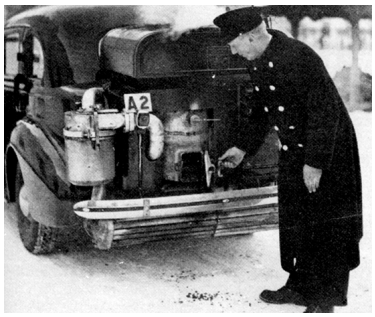
SA kokeili jo 1939 alussa kotirintamalla puukaasusovellutuksia. Tässä koe-Nash 1939 luultavasti Porissa kuvattuna. Oli se aikaa – uunituore Nash suoraan puukaasukäyttöiseksi! Ei ihme että moottorit piti usein täyskorjata jo 20 000 – 30 000 km ajon jälkeen, jopa aikaisemminkin.

Nykysuomalaisista 2,8 miljoonaa on syntynyt talvisodan syttymisen jälkeen. Heitä, jotka ovat olleet elävässä arkiyhteydessä häkä- tai puukaasukäyttöisiin autoihin, on yhä vähemmän. Se oli aikaa johon aihetta tuntemattoman on vaikea sisäistyä. Ei tajuta, mitä merkitsi auton käyntiinsaattaminen tulipalopakkasella. Mitä operaatioita piti tehdä ennenkuin puukaasu-kuormuri edes ”lupasi.” Kaikki tuot taivasalla, mielipuolisen kovassa pakkasessa.

Tuonaikaiset kuljettajat eivät koskaan saa riittävästi kiitosta, jonka he ovat ansainneet. Talvisota roihusi 74 vuotta sitten pahimmillaan. Pakkaset paukkuivat ja miehet olivat kovilla. Näillä kuvavälähdyksillä haluan kunnioittaa noiden miesten (ja naistenkin) sisukkuutta ja osaavuutta.



Ruotsissakin, jossa olisi vielä voitu pääasiassa ajaa bensiinillä, tahdottiin näyttää hyvää esimerkkiä. Kuvassa Ruotsin hovin 1939 Chevrolet puukaasukäyttöisenä. Ruotsia meidän onkin kiitettävä siitä, että edes jotakin tiesimme puukaasulaitteista talvisodan syttyessä 1939.

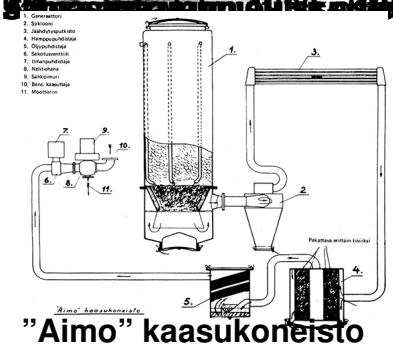
Kuuntelen muisteloita mielelläni. Mutta toisaalta ne ovat eri sarjassa painivia asioita, kuin kysymys modernista häkäkaasusta.

Tiedän sen mahdollisuuksista jo käydyn viisasta keskustelua. Tiedän myös että asiantuntijoiden asenne häkäkaasuun on pehmentynyt, mutta se on yhä torjuva. Lähdetään siitä että se on ”pakkoratkaisu”, siihen ei kukaan vapaaehtoisesti mene.

[redacted]

[redacted]

[redacted]



”Aimo” kaasukoneisto