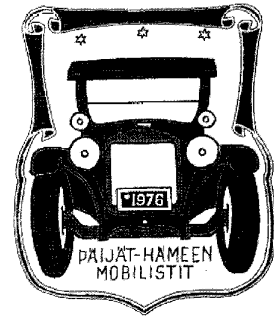


Vellamo- biili



N:o 4/2001 Joulukuu

Päijät-Hämeen Mobilistit Ry:n jäsenlehti



Päivä alkaa pidetä ja on syytä tarkistaa ajoneuvon varustus ja kunto.

Syksyn tullen

Hei! On tullut syksy ja talvi tulossa. Talleihin on syttynyt valot ja rakentelut alkaneet. Monella on toivottavasti mukavaa näpertelemistä siellä tallissa. Keväällä varmaan näemme taas uusia "luomuksia", sekä taidonnäytteitä kerholaisilta. Mielenkiinnolla odotan kuulevani kerhoilloissa talvenmittaan mitä missäkin tapahtuu. Hei! ottakaahan jokunen kuva projektista ja laittakaa niiden mukana jokunen sana, niin saadaan niistä juttua lehteen.

Tätä kirjoittaessani on syyskokous jo pidetty, kiitos kokoustiloista Tapiolalle, ja henkilövalinnat tehty. Suuria muutoksia ei johtokuntaan ja muihin tehtäviin tullut, Uusalon Petterin tilalle valittiin Pentti Mäki, muuten taisi pysyä vanha järjestys. Itse jatkan kokouksen päätöksellä puheenjohtajana, kiitos luottamuksesta.

Syksyllä olleet tapahtumat on mennyt mukavasti, ja saaneet jatkoa talvelle ainakin Antiikkimessujen muodossa, jonne varmaankin menee muutama kanttiauto näytille. Mainittakoon että ensi kesän Rompetori on 18.-19. 5.

Terveisin Esa Suomi

Päijät-Hämeen Mobilistit ry:n kevätkokous

Yhdistyksen kevätkokous pidetään 5. päivänä helmikuuta kello 18.30 Volvo kuorma-autojen tiloissa Holmassa. Kevätkokouksessa päätetään seuraavat asiat (12.§).

1. Valitaan kokouksen puheenjohtaja ja sihteeri
2. Valitaan kaksi pöytäkirjantarkasta jaa ja ääntenlaskijaa
3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
4. Vahvistetaan kokouksen työjärjestys
5. Käsitellään johtokunnan laatima ker-

tomus edellisen vuoden toiminnasta ja päätetään sen hyväksymisestä

6. Esitetään yhdistyksen tilit edelliseltä kalenterivuodelta ja tilintarkastajien lausunto sekä päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä

7. Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat

Kerhon jäsenen on kevätkokouksessa käsiteltäväksi haluamastaan asiasta tehtävä yhdistyksen johtokunnalle kirjallinen esitys tammikuun 15. päivään mennessä.

Kuulumisia Suomen Autobiili-Historiallisen Klubista

SA-HK:n jäsenkerhojen puheenjohtajat on syksyn mittaan kokoontuneet sekä Hämeenlinnassa että Kuopiossa.

Hämeenlinnassa en ollut itse mukana, mutta pöytäkirjan mukaan siellä on keskusteltu mm. Tampereen kerhon erosta, mikä on aiheuttanut yleistä ihmettelyä ja paheksuntaa. Tampereen kerhon ilmoittama jäsenmaksun suuruus ei liene perinpohjainen syy. Yleisesti ottaen pitää museoajoneuvojärjestöillä olla kattokerho, joka hoitaa yhteydet viranomaisiin. Tiedotustoimintaan haettiin uusia suuntauksia, ja sitä koetetaan tehostaa. Myös kerhot voivat antaa vinkkejä ja tietoja Klubin lehteen. Klubin toimintaa pitää tuoda julki enemmän. Museoajoneuvotarkastuksista ja autojen kunnoista oli puhetta, niiden valvontaa tulisi tehostaa.

Kuopiossa kävimme läpi edellisen palaverin muistiinpanoja. SA-HK:n puheenjohtaja, asiamies sekä museoajoneuvosihteeri ovat käyneet neuvotteluja Ajoneuvohallintokeskuksen kanssa, jossa on laadittuna muistio katsastusmiehille, mutta se on vielä allekirjoittamatta AKE:ssä. Keskusteluissa pyritti saamaan vuosikatsastus 1960 ja uudemmille 2-vuoden välein, sekä ohjeet katsastajille missä kunnossa MA:n tulee olla (omistajatiedot, todistuksen voimassaolo, tietojen paikkansapitävyys jne). Myös budjettiasiaa käsiteltiin sekä toimintasuunnitelmaa vuodelle 2002.

SA-HK:n Syyskokouksessa oli kerhomme edustamassa Jyväskylässä Reino

Wallenius, Tauno Ylönen, Petteri Uusalo ja Esa Suomi. Siellä valittiin kulbin puheenjohtajaksi edelleen Veikko Karjalainen, johtokunnan jäsenten kohdalla tapahtui pientä muutosta, Urho Kuhmonen Oulusta ja Timo Kaunonen Kouvolasta vaihtuivat Erkki Mäkiseen (Vetku + Savo) sekä Jyrki Taipaleeseen (Jyväskylä), Päijät-Hämeen kerhon edustus säilyi ennallaan, (Esa Suomi varalla Reino Wallenius). Edelleen johtokunnassa jatkavat Matti Erkkola (Vaasa), Antero Lähteenmäki (H-Linna), sekä Juha Kaitainen (Turku). Klubin budjetti näytti kohtuulliselta, mutta ei mitenkään juhla-valta. Jäsenmaksu laskee hivenen europyörityksen johdosta. Samoin tarkastusmaksut laskivat hivenen eurohinnoittelun vuoksi. Autobiili-lehden painatus kilpailutettiin syksyllä, viime numero oli jo painettu uudessa painossa, ja taitto tullaan kilpailuttamaan keväällä, näistä tulee jonkin verran säästöä. Muitakin säästötavoitteita on asetettu. Klubin talous on nyt kunnossa, eli ei ole velkaa minnekään, ja maksukyky on OK.

SA-HK:n retkeilyajot ovat tänä vuonna Hämeenlinnassa 7.-9. 6. 2002, jonne meillä on sopiva matka mennä kisailemaan. Jäsenluetteloa varten on jo tänä vuonna ollut määräraha, mutta sen julkaiseminen siirtyy vuodelle 2002, koska ATK-järjestelmä ei ole vielä valmis julkaisua varten. Toivottavasti saamme sen nyt.

Joulunalus terveisin

Esa Suomi

Kokous Orimattilassa

Lahden Autoteknillinen yhdistys vieraili 13.9.2001 Orimattilan hallilla. He pitivät kokoustaan 27 hengen joukolla hallin tiloissa. Esittelimme heille tilojamme ja hallilla olevaa kalustoa sekä kerroimme

kerhomme toiminnasta. Heille järjestettiin pieni kiertoajelu Bedfordilla, reitillä tutustuttiin mm. Tönnön museosilltaan Orimattilan Tönnönkoskella.

Pentti Pihlaja-Kuhna



Lahden Autoteknillisen yhdistyksen jäseniä orimattilalaisten vieraina Tönnön museosillalla.

Tämä kuva herättää muistoja 50-luvulta. Sillan pielessä on ensimmäinen kouluni syksystä -54 kevääseen -58. Silloin Tönnön koulua isännöivät Niilo Niiva ja vaimonsa Reetta. Niilon lempinimi kansan suussa oli ”Kukko” ja näin Reetan lempinimeksi oli luonnollisesti tullut ”Kana”.

Kukko oli armoitettu musiikki- ja kuoromies, jonka perustama nokkahuiluorkesteri teki kerran jopa useampipäiväisen konserttimatkan Poriin. Vuosi oli -58 tai -59. Matka tehtiin Pulkkisen linja-autolla ja kuskina oli muistaakseni joku Hilarton veljeksistä.

Myös Kana oli pidetty ja varmasti nykymittapuun mukaan tiukka opettaja. Hän oli opettajani 3. ja 4. luokalla. Monet arestit hänen rankaisemanaan seisoin, mutta syyllää en kai sieluuni saanut, koska 28 vuotta myöhemmin tyttäreni sai nimekseen Reetta.

Eläkepäiviään nyt jo edesmenneet Niivat viettivät nykyiselle Koivulan alueelle rakentamassaan omakotitalossa.

Leo Eiranen

Nyt se tulee ---- Mikä?

Siviilipukuinen 3 viikon koulutuksen saanut MAANTIEPOLIISI !

Pieni esihistoria. - Erityisiä moottoriajoneuvoliikennettä valvovia virkapukuisia poliiseja, joilla on vieläpä sakoitusoikeus, on useassa vilkasliikenteisessä maassa. Jotkut maat ovat myös asettaneet siviilipukuisia liikenteen valvojia, mutta on tämä menettely niissä herättänyt valtavan pahoitelun myrskyn. Esim. Englannissa on käynnissä valtava taistelu siviilipukuista liikenteenvalvojakuntaa ja sen asettajaa ministeri Hore-Belishaa vastaan.

Meillä on liikennepoliisiajatus ollut esillä m.m. Liikennekulttuurikomiteassa, vieläpä täsmälleen samoine tehtävineen kuin nyt alkaneessa kesäkauden kestävässä kokeessa. Tosin virkapukuisessa muodossa. Mutta suunnitelmia ei uskallettu käydä toteuttamaan, koska katsottiin maantiepoliisista saattavan koitua autoliikennöitsijöillemme kohtuuttoman rasituksen. Sen jälkeen on n.s. lentävä poliisikunta hoidellut vakinaisten poliisien ohella liikennevalvontaa ja muistutukset heidän menettelytapojaan vastaan ovat olleet sangen monet.

Nyt olemme saaneet kokeeksi maantiepoliisin - vieläpä kaikkein arveluttavimmassa muodossaan - siviilipukuisena!

Tähän tehtävään komennetaan aluksi 9 liikkuvan poliisikomennuskunnan toimenhaltijaa, jotka tarkoitusta varten hankitulla autolla tulevat ajokauden ajan siviilipukuisena liikkumaan varsinkin sellaisilla maanteillä, joilla moottoriajoneuvoliikenne on tavallista vilkkaampaa ja joilla sen lisäksi liikkuu myös ulkomaalaisia. Maantiepoliisin, joka on saanut Helsingissä äsken päätyneen kolmiviikkoisen erikoisopetuksen

tehtävänä on:

1) Valvoa, että maantiellä liikennöivät noudattavat moottoriajoneuvoliikenteestä annetussa laissa ja asetuksessa ja niiden perusteella annetuissa säännöksissä sekä yleisessä liikennejärjestysäännössä olevia määräyksiä.

2) Kiinnittää huomiota sellaisiin maantiessä tai siihen kuuluvissa laitteissa oleviin vikoihin ja puutteellisuuksiin, jotka voivat vaarantaa ajoturvallisuutta.

3) Valvoa maantiellä liikkuvia irtolaisia, kerjäläisiä ja muita epäilyksen alaisia henkilöitä.

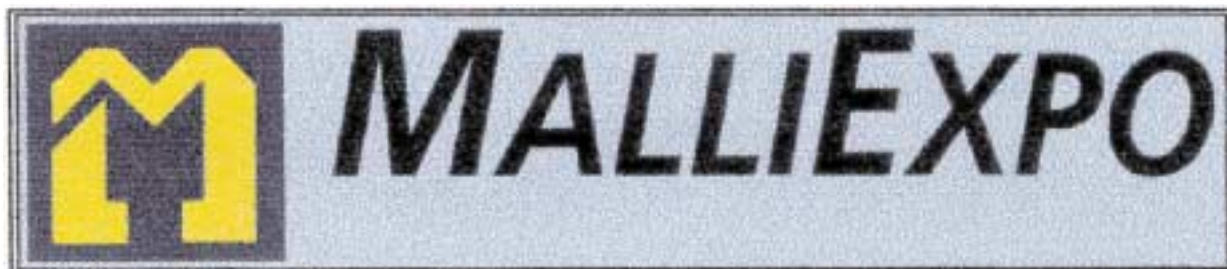
4) Valvoa väkijuomia, ampuma-aseita y.m. koskevien säännösten noudattamista sikäli kuin siihen heidän varsinaisten tehtäviensä yhteydessä on tilaisuutta.

5) Avustaa maantiellä liikennöiviä autovaurioiden tai onnettomuuksien sattua.

6) Antaa toteamistaan rikkomuksista raportti asianomaiselle poliisipäällikölle syytteen nostamista varten sekä saattaa tämän tietoon kaikki muutkin havaintonsa, jotka voivat aiheuttaa toimenpiteitä poliisipäällikön puolelta.

Tämä edellä kirjoitettu teksti on Maurin Tossavaisen arkistosta, MAASEUDUN AUTONOMISTAJAIN LIITTO -lehdestä ote. Esitämme kysymyksen jäsenille, miltä vuodelta kyseinen artikkeli on?

Vastaukset tulee lähettää kerhon osoitteeseen, joka on lehden takakannessa, 25.02.-02 mennessä. Oikein tienneiden, (arvanneiden) kesken arvotaan palkintoja.



Mobilistit Malli Expossa 6-7.10.2001

Kerhollamme oli jälleen hieno iso osasto Lahden messukeskuksessa Malli Expo-messuilla. Messujen pääteemana oli pienoismalliharrastus, mutta messuja oli tällä kertaa laajennettu monilla muilla harrastuslajeilla.

Kerhon molempien autojen lisäksi jäsenten autoja oli nähtävillä viisi. Harri Norman oli tuonut näyttille STEYR-PUCH:n ”halkaistun” moottorin ja Penalta oli näytillä pyöriteltävissä oleva WANKEL-moot-

tori. Esa Suomi oli lainannut Etelä-Hämeen Autokoulun pyörivän opetuspienoismallin, josta messuyleisö sai ihmetellä auton rakenteiden saloja, kiitos autokoululle.

Kiinnostus osastoomme kohtaan oli kova ja uteliaita kyselijöitä riitti niin paljon kuin vaan selittää kerkesi. Kiitos jälleen kerran kaikille järjestelyihin osallistuneille jäsenille.

Pena



Tästä messuyleisö pääsi näkemään monelle autosta ennen näkemättömiä juttuja!



Wankel-kiertomäntämoottorin odotettiin mullistavan koko moottorihomman. Toisin kuitenkin kävi. Vanha kunnan Otto-moottori on edelleen pitänyt pintansa ajoneuvojen voimanlähteenä.

Bedford-merkin tarinaa

Nimi Vauxhall peräisin on 1300-luvulta. Brittiläinen palkkasoturi Fulk le Breant rakennutti aikoinaan itselleen talon, jota nimitettiin Fulkin taloksi eli Fulk's Hall, joka myöhemmin muuttui muotoon Vauxhall.

1700-luvulla paikkakunnalla toimi Vauxhall-Garden (puutarha), joka suljettiin 1859, mutta 1857 skotti-insinööri Alexander Wilson oli perustanut yhtiön ”Vauxhall Ironwork” ja ottanut käyttöön vanhan Fulk le Breantin vaakunan aarnikotka-tunnuksen. Tehdas valmisti laivojen höyrykoneita ja oli kohtuullisen menestyvä. Valitettavasti Wilson ei ollut riittävän tarkka rahasioissa, joten yritys joutui 1896 konkursipesän hoitoon ja Wilson erosi samana vuonna.

Vuonna 1897 toiminta järjestettiin uudelleen ja nimeksi tuli ”Vauxhall Iron Works Co Ltd”. Wilson itse ei ollut koskaan sekaantunut automobiilien suunnitteluun, mutta hänen ”oppipoikansa” F.W.Hoghes kokeili vuosisadan vaihteessa jotain manereurooppalaista automobiiliä, joten piti hän sellainen sitten tehdä itsekin.

1903: Ensimmäinen Vauxhall-auto (Vauxhall Iron Works).

1904: Näitä 1-sylinterisiä autoja myytiin 76 kpl.

1905: Tehdas muutti Lutoniin, jossa se sitten toimikin vuosikymmeniä. Luton sijaitsee noin 50 km Lontoosta pohjoiseen.

1907: Yhtiön nimeksi Vauxhall Motors Ltd. GM aloitti Chevrolettien kokoonpanon 1923 Hendonissa, lähellä Lontoota.

1925 marraskuu: GM ostaa Vauxhall Motors Ltd:n, autot: Vauxhallin mallit entiseen tapaan + Chevrolet-malleja.

1931 huhtikuu: ensimmäinen Bedford-merkkinen kevyt k-auto (melkein suora kopio Chevrolet LT:stä, jota myytiin Englannissa myös omalla nimellään), valmistajana Vauxhall Motors Ltd, 6-sylinterinen kansiventtiilimoottori kuten Chevroletin ”valurautaihme”, mutta kolmen kampiakselin laakerin sijasta neljä runkolaakeria ja pelkän roiskevoitelun sijasta painevoitelu kampiakselin laakereihin ja kiertokankien alapäihin.

Bedford on pienehkö kaupunki n. 30 km Lutonista pohjoiseen. Englantilaisten autojen mallimerkinnäthän otettiin usein paikkakuntien tai maakuntien nimistä. Tehdas oli varsin menestyvä keskittyen kevyen pakettiautoihin, kevyen pään kuorma-autoihin sekä 14-30-paikkaisiin linja-autoihin. Varsinaiset raskaat kuorma-autot ja isot linja-autot eivät kuuluneet valmistusohjelmaa. Sotien aikana valmistettiin armeijan käyttöön erilaisia ajoneuvoja, kuorma-autoja, nelivetoisia maastokelpoisia autoja, tankkeja jne.

Sotien jälkeen siviilituotanto alkoi joko -30-luvun malleilla tai sotien aikana kehitetyillä armeijan tyypeillä.

1954: Bedfordin oma dieselmoottori (aikaisemmin käytetty Leylandia ja Perkinsiä).

1958 28.5.: 1.000.000. Bedford.

Tässä välissä tulivat markkinoille meiläkin kaikkein yleisimmät Bedford kuorma-autot, ensin nokkamallisen J-sarjan J2-J6 ja sitten nokattoman TK-sarjan autot, jotka kaikki kuitenkin ovat lähes täysin poistuneet katukuvasta.

1978: 2.000.000. Bedford ka/la, 1.000.000. pa.

1983: 1.1. Bedford oli ollut tähän asti Vauxhall Motorsin tuote, nyt tehtaasta tehtiin erillinen tuotantoyksikkö: ”Bedford Commercial Vehicles, Division of GM”.

1986: Vuoden lopussa päättyi Bedfordin raskaan kaluston tuotanto, pakettiautoja (mm Isuzun avolava- ja umpimalleja) tehtiin edelleen Vauxhallin tehtaalla (lisäksi jatkettiin tilauksia armeijalle sekä varaosa-valmistusta, myös joitakin vanhentuneita malleja vientiin lähinnä kehitysmaihin).

1987: Marraskuun 26. pv Mr Brown (ei tekemistä David Brownin kanssa) osti Bedfordin ka- la la-tehtaat, merkiksi AWD (vientiin AWD-Bedford). AWD valmistanut aikaisemmin erilaisia raskaita erikoisajoneuvoja.

1992: 4.6. AWD-tehtaan konkurssi.

1992: Tehtaista Marshall SPV Ltd:n osa
Voidaan oikeastaan todeta, että Bedford itsenäisenä raskaan kaluston ja sotien jälkeän meilläkin paljon käytettynä merkinä eli 55 vuotta eli 1931-1986. Meidän teillämme liikkuu nyt lähinnä vain Vauxhall-tehtaan tekemiä CF-sarjan umpipakettiautoja ja jonkin verran Isuzun lisenssillä tehtyjä avolavaisia Pick-uppeja.

Näin oli jälleen yksi pitkät perinteet omaava ka-merkki poistunut markkinoilta joitakin harvoja museorekisteröityjä lukuun ottamatta (Bedfordin linja-autot ovat meillä olleet paljon harvinaisempia kuin kuorma-autot, joten kerhomme linjuri on yksi harvoja ellei aivan ainoa kunnostettu).

Lähteet:

Bedford Volume I, Bedford and British Chevrolet 1931-1950.

The Bedford Story, Part Two, 1950-1986.

Reino Wallenius

Kirjallisuuslahjoitus Mobilisteille

KESKUSTAN VARAOSA KY Jorma Nieminen lahjoitti kerholle 13.9.2001 arvokasta vanhaa kirjallista materiaalia. Kirjat olivat uusia tai uuden veroisia. Kirjoja oli kuusi.

1928 Sven Örum Autonomia tarvikkeita ja työvälineitä

1928-38 Ford kori-osia

1931 Ford malli T varaosia

1930 Ford malli T varaosia

1932 Ford malli A varaosia

1967 Kevät- ja kesätarvikkeita
Fomoco, Autolite, Rotunda.

Kirjoja säilytetään Orimattilan hallin kirjastossa ja niitä voi lainata. Kirjastossa on valtava määrä myös muuta kirjallisuutta. Kirjat ovat pääasiassa merkikohtaisia korjaamo- ja varaosakirjoja. Niistä voi olla harrastajalle paljon hyötyä, eli kannattaa perehtyä kirjatarjontaan. Kirjoista tietoa saa Reino Walleniukselta tai halli-isänniltä.

Mobilistit kiittää ja kumartaa Jorma Niemistä lahjoituksesta.

Pena



KERHON TOIMIHENKILÖT 2002

Johtokunta:

Puheenjohtaja:	Esa Suomi k.	03-7562009	050-5400756
Varapuheenjohtaja:	Kalervo Eiranen	03-7771660	0400-351660

Muut jäsenet:

Klaus Lindholm	03-7188620	040-7263725
Pentti Mäki		
Jaakko Riihelä	03-7561832	
Tauno Ylönen	03-7171363	050-5651219
Pentti Pihlaja-Kuhna	03-7773865	t. 03-8889312

Rahaston hoitaja

Keijo Lindström	03-8874420	0400-494930
-----------------	------------	-------------

Sihteeri

Reino Wallenius	03-7526275	0400-810778
-----------------	------------	-------------

Tilintarkastajat

Kari Heinonen		
Pertti Kyöstilä	03-7771944	040-7231027

Samassa kokouksessa päätettiin ensivuoden jäsenmaksut

Jäsenmaksu 37 Euroa

Liittymismaksu 25 Euroa

Tiedoksi

Lehden tekijä vaihtuu

Leo Eirasen luopuessa Vellamobiili-lehden tekemisestä alkaa lehteämme tekemään Hannu Laitinen. Hän on lehtialan vanha ammattilainen, tekee nytkin muitakin harrastuspuolen lehtiä.

Lehtemme painetaan edelleen Padasjoella ja jaetaan myös sieltä.

Ensi vuoden lehtiaineistot voi toimittaa Hannulle:

Hannu Laitinen
Pyökkipolku 6 A 15
15520 Lahti
040-5439646, 03-7822533
sähköposti hannu.laitinen@pp9.inet.fi

Lehtiaineistoja ottavat mielellään vastaan myös

Pentti Pihlaja-Kuhna
Esa Suomi
Reino Wallenius



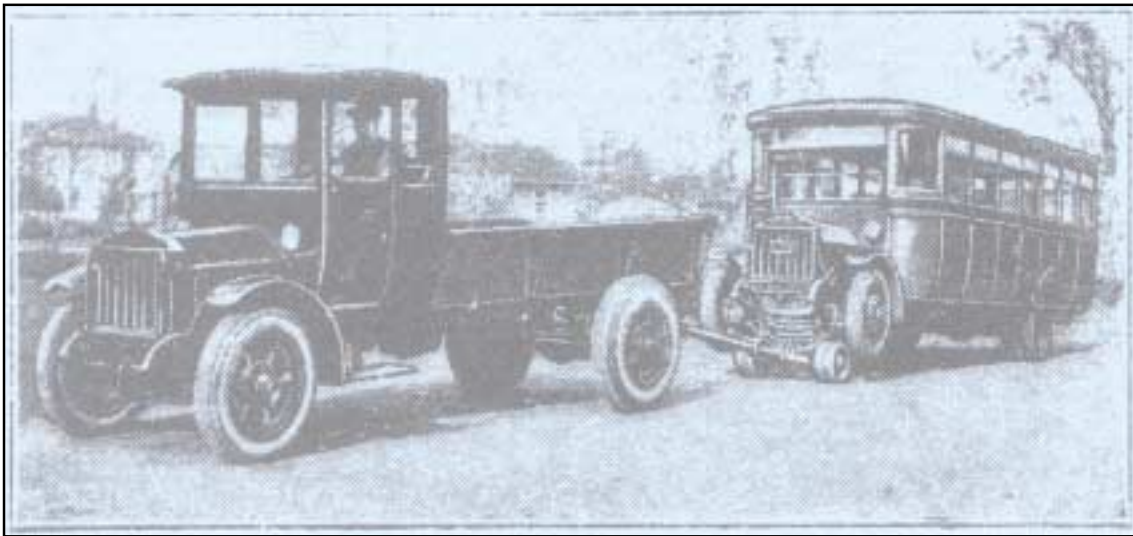
Ohessa Bärlingin arkistosta valokuva kansainvälisestä BMW -V8 Clubin tapaamisesta Regensburgissa kesällä -99. Osallistujia oli 116 autoa Saksasta, 4 Ruotsista, 2 Sveitsistä, 1 Hollannista, 2 Itävallasta, 1 Ranskasta ja 1 Suomesta.

Kuvan kera toivotamme kaikille Päijät-Hämeen Mobilisteille.



Pari myynti-ilmoitusta Keskustan Varaosat Ky:n kerholle lahjoitamasta vuoden 1928 myyntikatalogista:

Svend Örum Autonosia ja työvälineitä



WEAVER Autoambulanssi Hi-Speed Bilambulans

Ajanmukaista ja nopeata huoltoa ja pitkämatkaisia hinauksia varten.

N:o 730 Tämä ambulanssi tyydyttää jokaista nykyaikaista hinaustekniikan vaatimusta. Se on tärkeimpiä osia ajanmukaisen korjausvaunun varustuksessa ja on erikoisesti rakennettu käytettäväksi sellaisen yhteydessä. Se on vahvarakenteinen raskaimpien henkilövaunujen käsittelyä varten, ehdottomalla

varmuudella, kovalla vauhdilla pitkämatkaisilla kuljetuksilla. Hangoja voi asettaa 18-22 ¼". Ambulanssia voi käyttää niin hyvin etu- kuin taka-akseliin ja ketjuja tarvittaessa luisumisen estämiseksi. Teleskooppiaisa on pulttitarkistuksella ja aseteltavissa 7-13 jalkaan.

Hinta Pris Kpl 5400 :-



N:o 731 Kuormavaunujen, linja-autojen ja erikoisen raskaiden henkilövaunujen hinausta varten.

Hangoja voi asettaa 19 ¼ - 28 ¼". Teleskooppiaisa kuten edellisessä.

Hinta Pris Kpl 13000 :-

WEAVER Pesukoneita autoja varten.

N:o 680 Yksiruiskuinen pesukone

Autovajoja ja korjaamoita varten, jotka pitävät arvossa pitempää ja tyydyttävämpää liikesuhdetta ostajiensa kanssa, jonka mahdollistuttavat ainoastaan ensiluokkaiset koneet ja laitteet. Weaver pesukone on ehdottomasti luotettava, kestävä ja äänetön, luja rakenteeltaan ja tarvitsee ainoastaan vähäisen tilan.

Yksiruiskuinen kone toimii 1 ½ HV moottorilla antaen 6 gallonaa minuutissa 300-350 naulan paineella. Koneet on koetut 500 naulan paineella. Kaikki tiivisteet ovat kuparisia ja rakennetut niin etteivät äärimmäisenkään paineen



alaisena anna perään, tietystikin ovat ne silloin tällöin korvattavat. Vesisuihku säädetään kääntämällä suukappaletta ja saadaan mielensä mukaan ripeksimisestä täyteen voimaan.

Hinta Pris 14500 :-

Leksa lähtee - taittopöydän äärestä

Niinhän sitä sanotaan, että aika aikaa kutakin. Tämä Vellamobiilin taittopöydän ääressä vietetty aika on nyt loppu ja mies vaihtuu.

Kivahan tätä on ollut tehdä, kun vaan olisi aikaa ja tarmoa enempi tehdä parempaa. Kai tämä muistuttaa liikaa sitä varsinaista leipätyötä. Sivukoko ja ilmestymistahti vain ovat erilaiset.

Kiitän yhteistyöstä, tuesta ja sympatioista Onni Hakulista, Reino Walleniusta, Esa Suomea ja erityisesti Pentti Pihlaja-Kuhnaa. Ilman panostanne ei olisi ilmestynyt yhtään Vellamobiili-merkkistä lehteä.

Enempi pratkämies kun olen, lähden tietysti pratkällä.

Leo Eiranen





Omatekoisia rekisteriin hyväksytyjä moottoriajoneuvoja.

Hautala Heikki (1917--1987)

- Hautala oli varreltaan pienikasvuisen (jalat ja kädet normaalia lyhyemmät), mutta monille tuttu hahmo Lahden katukuvassa koko elämänsä ajan.

- Hän oli hyvin kätevä mies, joka teki miltei mitä halusi.

- Heikki syntyi 7-lapsiseen perheeseen 1917, isä oli yli 30 vuotta Shellin varastolla varastomiehenä ja varastonhoitajana.

- Heikki ehti olla monessa mukana, sotien aikana hän myi lehtiä aseman luona, sotien jälkeen hänellä oli veljensä Kyöstin kanssa polkupyöräkorjaamo Vuoksenhaaran varrella vastapäätä vanhaa meijeriä Loviisan radan ja Vesijärven satamaan menneen radan välisessä kolmiossa.

- Omatekoinen skootteri valmistui

-40-luvun lopulla??

- Katsastuksessa hyväksytty (ins. A. Stubb).

- Rek.numero: H-791 ??

- Myöhemmin moottori otettu omatekoiseen moottorirekeen??

- Tarinan mukaan joku toinenkin lahtelainen teki omatekoisen moottoripyörän, mutta Stubb ei hyväksynyt vaan käski mennä ottamaan mallia Hautalan pyörästä.

- 1950-luvun alussa Hautala siirtyi autoilijaksi ajaen itse pääasiassa VW Pikku-busseja, mutta lisäksi hänellä oli enimmäkseen 2-3 pakettiautoa ammattiliikenteessä sekä kuljettajan ajama taksi, parhaiten hänet tunnettiin ”Pika-Heikkinä”.

- 1980-luvulla Hautalalle myönnettiin taloustirehtöörin arvo.



Sihvonen Olavi, koneteknikko

- Omatekoinen 3-pyöräinen avoauto, edessä kaksi pyörää.
- Rakennettu vuoden verran v. 1951.
- Teräspalkkialusta, kori päällystetty lentokonevanerilla.
- Etuakseli, ohjaus, vaihteisto, matka- ja nopeusmittarit, kevennetty etujousitus ja tuulilasi pikku-Fordista.
- Moottori ilmajäähdytteinen, 2-sylinterinen James, 750 cm³.
- Kardaanimveto takapyörään (osat Zündappista).
- Käytössä n. -51-53, rek.n:o HD-218 (HO-218??).
- Hyväksytty katsastuksessa ensikeralla (Stubb).
- Matkanopeus 50-60 ja huippunopeus n. 80 km/h.
- Käyty mm Turussa saakka.
- Myyty Helsinkiin -53.

Veteraanimoottoripyöräklubin Päijät-Hämeen kerho järjestää

ENTISÖINTISEMINAARIN

Lammin biologisella asemalla 9. - 10.2. 2002 alkaen klo 10.

Ohjelmassa: Konetekniikka, sähkötyöt, peltityöt, pinnaus ja rengastyöt, öljyt, bensiinit, tiivisteliimat ja museoajoneuvopykälät.

Täysihoito, hinta 70 €.

Ilmoittautumiset: Jorma Vitie, 040-580 6457 ja Leo Eiranen, 0400-853190.

2

Tulevia tapahtumia:

- * **Tammikuun kokous** 8.1.2002 klo 18.30 Hallilla Orimattilassa
- * **Kevätkokous:** 5.2.2002 klo 18.30 Volvo kuorma-autojen tiloissa Holmassa

Internet: <http://www.phnet.fi/public/phmobili/>
Sähköposti: phmobili@pp.phnet.fi
Kotisivua hoitaa Pentti Pihlaja-Kuhna

Vellamobiilin aineistoa hoitavat:

Pentti Pihlaja-Kuhna, sähköpostiosoite: pentti.pihlajakuhna@pp.phnet.fi
Esa Suomi, sähköpostiosoite: eu.suomi@pp.inet.fi
Hannu Laitinen, sähköpostiosoite: hannu.laitinen@pp9.inet.fi

Kerhon GSM-puhelin: 040-5796171. Yleensä on vastaaja päällä, ja siellä viesti tulevista ajankohtaisista asioista. Joskus Esa Suomi saattaa myös vastata. Vastajaan voit myös jättää viestin äänimerkin jälkeen, vaikka sitä ei vastaajan viestissä olisi mainittukaan!

Seuraava VELLAMOBIIILI ilmestyy helmikuussa. Siihen tarkoitettu aineisto toimitettava 31.1. 2002 mennessä.

Julkaisija: Päijät-Hämeen Mobilistit Ry, PL 25, 15801 LAHTI

Taitto: Padasjoen Sanomat Oy p. (03) 552 7500

Paino: Padasjoen Kirjapaino