

Johdanto

FIVA, tai Fédération Internationale des Véhicules Anciens, on kansainvälinen historiallisten ajoneuvojen harrastajajärjestöjen liitto. Se työskentelee historiallisten ajoneuvojen säilymisen eteen ja rohkaisee niiden vastuulliseen käyttöön. Historiallisesti arvokkaat kulkuneuvot ovat sekä liikkumisen välineitä että menneistä ajoista kertovia historiallisesti todistusvoimaisia esineitä. Ne ovat paitsi aikakautensa teknisen tason konkreettisia edustajia, mutta kantavat myös monentasoisia yhteiskunnallisia merkityksiä.

Tämän julistuksen piiriin kuuluvat mekaaniset, tiellä liikkuvat maakulkuneuvot rautateitä lukuun ottamatta. Kulkuneuvon katsotaan olevan historiallinen, kun se on yhteensopiva päätöslauselman ja soveltuvien FIVA:n määritelmien kanssa. Julistukseen voidaan lukea kuuluvaksi myös rakennuksia ja muita historiallisia ajoneuvoihin ja niiden käyttöön liittyviä kohteita, kuten tehtaita, polttoaineasemia, teitä ja kilparatoja. Vuosien mittaan vanhojen kulkuneuvojen omistajat ja entisöijät sekä historiallisten ajoneuvokokoelmien kuraattorit ovat menestyksellisesti pelastaneet, säilyttäneet ja pitäneet historiallisia ajoneuvoja liikennekelpoisina. Tämä FIVA:n hyväksymä julistus antaa neuvoja historiallisiin ajoneuvoihin liittyville päätöksille ja toimenpiteille. Torinon julistuksessa yhdistyvät historiallisten ajoneuvojen käyttämisen, ylläpidon, konservoinnin, restauroinnin ja korjaamisen keskeiset periaatteet.

Tätä julistusta ovat inspiroineet UNESCO:n Venetsian julistus (1964), Barcelonan julistus (2003, historialliset laivat) ja Riian julistus (2005, historialliset rautatiekulkuneuvot).

Artikla 1.

Tavoite

Tämän julistuksen tavoitteena on vaalia ja turvata ajoneuvojen historiaa. Tavoite sisältää historiallisten ajoneuvojen suunnittelussa tehdyn insinööriyön, ajoneuvojen ulkoasun ja muotokielen, käyttötarkoitukset, moninaiset historialliset dokumentit sekä kaikki kulkuneuvoihin ja niiden käyttöön liittyvät yhteiskunnalliset ja sosiaaliset merkitykset. Historiallisten ajoneuvojen säilyminen ja käyttökunnossa pysyminen vaativat alan toimijoilta moninaista teknistä, tieteellistä ja historiallista ymmärrystä.

...

Artikla 2.

Tulevaisuus

Konservoinnin, restauroinnin ja muiden vastaavien menetelmien perustavanlaatuinen tavoite on kohteen historiallisen arvon säilyminen ja turvaaminen. Vanhat ajoneuvot kertovat ihmiskunnan teknisestä kehityksestä ja menneiden sukupolvien arkea koskettaneesta liikennehistoriasta ja -kulttuurista. Varsinaisten ajoneuvojen lisäksi on tärkeää turvata myös historiallisten materiaalien ja työmenetelmien tuntemus sekä kulkuneuvojen valmistamisen ja käyttämisen taidot. Näihin tavoitteisiin päästäksemme tarvitsemme monenlaisia tutkimustaitoja sekä tieteellistä, historiallista ja teknistä tietämystä.

...

Artikla 3.

Huolenpito

Historiallisten ajoneuvojen vaaliminen on vain osittain ajoneuvoista itsestään huolehtimista. Lisäksi niitä tulee myös käyttää julkisesti, sillä vain siten voimme pitää yllä ja siirtää tuleville sukupolville vanhoilla ajoneuvoilla ajamisen ja ylläpidon vaatimia tietoja ja taitoja.

...

Artikla 4.

Asema

Historialliset kulkuneuvot tulee käsittää osaksi yhteisön arkista elämänmenoa ja yhteistä kulttuuriperintöämme. Niiden julkinen näkyvyys edistää niiden arvostusta. Vanhoja ajoneuvoja on siis syytä käyttää ja huolehtia siitä, että niitä voidaan käyttää myös tulevaisuudessa. Niitä ei tule kuitenkaan muokata tarpeettomasti edes käyttökelpoisuuden parantamiseksi. Jos muutoksia joudutaan tekemään, tulee niissä ottaa huomioon ajoneuvon historiallinen arvo ja sen säilyminen. Muutoksilla ei saa tuhota kohteen rakenne tai ulkoasu.

...

Artikla 5.

Menetelmät

Historiallisista ajoneuvoista huolehtiminen vaatii useiden eri menetelmien tuntemista. Ennaltaehkäisevän konservoinnin keinoilla pyritään estämään vauriot jo ennen kuin ne syntyvät. Tavoite on estää jo ennalta vahingot ja inhimilliset erehdykset, järjestää kohteen säilymiselle otolliset olosuhteet ja minimoida ajan hampaan rappeuttava vaikutus. Ennaltaehkäisevällä konservoinnilla turvataan ajoneuvo ja sen yksilöllinen historiallisuus.

Konservoinnin menetelmillä vakautetaan ajoneuvon tila. Konservointiin ei sinänsä kuulu lainkaan korjaamista tai huoltamista, vaan tavoitteena on säilyttää kohde sellaisena kuin se konservoinnin alkaessa on. Käytetyt menetelmät eivät muuta kohteen materiaalista ja historiallista arvoa. Tavoite on yksinomaan estää tai vähintään viivästyttää esineen rapistumista. Kaikkien tehtyjen toimenpiteiden tulee olla huomaamattomia, ne eivät saa muuttaa ajoneuvon ulkoasua.

Restaurointia on Suomessa perinteisesti kutsuttu entisöinniksi. Se on menetelmä, jossa uusitaan ajan saatossa rikkoontuneita tai kadonneita osia. Tavoitteena on palauttaa ajoneuvo johonkin sen aiempaan historialliseen tilaan. Restauroinnin keinovalikoima on avoimempi ja moninaisempi kuin konservoinnin. Myös restauroinnissa tulee pyrkiä pääosin huomaamattomuuteen, mutta ajoneuvon restauroidut osat saavat olla tunnistettavissa lähemmin tarkastellessa. Restaurointi ei kuitenkaan ole varsinaisesti korjaamista, vaan palauttamista.

Korjaamalla tehdään viallinen ajoneuvo jälleen toimivaksi ilman tiukkaa autenttisuuden tavoitetta. Siinä missä entisöinti ja konservointi tähtäävät ensi sijassa historiallisuuden säilyttämiseen, on korjaamisen tavoitteena pikemminkin toimivuus ja käyttökelpoisuus.

Ennaltaehkäisevä konservointi, konservointi ja restaurointi ovat menetelmiä, joilla pyritään vaalimaan ja esittämään kulkuneuvojen erilaisia ominaisuuksia, kuten insinööriä, esteettisiä ja käytännöllisiä ominaisuuksia sekä historiallisia ja sosiaalisia arvoja. Päämääränä ei ole ainoastaan ajoneuvon konkreettinen säilyminen, vaan samalla pyritään entistä suurempaan ymmärrykseen kohteena olevan ajoneuvoyksilön alkuperäisestä rakenteesta ja sen historiallisista taustoista. Näin ollen kaikkien työvaiheiden ja -menetelmien tulee perustua kohteen yksilöllinen historia ja sitä koskevien dokumenttitietojen tuntemukselle.

...

Artikla 6.

Historia

Kaikki ajoneuvoon tehdyt muutokset ja korjaukset – myös alkuperäisyydestä poikkeavat – ovat osa sen elämänkaarta. Ne kertovat ajoneuvon historiasta ja ovat siinä mielessä aina lähtökohtaisesti arvokkaita.

Niinpä historiallisen ajoneuvon palauttaminen alkuperäistä vastaavaksi ei ole aina perusteltua. Palautustöihin ei pidä ryhtyä harkitsemattomasti, vaan vasta tarkan ja huolellisen historiatietoihin tutustumisen ja perinpohjaisen suunnittelun jälkeen. Jos alkuperäisiä tai ei-alkuperäisiä historiallisia osia vaihdetaan, tulee uudet merkitä yksinkertaisilla ja pysyvillä tunnisteilla. Näin voidaan jatkossa tunnistaa ajoneuvoon eri aikoina tehdyt historialliset kerrostumat. Liitteenä on FIVAn suositus vaihdettujen osien merkintätavoista.

...

Artikla 7.

Historiallinen tarkkuus

Restaurointitöissä käytetään mieluiten historiallisesti asiaankuuluvia materiaaleja ja työmenetelmiä. Joskus näitä materiaaleja tai työkaluja ei kuitenkaan ole enää saatavilla. Työmenetelmät saattavat olla vaarallisia ja lainsäädännössä kiellettyjä. Näissä tapauksissa voidaan käyttää moderneja menetelmiä tai materiaaleja. Konservoinnin saralla nykyaikaiset materiaalit ja työtavat ovat yleensä parempia kuin historialliset. Uusissa, vielä vakiintumattomissa menetelmissä on kuitenkin riskinsä, koska ei tiedetä miten ne kestävät aikaa. Mitään materiaalia tai menetelmää ei tule käyttää arvokkaaseen ajoneuvoon ennen kuin on varmistettu sen toimivuus pidemmällä aikavälillä.

...

Artikla 8.

Ulkoasu

Kaikki muutokset historiallisiin ajoneuvoihin tulee tehdä taiten ja harkinnalla. Niissä tulee kunnioittaa alkuperäistä rakennetta ja ulkonäköä, ja ne pitää pystyä tarvittaessa peruuttamaan. Muutoksia tehdessä ajoneuvosta joudutaan usein poistamaan osia. Nämä on hyvä laittaa talteen, koska niille voi tulla myöhemmin käyttöä. Uudet, korvaavat osat ovat harvoin identtisiä alkuperäisten kanssa. Alkuperäistä osaa voidaan käyttää myöhemmin mallikappaleena uutta osaa valmistessa. Lisäksi kaikki ajoneuvoon vuosien varrella tiensä löytäneet osat ovat tärkeää kohteen menneisyydestä kertovaa aineistoa.

...

Artikla 9.

Suunnittelu

Kaikki historialliselle ajoneuvolle tehtävät työt tulee suunnitella ja dokumentoida huolellisesti. Suunnitelmat ja dokumentit säilytetään, koska ne toimivat jatkossa ajoneuvoa koskevana tietovarantona.

...

Artikla 10.

Arkistot

Arkistot ovat tärkeitä tiedonlähteitä ja saattavat sisältää harvinaisia tai ainutlaatuisia dokumentteja. Niinpä kaikkien historiallisten ajoneuvojen parissa työskentelevien tai harrastavien tulee pitää tarkasti huolta hallussaan olevista dokumenteista ja arkistoista.

...

Artikla 11.

Asema

Instituutiot, jotka työskentelevät historiallisten ajoneuvojen säilyttämisen sekä niitä koskevien tietojen ja taitojen parissa, ovat asiantuntija-asemassa. Niiden tulee käyttää asiantuntemustaan yhteiskunnallisella tasolla ja tähdätä tunnustetuiksi vaikuttajiksi kulttuuriperinnön erikoisalallaan. Asiakirjoja, piirustuksia, valokuvia ja muita aiheeseen liittyviä esineitä ja asioita säilyttäviin arkistoihin tulee suhtautua tärkeää kulttuuriperintöä säilyttävinä laitoksina. Niitä tulee myös hoitaa ja kohdella sen mukaisesti.

Liite 1.

Suositus vaihdettujen tai lisättyjen osien merkitsemisestä

UA = ”uusi osa, alkuperäistä vastaava”. Mahdollisimman tarkka kopio alkuperäisestä niin muodoltaan, materiaaliltaan kuin valmistusmenetelmiltään. Malli saatu suoraan alkuperäisestä osasta.

UV = ”Uusi osa, vapaa konstruktio”. Osa, jota ei ole valmistettu minkään historiallisen mallin perusteella. Toteuttaa kuitenkin saman teknisen tarkoituksen kuin alkuperäinen osa.

VR = ”vahvistava rakenneosa”. Jälkikäteen lisätty osa, jonka tarkoitus on vahvistaa alkuperäistä rakennetta.

Osiin on suositeltavaa merkitä myös vuosiluku kaksinumeroisena.

Sanasto

Sanaston tarkoituksena on yhdenmukaistaa historiallisten ajoneuvojen yhteydessä käytettyä käsitteistöä. Käsitteet seurailevat kansallista ja kansainvälistä kulttuuriperintöalan sanastoa. Näitä merkittäviä kulttuuriperintöalan käsitteistön määrittelyjä ovat esimerkiksi:

- Venetsian julistus, engl. The Venice Charter
- Eurooppalainen kulttuurimaisuuden säilyttämistä käsittelevä DIN EN 15898 -standardi.
- Kansainvälisen museoneuvoston ICOMin käyttöön ottama museoalan ammattisanasto, ICOMin konservointikomitea.

Tämä julistus pyrkii myös muodostamaan yhteyksiä FIVAn ja muiden perintöorganisaatioiden välille. Näihin lukeutuvat esimerkiksi teollisuusperinnön konservoinnin kansainvälinen komitea TICCIH ja eräät UNESCO:n alaosastot. Tavoite on nostaa FIVA historiallisten ajoneuvojen perinnön ja kulttuurin keskeiseksi kansainväliseksi asiantuntijatahoksi.

Suomenkielisen version pyrkimyksenä on tehdä FIVAn ja muiden kansainvälisten tahojen toimintaa tunnetuksi maassamme ja määritellä sekä yhdenmukaistaa suomalaisen ajoneuvohistorian parissa käytettyjä käsitteitä.

Artefakti

Ihmisen valmistama historiallisesti merkittävä objekti; Esine, valmiste.

Dokumentointi

Kokoelma historiallisesta kulkuneuvosta kertovia tallenteita, kuten

- Piirrookset, valokuvat ja muut kuvalliset dokumentit
- Historiallinen opas- ja korjauskirjallisuus
- Huolto- ja korjauspäiväkirjat
- Kulkuneuvosta tehtyjen tutkimusten tulokset
- Ajoneuvohistorialliset selvitykset

Ennaltaehkäisevä konservointi

Ennaltaehkäisevällä konservoinnilla pyritään minimoimaan kohteen rapistuminen ja vaurioituminen ilman, että itse kulkuneuvoon tehdään minkäänlaisia muutoksia. Hyvät, tarkoituksenmukaiset säilytys- ja huoltotilat ovat ennaltaehkäisevän konservoinnin keskeisiä välineitä. Keinovalikoimaan kuuluu muun muassa:

- Viileät ja kuivat säilytystilat. Olosuhteiden tulee olla sellaiset, ettei ruostuminen etene, mutta joissa puu ja nahka eivät kärsi liiasta kuivuudesta.

- Säännöllinen huolto ja ylläpito.
- Puhtaudesta huolehtiminen. Lika voi aiheuttaa materiaalien turmeltumista. Esimerkiksi lintujen jätökset tulee siivota pois huolellisesti.
- Ajoneuvon säilyttäminen lukitussa tilassa ja mahdollisuuksien mukaan hälytyslaitteiston suojaamana. Esimerkiksi rautatieasemien museohöyryveturit ovat houkutteleet väliaikaisia asukkaita ja töhrijoita.

Historiallinen sisältö

Ajoneuvon historialliseen sisältöön kuuluvat kaikki sille tehdyt tai tapahtuneet muutokset. Nämä käyttövuosien aikana syntyneet jäljet ovat sisältöä, jota aika on ajoneuvoon jättänyt – historian merkkejä.

Historiallinen tarkkuus

Historiallisesti tarkat muutokset on toteutettu kulkuneuvon valmistusajankohdalle ominaisilla materiaaleilla ja työmenetelmillä.

Konservointi

Konservoinnin periaatteellinen ohjenuora on se, että mitään kadotettua ei saada enää takaisin. Alkuperäisyyttä tai autenttisuutta ei voida jälkikäteen lisätä. Niinpä on aina syytä harkita ja suunnitella huolella. Tuhottu alkuperäisyys kun on lopullisesti mennyttä, eikä sitä voida palauttaa millään keinolla.

Konservoinnilla pyritään säilyttämään ajoneuvo siinä tilassa kuin se konservoinnin alkaessa on. Se ei saa koskaan vaarantaa kohteen historiallista sisältöä. Tavoitteena on tehdä mahdollisimman vähän muutoksia ajoneuvoon. Aina niiltä ei kuitenkaan voida välttyä. Konservoidessa tehtävät muutokset tähtäävät aina olemassa olevan materiaalin säilymiseen.

Konservointikeinot tulee valita siten, etteivät ne muuta ajoneuvon ulkoasua siitä, millainen se on konservoinnin alkaessa. Tavoite on vakauttaa ajoneuvon materiaalit ja sen hetkinen tila. Tarkoitus ei ole poistaa käytön jälkiä, kuluneisuutta, ikääntyneisyyttä ja muita vastaavia asioita. Jopa lika voi olla tapauksesta riippuen säilyttämisen arvoista, jos se kuvastaa kohteen historiaa jollain merkittävällä tavalla. Ajoneuvon vaurioita ei korjata, paitsi jos niiden etenemistä ei voi muutoin pysäyttää tai ne ovat uhka kohteen säilymiselle. Konservointi ei siis ole luonteeltaan palauttavaa, vaan pysäyttävää. Sen tavoitteena on estää, tai ainakin hidastaa, kohteen rapistuminen ja vahingoittuminen.

Esimerkkejä:

- Näkymättömissä olevien vaurioituneiden liitosten vahvistaminen
- Löystyneiden osien kiinnittäminen
- Kankaan tai nahan repeämien pysäyttäminen
- Hilseilevän maalikerroksen lujittaminen
- Ruostuvien metallien suojaaminen

Korjaukset

Korjaaminen on vaurioituneiden tai puuttuvien osien muokkaamista, kunnostamista tai korvaamista toisilla. Tavoite on saada kulkuneuvo jälleen ajokuntoiseksi jopa autenttisuuden kustannuksella. Yleensä kulkuneuvo korjataan toiminnaltaan alkuperäistä vastaavaksi, mutta joskus toimivuutta parannetaan alkuperäisestä. Korjaukset jaetaan kahteen luokkaan:

1. Vapaamuotoinen korjaustyö [pragmatic repair] Kulkuneuvo korjataan improvisoiduilla keinoilla.

Materiaalit ja menetelmät eivät aina täytä ammattimaisia standardeja. Esimerkiksi:

- Alkuperäisen rikkoontuneen moottorin vaihtaminen toisen tyyppiseen
- Rikkoontuneiden osien väliaikainen korjaus rautalangalla
- Renkaaseen kiinni vääntyneen lokasuojan oikaiseminen tien päällä tien varresta poimitulla kivellä hakaten
- Revenneen istuimen korjaaminen teipillä

2. Ammattimainen korjaustyö. Korjaus suoritetaan ammattimaisin materiaalein ja työmenetelmin.

Esimerkiksi:

- Vaurioituneen lokasuojan korvaaminen uudella tai alkuperäisen korjaaminen ja maalaaminen korkealaatuisesti
- Revenneen nahkaistuimen korjaaminen siten, ettei repeytymä enää suurene

Kulttuuriperintö

a) Aineellinen kulttuuriperintö [material cultural heritage]

Aineellinen kulttuuriperintö koostuu ihmisen valmistamista tai muokkaamista esineistä ja asioista. Siihen on sitoutunut nykyisille ja tuleville sukupolville tärkeitä kulttuurisia ja historiallisia merkityksiä. Käsitteen alle kuuluu esimerkiksi ainutlaatuisia taide-esineitä, massatuotettuja käyttötavaroita, esinekokoelmia ja kokonaisia tuotantolaitoksia. Aineellinen kulttuuriperintö kuvastaa ihmiskunnan historiallista, sosiaalista, taiteellista, tieteellistä, arkkitehtonista ja teknistä kehitystä kautta aikain.

b) Liikkuva, teknologinen kulttuuriperintö [Mobile technical heritage]

Mikä tahansa raiteilla, vedessä, tiellä tai ilmassa liikkuva kulkuneuvo, joka voidaan määritellä merkittäväksi osaksi ihmiskunnan kulttuurista tai teknistä historiaa.

Tärkeitä osa-alueita ovat muun muassa muotoilu, tekninen kehitys ja erityiset kulttuuriset merkitykset, kuten yhteys merkittävään henkilöön tai tapahtumaan. Merkittävien kulkuneuvojen kirjo onkin hyvin laaja ja moninainen. Niitä ovat esimerkiksi kulkuneuvot,

- jotka ovat olleet aikanaan uudistavia ja innovatiivisia, kuten ensimmäinen Karl Benzin vuonna 1885 valmistama automobiili, vuoden 1908 Ford T-malli, vuosimallin 1938 ilmajäähdytetty Volkswagen ”kupla”, Citroën DS hydropneumaattisine jousituksineen, kaksitahtinen MZ-kilpamoottoripyörä, jonka teknologia oli perustana japanilaisten kilpamenestykselle

-jotka ovat olleet osallisena merkittävässä historiallisissa tapauksissa. Tällainen on vuoden 1911 Gräf & Stift, jossa matkustavan arkkiherttua Franz Ferdinandin murha näytteli tärkeää osaa ensimmäisen maailmansodan syttymisessä; Lincoln SS-100-X, jossa John F. Kennedy kuoli sala-ampujan luotiin; Leninin vuosimallin 1922 Rolls-Royce 40/50 Silver Ghost

-joilla on kilpa-ajomenneisyys. Esimerkiksi Juan Manuel Fangion käyttämä Maserati 250F, Stirling Mossin 1955 Mille Migliassa voittoon ajama Mercedes 300SLR ja Jim Clarkin Indianapolis 500:n voittanut Lotus 38

-jotka ovat olleet tärkeässä roolissa elokuvassa tai televisiossa, kuten Steve McQueenin Mustang elokuvassa Bullitt, ”Herbie” elokuvasta Riemukupla, Paluu Tulevaisuuteen -elokuvasarjan De Lorean DMC-12 ja The Dukes of Hazzardin Dodge Charger

- jotka ovat saavuttaneet huomattavia ja erityislaatuisia virstanpylväitä, kuten yhdysvaltalaisen Irv Gordonin Volvo P1800, jolla on ajettu jo 3 miljoonaa mailia vuodesta 1968 alkaen ilman, että auto olisi vielä kertaakaan varsinaisesti hajonnut

- joilla on ollut suuri vaikutus yhteiskuntaan tai jotka heijastelevat aikakautensa sosiaalisia kysymyksiä. Tällainen on jo varhaisessa vaiheessa massatuotantoon edennyt ja mahdollisesti 1900-luvun tärkein automalli Ford T; Austin 7, jota muun muassa BMW ja Nissan valmistivat lisenssillä sekä Mini, josta tuli 1960-luvun ikoni ja mullistava ralliauto.

Kunnossapito

Tarpeelliset työt, joilla pidetään yllä ajoneuvon toimivuutta.

Muutokset

Ajoneuvon osien tai kokonaisuuden muutostyöt. Myös sellaiset muutokset, jotka eivät ole ristiriidassa konservoinnin tavoitteiden kanssa. Esimerkiksi konservoinnin periaatteiden mukaista poistettavissa olevaa pinnoitetta voidaan pitää muutoksena.

Kaikki muutokset ovat poikkeamia siitä, millaiseksi valmistaja kulkuneuvon alun alkaen valmisti. Muutokset voidaan kuvailla FIVA:n identiteettidokumentissa, jossa niihin tulee merkitä myös ajankohta ja muutoksen tekijä jos tämä informaatio on saatavilla. Muutokset voidaan jaotella seuraaviin kategorioihin:

- Aikakausimuutokset. [Period type modifications] Tehty kulkuneuvon tavanomaisen käyttöiän aikana. Muutosten historia on varmistettu ja dokumentoitu.

- Aikakausityyliset muutokset. [Period type modifications] Myöhemmin tehtyjä muutoksia, jotka muistuttavat aikakausimuutoksia.

- Muut muutokset. [Non-period modifications] Muutokset, jollaisia ei tehty kulkuneuvon tavanomaisen käyttöiän aikana, tai joissa on käytetty aikakauteen kuulumattomia materiaaleja tai tekniikoita.

Kaikissa tapauksissa on viisainta dokumentoida muutokset. Näin kulkuneuvoon tehdyt muutokset välittyvät tuleville omistajille.

Palautettavuus

Palautettavuus on osa hyvää konservointi- ja restaurointityötä. Muutokset suunnitellaan ja toteutetaan siten, että ne voidaan tarvittaessa peruuttaa ja siten palauttaa kulkuneuvo aiempaan historialliseen asuunsa. Tämä tavoite on usein käytännössä vaikea toteuttaa ja siitä joudutaan monesti tinkimään. Esimerkkejä kohdattavista hankaluuksista:

-Laki saattaa vaatia tiettyjä lisälaitteita ja uusi rekisterikilpi voi olla eri kokoinen kuin alkuperäinen. Niiden asentaminen saattaa vaatia uusien reikien poraamista ajoneuvoon. Asennetut osat voidaan myöhemmin poistaa, mutta tehtyjä reikiä ei voida täysin hävittää.

-Erialaisten aineiden käyttö hilseilevän maalin kiinnittämiseen tai huokoisten materiaalien vahaaminen. Tällaiset aineet voidaan periaatteessa poistaa sopivilla liuottimilla, mutta käytännössä ne jättävät aina jotain jälkeensä.

-Ajoneuvon pohja on ruostunut pahoin ja se joudutaan hitsaamaan ehjäksi. Ajoneuvo saadaan kuntoon, mutta sen palauttaminen hitsaamista edeltäneeseen tilaan on jatkossa mahdotonta.

Rappeutuminen

Rappeutuminen on luonnollinen ikääntymisen prosessi. Ajoneuvon kunto rappeutuu, jos sen säilytystilat ovat epätarkoituksenmukaiset, sitä ei käytetä säännöllisesti ja sen huolto sekä ylläpito laiminlyödään.

Restaurointi eli entisöinti

Restaurointi on puuttuvien tai historian saatossa vaihtuneiden osien korvaamista. Tavoitteena on entisöidä kulkuneuvo sellaiseksi, kuin se oli jollakin valitulla hetkellä menneisyydessä. Ajoneuvoa ei siis tule aina restauroida sen alkuperäiseen asuun, vaan jokin muu hetki sen historiassa voi olla perustellumpi. Siksi on syytä paneutua huolella kyseisen ajoneuvoyksilön historiaan ennen restauroinnin aloittamista. Harkitsemattomasti tehty restaurointi nakertaa kohteen historiallista arvoa.

Hyvä restauroinnin periaate on tehdä kohteelle niin paljon kuin on tarpeen, mutta niin vähän kuin on mahdollista. Toisin sanoen työ tulee tehdä huolella ja mutkia oikomatta, mutta tarpeetonta työtä tulee välttää. Hyväkuntoisia osia ei ole mitään syytä uusiksi. Ne ovat aina historiallisesti arvokkaampia kuin korvaava uusi osa. Restauroidessa tulee siis keskittyä ainoastaan puuttuviin, vaurioituneisiin ja rappeutuneisiin osiin. Huolella restauroidun ajoneuvon ajettavuus, tekniset ominaisuudet ja yleiskonstruktio on palautettu täsmälleen samanlaiseksi, kuin ne olivat restauroinnin kohteeksi valittuna hetkenä ajoneuvon historiassa.

Mahdollisuuksien mukaan tulee suosia autenttisia materiaaleja ja työmenetelmiä. Restauroidujen alueiden täytyy sulautua huomaamattomasti alkuperäisiin ainakin etäämmältä tarkasteltuna. Modernit materiaalit, vaikka ovatkin monessa mielessä tarkoituksenmukaisia, ovat vain korvikkeita autenttisille. Kromaus ei ole autenttinen vaihtoehto niklaukselle, eikä tulostettu muoviosa bakeliitille. Aina historiallisia menetelmiä tai materiaaleja ei kuitenkaan voida käyttää ja niitä joudutaan korvaamaan moderneilla. Materiaaleista ja menetelmistä on hyvä tehdä muistiinpanot ja lisätä tiedot muiden ajoneuvon dokumenttien yhteyteen.

Restauroinnin tavoite on säilyttää ajoneuvo historiallisesti yhtenäisessä asussa mahdollisimman vähällä muokkaamisella. Usein kohteessa on kerrostumia monilta eri aikakausilta. Nämä voivat olla käyttöaikana tehtyjä muutoksia tai aiempia entisöintejä. Nämä tulee ottaa

huomioon entisöinnissä, koska lopputuloksen tulee olla historiallisesti mahdollisimman yhdenmukainen kokonaisuus. Tapauksesta riippuen on perusteltua jättää kohteeseen myös ”väärien” aikakausien osia ja rakenteita. Ne ovat osa ajoneuvon autenttista historiaa, eikä alkuperäinen asu ole aina tiedossa. Historiallisen rakenteen muuttaminen ei saa perustua pelkkään arvaukseen tai oletukseen, vaan päätösten pitää olla perusteltavissa ajoneuvon yksilöllisellä historialla. Tutkimustyö on siis aina tarpeen ennen restauroinnin aloittamista. Esimerkkejä kulkuneuvon historiallisen yhdenmukaisuuden rikkoontumisesta:

-Mercedes 710 SS GP10 ”Malcolm Campbell” vuodelta 1930. Auton alkuperäinen väri oli sinikan sininen ja sen polttoaineputki oli korin ulkopuolella. Vuonna 1945 auto maalattiin valkoiseksi ja polttoaineputki muutettiin kulkemaan korin sisäpuolella. Jos auto nyt maalattaisiin alkuperäiseen sinisen sävyyn, mutta polttoaineputki jätettäisiin sisäpuolelle, ei auton tila olisi enää historiallisesti yhdenmukainen.

-Vuonna 1935 valmistetun BMW 319:n moottori on ahdettu jossain vaiheessa sen varhaisvuosia. Samaan aikaan se on maalattu eri väriksi. Entisöidessä on päätetty pitää ahdin vedoten sen olevan aikakausimuutos, mutta väri on muutettu jälleen alkuperäiseksi. Olisi ollut historiallisesti perustellumpaa joko säilyttää myöhempi väri tai poistaa ahdin.

-Niin sanotut rotta-tyyliset autot ja moottoripyörät. Tyyliin kuuluu tehdä kulkuneuvosta vaurioituneen ja vuosiksi hylätyn näköinen keinotekoisin menetelmin. Usein ne ovat muilta osin kunnostettu varsin hyvään kuntoon ajanmukaisilla tai uusilla komponenteilla. Historiaan viittaavasta ulkonäöstä huolimatta ne eivät ole historiallisessa mielessä autenttisia ajoneuvoja.

Tavanomainen käyttöikä

FIVA määrittelee ajoneuvon tavanomaisen käyttöiän viideksitoista vuodeksi. Toisin sanoen vuonna 1960 valmistetun kulkuneuvon voidaan otaksua olleen käytössä vuoteen 1975 saakka. Erikoisolosuhteet, kuten sota-ajat, voivat vaikuttaa ajoneuvojen käyttöikään. Esimerkiksi toisen maailmansodan vuoksi vuoden 1920 ajoneuvon käyttöikäksi katsotaan kaksikymmentä vuotta.

Vastuullinen käyttö

Historiallisesti merkittävän ajoneuvon omistajalla on vastuu pitää se kunnossa tuleville sukupolville. Tämän vastuun ja ajoneuvon käyttämisen ilon välisen tasapainon löytäminen voi olla joskus haastavaa. Äärimmäisenä esimerkkinä toimivat historiallisten autojen kilpa-ajot. Tuleeko

vaikkapa harvinaisella Ferrari 250LM:llä kilpailemiseen Classic Le Mans tai Goodwood Revival -ajoissa suhtautua todellisena kilpa-ajona vai pikemminkin näytöstilaisuutena?

Vaurio

Vauriot ovat esineessä tapahtuvia muutoksia, jotka estävät sen käyttämisen tai ainakin haittaavat sitä merkittävästi. Vauriot aiheuttavat vakavaa, etenevää rappeutumista. Niiden syy on usein puutteellisessa huolenpidossa. Esimerkiksi:

- Kolarin aiheuttamat vauriot
- Vakava ruostevaurio
- Pahat ja käytön myötä pahenevat repeämät verhoilussa

Yksilöllisyys ja muistoarvo

Kulkuneuvoon liittyvä muistitieto ja tarinat; niitä kunnioittava huoltaminen ja säilyttäminen.