Objekti edustaa aikanaan melko yleistä ajoneuvotyyppiä, joita on säilynyt enää vain hyvin harvalukuisina, etenkin tällainen entistämätön objekti.

Elämyksellinen merkitys

Objektiin elämyksellinen merkitys on ennen kaikkea nostalginen. Nykyihmisten nähdessä objektiin kaltaisia ajoneuvoja, heille palautuu mieliin muistoja omista ajoneuvoista, autoiluista, lapsuuden aikaisista kyytikokemuksista ym. Allekirjoittaneella ei ole kokemuksia tällä objektilla ajeluista mutta vastaavan tyyppisillä, ajoneuvoilla kyllä. Kun pysäyttää ajoneuvon kadun laidan, parkkipaikoille, huoltoasemille tulee heti ihmiset sekä vanhemmat että nuoret ihailemaan ja muistelemaan. Siinä kuulee paljon mielenkiintoisia tarinoita, esim. ”Minulla tai isällä on ollut samanlainen aikoinaan, olisi pitänyt säilyttää”, ym. vastaavaa. Halutaan myös kuvauttaa itseään ajoneuvon kanssa. Ulkolaiset turistit ovat myös kiinnostuneet näistä. Kun kuuntelee ihmisten tarinoita ja ihmettelee miten tällainenkin säilynyt sekä huomaa miten heille on tullut hyvämieli, silloin tulee iloinen olo itsellekin. Tällainen on tämän harrastuksen suola.

Historiallinen ja kulttuurinen merkitys

Vaikka moottoriajoneuvohistoria on kaiken kaikkiaan varsin nuorta, vasta jonkin verran toista sataa vuotta vanhaa, on se kuitenkin hyvin merkityksellistä nykyihmisille. Onhan autoilukulttuuri jokapäiväistä asiaa varsin monille teollisen yhteiskunnan ihmisille. Vaikka auto on kylmä, sarjatuotantoinen esine, on se yksilönä ”Pyhä lehmä” erittäin monille nykyihmisille. Eurooppalaisten pikkuautojen sarjatuotannon laajentaminen sotien jälkeen on mahdollistanut monien sellaisten ihmisten pääsyn tähän ”auton omistaja ihanuuteen” vaikka siitä on voinut aiemmin vain haaveilla. Objekti on yksi esimerkki näistä harvalukuisina säilyneistä 60-luvun tuotteista ja lienee näin historiallisesti kulttuurellisesti merkittävä.

Hyödynnettävyys ja käytettävyys

Koska objektiä on tarkoitus käyttää normaalissa ajoneuvoliikenteessä pienessä määrin, näin ollen se ei ole paikkaan sidottu, vaan sillä voidaan osallistua erilaisiin tapahtumiin, levittäen auton ja autoilun ilosanomaa sitä kaipaaville.

Ideaalitila

Objektiin historian ollessa melko tarkasti tiedossa ja kunto huomioiden voidaan sen ideaaliksi katsoa se ajankohta jolloin Juha Saari laittoi kesäautonsa seisomaan lopullisesti. Tällöin konservoitu objekti olisi ajokuntoinen, alkuperäinen ja selkeästi käytetyn näköinen. Myös auton käyttöjäljen omaava ulkonäkö tuo mielenkiintoisen kontrastin useisiin muihin museoajoneuvoihin, jotka on totuttu näkemään kiiltävinä loisto yksilöinä.

Yhteisöllinen merkitys

Objektiin yhteisöllinen merkitys lienee suurin vanhojen ajoneuvojen harrastajille (mobilisteille ja veteraanimoottoripyöräilijöille) joita voitaneen kutsua myös ns. ”Ruosteen rakastajiksi”, tauti josta sen kerran iskettyä ei pääse eläessään eroon. Heidän elämäntapaansa kuuluu ajella objektiin

kaltaisilla vehkeillä erilaisissa ns. kokoontumisajoissa ja tapahtumissa, muistellen niitten käyttöä, rakentamisia ja etenkin vertaillen toistensa objektien keskinäistä laatua. Tämä tapahtuu tietenkin kehuen toinen toistensa objekteja ja selän takana vihjaillen se ja se kohta on väärin tehty. Jonkinlainen yhteisöllinen ja sosiaalinen merkitys on varmaan silläkin kun objektin kaltaisilla ajoneuvoilla ajetaan normaalin liikenteen seassa ja kun toiset liikkujat ja kanssa ihmiset huomaavat objektin, heille tulee nostalgiset muistot mieleen sekä hymy suupieleen tai säälin tunne eikä tuonkaan ole ollut varahankia uudempaa. Vähentäähän kaikki uudenmiettminen liikenne stressiä.



Merkityslausunto

Kohde: Henkilöauto Simca 4D Sedan 1000e vuosimalli 1964

Kohteen omistaja: Juhani Ruponen Savonlinna

Aika: 15.9.2014

Tekijä: Juhani Ruponen

Simca (Societe Industrielle de Mechanique et Carosserie Automobile) on ranskalainen perheauto, jota valmistettiin vuodesta 1934 vuoteen 1981. Tämä Simca on valmistettu 1964 ja se on ollut nykyisellä omistajallaan, vanhojen autojen harrastajalla vuodesta 1989.

Auton käyttökonteksti tunnetaan hyvin koko elinkaaren osilta, aina valmistuspaikasta Simcan henkilöautotehtaalta Ranskan Poissyyn nykyiseen sijaintipaikkaansa Savonlinnan Haapalassa. Siitä on myöskin säilynyt dokumentteja, valokuvia sekä haastatteluja sen käyttöajalta. Objekti edustaa Eurooppalaista 1960 luvun alun uutta henkilöautojen ”saippualaatikko” muotoilua kulmikkaine linjoinen. Suomen autoilukulttuurissa se edusti varsin yleistä perheauto tyyppiä, joita on säilynyt

enää vain hyvin harvalukuisina, etenkin tällainen entistämätön objekti.

Auton elämyksellinen merkitys lienee lähinnä nostalginen. Ihmisten sen nähdessään ja sitä tutkiessaan, palaa heille mieleen ns. ”Vanhat hyvät ajat” ja monesti lapsuuden ja nuoruuden aikaisia muistoja. Vaikka moottoriajoneuvohistoria on kaiken kaikkiaan varsin nuorta, vasta jonkin verran toista sataa vuotta vanhaa, on se kuitenkin hyvin merkityksellistä nykyihmisille ja yhteiskunnalle. Onhan autoilukulttuuri jokapäiväistä asiaa varsin monille teollisenyhteiskunnan ihmisille. Vaikka auto on kylmä sarjatuotantoinen esine, on se yksilönä ”Pyhä lehmä” erittäin monille nykyihmisille Eurooppalaisten pikkuautojen sarjatuotannon laajentaminen sotien jälkeen on mahdollistanut monien sellaisten ihmisten pääsyn tähän ”auto-omistaja ihanuuteen” vaikka siitä on voinut aiemmin vain haaveilla. Objekti on yksi esimerkki näistä harvalukuisina säilyneistä 60-luvun tuotteista ja lienee näin historiallisesti ja kulttuurisesti merkittävä.

Simcan alkuperäisyys erilaisine vuosien aikana syntyneineen käytönjälkineen on säilynyt harvinaisen hyvin, huomioon ottaen sen olleen käyttöajoneuvon. Ja kun vielä objektin käytöstä on säilynyt jossain määrin tietoja, voitaneen sen katsoa säilyneen melko autenttisena yksilönä. Objektin ideaalilaksi on katsottava se ajankohta (1987) jolloin auton edellinen omistaja Juha Saari laittoi kesäautonsa seisomaan lopullisesti. Tällöin konservoitu objekti olisi ajokuntoinen, alkuperäinen ja selkeästi käytetyn näköinen. Myös auton käyttöjäljen omaava ulkonäkö tuo mielenkiintoisen kontrastin useisiin muihin museoajoneuvoihin, jotka on totuttu näkemään kiiltävinä loistoyksilöinä. Koska autoa on tarkoitus käyttää pienessä määrin normaalissa ajoneuvoliikenteessä, eikä se ole näin ollen paikkaan sidottu. Voidaan sitä hyödyntää osallistumalla erilaisiin tapahtumiin, levittäen auton ja autoilun ilosanomaa sitä kaipaaville. Objektin yhteisöllinen merkitys lienee suurin vanhojen ajoneuvojen harrastajille (mobilisteille ja veteraanimoottoripyöräilijöille) joita voitaneen kutsua myös ”Ruosteen rakastajiksi”, tauti josta sen kerran iskettyä ei pääse eläessään eroon. Heidän elämäntapaansa kuuluu ajella objektin kaltaisilla vehkeillä erilaisissa ns. kokoontumisajoissa ja tapahtumissa, muistellen niitten käyttöä, rakentamisia ja etenkin vertaillen toistensa objektien keskinäistä laatua. Jonkinlainen yhteisöllinen ja sosiaalinen merkitys on varmaan silläkin kun objektin kaltaisilla ajoneuvoilla ajetaan normaalin liikenteen seassa ja kun toiset liikkujat ja kanssaihmiset huomaavat objektin, heille tulee nostalgiset muistot mieleen ja hymy suupieleen tai säälin tunne, eikö tuonkaan ole ollut varaa hankkia uudempaa. Vähentäähän kaikki uuden miettiminen liikennestressiä.

Henkilölähteet: Olavi Kuusisen haastattelu 2.3.2011, haastattelija Juhani Ruponen (CD levy)
Juha Saaren haastattelu 2.3.2011, haastattelija Juhani Ruponen (CD levy)
Juhani Ruposen muisteluista vuosien varrelta

Kirjalliset lähteet: Moottori no 10/2006 Hannu Lindell
Automobiili no 4/2006 Hannu Lampinen
Retro Auto Moto no 83 Hannu Lampinen, Veli Tirkkonen
Rekisteriote ja Kauppakirjoja
Huolto- ja varaosa kirjoja

Valokuvia: Olavi Kuusinen
Antti-Pekka Ruponen