



N:o 4/2012

# Vellamobiili



Päijät-Hämeen Mobilistit Ry:n jäsenlehti



*Mersun konehuone  
kiinnostaa aina!*

*Nätit tytöt ja autot  
Tönnön sillalla!*

## Harrastuksen parissa

Puheenjohtajien palaverissa Mikkelissä käytiin paljon keskustelua kerhon toiminnasta ja etenkin retkeilyajojen järjestäjästä tuleville vuosille. Samalla Jukka Lukkari ilmoitti että ei ole jatkossa käytettävissä puheenjohtajana, ja niin olen kerhoille jäi kaksi viikkoa aikaa löytää uusia ehdokkaita virkaan. Marraskuun lopussa Parkanon syyskokouksessa Timo Kaunosta ehdotettiin, ja hänet valittiinkin yksimielisesti jo ennestään hänelle tuttuun puheenjohtajan työhön. Retkeilyajojen järjestämisestä kesäkuun alussa oli käyty neuvotteluja Hämeen Mobilistien kanssa, ja luultavasti näin tapahtuukin. Museoajoneuvopäivä ja retkeilyajot on merkitty toimintasuunnitelmaan samaksi päiväksi 8.6.2013.

Orimattilan kerhohallin laajennus on ollut iso projekti ja vaatinut paljon talkootyötä oman kerhon väeltä menneenä talvena. Kun keväällä hallin lopputarkastus saatiin tehtyä ja loputkin viimeistelyt suoritettua, niin se oli varmasti monelle helpotus. Nyt meillä on halli joka on tarpeesemme viimeisen päälle sopiva ja asiallinen, eikä lainojen maksaminenkaan näytä ylivoimaiselta. Kiitos tästä kuuluu ahkeralle rakennusporukalle hallilla - ja tietenkin hyvin onnistuneilla rompemarkkinoilla töissä olleille talkoolaisille. Ensi ke-



väänä markkinoiden ajankohta on totutusta ajankohdasta myöhemmin eli 25.-26.5.2013.

Ajokausi jäi tänä syksynä lyhyeksi ja kalustolle tulee pitkä talviseisokki tallin perukoilla. Ajopelejä varmaankin tulee talven aikana kunnosteltua tai ainakin huoltotöitä tehtyä tarpeen mukaan. Entisöintiprojektitkin saattavat edetä pimeimpänä aikana vuodesta ja akkuja kannattaa latailla talvella aikana, sillä kyllä kevätkin koittaa aikanaan.

Rauhallista Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta.

Toivoo Antti

## VELLAMOBIIILI

**Julkaisija:**

**Internet:**

**Sähköposti:**

**Kotisivua hoitaa:**

**Vellamobiilin toimituskunta:**

Päätoimittaja: Pentti Pihlaja-Kuhna,

Esa Suomi,

Hannu Laitinen, (taitto)

Kirjapaino:

Päijät-Hämeen Mobilistit ry, PL 25, 15801 LAHTI

<http://www.phnet.fi/public/phmobili/>

[phmobili@phnet.fi](mailto:phmobili@phnet.fi)

Pentti Pihlaja-Kuhna

sähköpostiosoite: [pentti.pihlaja-kuhna@phnet.fi](mailto:pentti.pihlaja-kuhna@phnet.fi)

sähköpostiosoite: [eu.suomi@phnet.fi](mailto:eu.suomi@phnet.fi)

sähköpostiosoite: [hannu.laitinen@pp9.inet.fi](mailto:hannu.laitinen@pp9.inet.fi)

Padasjoen Kirjapaino, 2012

# MINUN AUTONI

## Opel Rekord II 1900S automatic 1973

Oli synkkä ja myrskyinen yö. Synkkää oli Suomen talvinen päiväkin ja pahin myrsky oli mielessäni. Olin lukenut lehdestä, autoliikkeen ilmoituksesta, myytävänä olevan automaattivaihteisen Opel Rekordin.

En silloin ollut mitenkään kovin autokuumeessa, mutta sopivan hintainen automaattivaihteinen huokutteli kyllä kovasti! Parin unettoman yön jälkeen itsehillintä ei enää pitänyt ja kävin liikkeessä ”muina miehinä” vilkaisemassa kauppatavaraa.

Auto oli liikkeen ”linttaosaston” perällä, ovet lukossa ja vahvasti muiden autojen saartamana. Puhkiruostuneen lokasuojan näin silti ja sitä verukkeena käyttäen jätin auton omaan arvoonsa.

Meni muutama uneton yö lisää ja edelleen automaatti-Opel oli kaupan. Nyt polte alkoi olla jo sitä luokkaa, että autoa piti-

päästä oikeasti tutkimaan. Uusi käynti ja avaimet myyjältä saatuani tein reilun koeajon. Sen ja silmämääräisen vikakartoituksen jälkeen soittelin korjaamolle ja aloitin kaupanhieronnan.

Helmikuussa 1985 minusta tuli Onnellinen Opelien Omistaja.

Autoni on valmistunut syksyllä 1972. Suomeen se saapui ”Kare”-nimisellä laivalla 19.11.1972, maahantuojia luovutti auton Helsinkiläiselle piirimyyjällä ”Oy Auto-Bil Ab”-lle 5.12.1972, joka luovutti sen ”tieliikennelain edellyttämin varustein” edelleen asiakkaalleen, Helsinkiläiselle professorille 19.2.1973.

Kyseinen yksilö on jo tehtaalla varustettu eritysellä ”Suomi-paketilla”, joka varsin pitkälle sisältää tuon maininnan ”tieliikennelain edellyttämin varustein” ja lisänä joitakin talvivarusteita.



Varusteluettelo mainitsee mm.:

- 46-7 tehokkaampi lämmityslaite
- 46-8 55 amp. laturi
- 47-1 sähkötoiminen tuulilasinpesulaite (Ruåtsalainen käyttöohjekirja esittelee jalkakäyttöisen-)
- 51-5 halogeenivalot
- 54-2 vahvempi jousitus
- 56-4 sähkölämmitteinen takalasi
- ??-9 Pohjolan oloihin sovellettu jarru-järjestelmä (tarkoittaneeko materiaaleja vai kaksipiirisytyä?)
- 67-9 Suomessa asennettu akku (siis tul-lut maahan ilman akkua)
- Roiskeläpät ja varoituskolmio (nämä siis maahantuontikunnostuksen yhteydessä)

Auto on väritään Montana Grey (nro 111) punaisella verhoilulla.

Tekniikasta todettakoon 1.9 S (1897 ccm) moottori kaksikurkkuisella Zenith 35/40 INAT-automaattiryypyllisellä kaa-suttimella ja automaattivaihteisto. Oma-painoksi on rekisterioitteeseen merkitty 1150 kg, jossa on 15 kg ylipainoa saksalaiseen lähdekirjallisuuteen verrattuna, eli mitä ilmeisimmin ”Suomi-paketti” on lisännyt painoa jonkin verran muutakin, kuin mitä roiskeläpät ja varoituskolmio



painavat. 5 x14” levypyörille on varuste-luettelon mukaan asennettu tehtaalla 175 SR-14 Michelin ZX:t, jollainen muuten oli mukana varapyöränä vielä 1998, jolloin vein alkuperäisvanteet hiekkapuhalluk-seen. Mainittakoon vielä, että ennen hiekkapuhallusta kahdessa vanteessa oli vielä selvästi luettavissa huopakynällä kirjoitet-tu ensimmäisen omistajan nimi.

Auton tullessa omistukseeni 12 vuotta ja yhden päivän ensiluovutuksensa jäl-keen, siihen oli vaihdettu jo kertaalleen molemmat etulokasuojat ja se oli ylimaa-lattu huonolaatuisella alkuperäistyyppisel-lä 1-kerros metallihohtovärillä, joka oli jo alkanut himmentyä ja menetti lopullisesti viimeisenkin kiiltonsa muutamassa vuo-dessa, hoito- ja kiillotusyrityksistä huoli-matta. Vasen etulokasuoja oli puhkiruo-stunut ja kuljettajan oven lukko ei toiminut.

Nämä viat korjattiin silloisella luotto-korjaamolla heti alkuunsa, mutta koska olin sen talven ajellut Fiat 127:n näköisel-lä Seatilla, laitoin Rekordin loppupalveksi seisomaan pitkäaikaispysäköintiä tarjo-avaan parkkitaloon. Parkkitalothan on teh-ty betonista ja suurempien kokonaisuuksi-en ollessa kyseessä, rakenteisiin tarvii jät-tää liikuntasauvoja. Nämä ovat kylmällä ilmalla auki ja kuumalla melkein kiinni. Välipohjien kannatinpalkkien saumat ovat pystysuoria ja sellaisina vallon mainioita sulamisvesien reittejä. Kun vesi kulkee betonirakenteen läpi, vaikkakin saumaa pitkin siihen liukenee betonista kalkkia. Kalkki on emäksistä ja vahingoittaa mate-riaaleja, mm. automaalia. Tällainen sauma sattui Rekordin seisontapaikan kohdalle ja muutaman viikon sulamisvesien tiputtelun jäljet olivat konepellissä nähtävissä seu-raavien 15:n vuoden ajan.

Kun talvi-Seat:ista oli päästy eroon, alkoi Opelistin taival oikein toden teolla

huhtikuussa 1985. Työkalut, tunkki ja vaarituskolmio mukaan lukien olivat jääneet matkan varrelle, käyttöohjekirjan kera. Vastaavasti tuhkakupit olivat täyttyneet natsoista (eikä myyjäliike ollut vaivautunut niitä tyhjentämään) ja keskikonsoliin oli tungettu keltaisia wunderbaumeja... istumia koristivat leopardikuvioiset yleismalliset istuinsuojat, joiden takapenkin selkänojaosa oli Rekordiin aivan liian pieni. Kevätsiivouksessa Leopardi siirtyi täyttämään kaatopaikkaa, koska oli peittänyt lähes virheettömiä nailonvelourisia istuinsuojia.

Auton mukana tuli vain pinnoitetut talvirenkaat alkuperäisvanteilla, joten kevään tullen piti kehittää jotain kesäisempää alle. Muutamassa rengasliikkeessä poikettuani teki Valintarengas ohittamattoman tarjouksen: pari settiä ylimääräiseksi jääneitä talvirenkaita vanteineen vaihtui E-Rekordin alumiinivanteisiin ja ”barely legal” Michelin XZX:iin. Omaan silmään nuo Eemelin valut istuivat jopa paremmin tähän harmaaseen D:hen kuin E-Rekordiin ja muutenkin tyyli oli kohdillaan.

Ensimmäisenä käyttövuoteni jouduin uusimaan lokasuojan lisäksi vilkkuviiksen, virtalukonpohjan ja lämmityslaitteen puhaltimen. Öljyä kone puhalsi jonkin verran tiivisteiden läpi konehuoneeseen. Syksyllä auto ruostesuojattiin ja siihen asennettiin eteen lokarit. Suojauksen aikana minulla oli vuokralla uudenkarhea Suzuki Alto. Mitä siitä sitten seurasi on eri juttu eikä kuulu tämän kerhon toimialueeseen.

Syyssiivouksessa tuli sitten tutustuttua tarkemmin noihin keväällä ostettuihin valuvanteisiin. Niitä ei varmaan ikinä oltu pesty kunnolla saati vahattu tai muutenkaan hoidettu. Pitkiä pimeitä syysiltoja kului useampia ennenkuin vanteiden kaik-



ki sopukat oli kunnolla puhtaana ja yksi ilta meni vielä vahatessa, mutta kylläpä ne sen jälkeen ovatkin pysyneet siisteinä seuraavat 27 vuotta.

Toinen vuosi Rekordin kanssa sisälsi vesipumppu- laturi-(säädin) ja perä(laakerit) remonti. Runsaaseen öljyvuotoon tuskastuneena vaihdattiin autoon toisen moottorin, joka sattui olemaan matalapuristeinen versio. Liikkui Rekord silläkin ja 92 oktaanisella.

Kun vielä syksyllä uusin parkkipaikaremonttina lämmityslaitteen kennon, niin auto alkoi olla kunnossa. Mitä nyt poppikoneiden päivityksiä ja öljyn- ja äänenvaimentajan vaihtoja piti välillä tehdä.

Seuraava isompi lasku tipahti vasta kun onnistuin vihdoin saamaan sylinterikanneen riittävän suuret halkeamat höyrykone-efektiä varten. 2. ja 3. sylinterien venttiilien reunoista kohti sylinterin reunaan olleet milliset ja pari senttiä pitkät halkeamat vesitilaan päästivät jäähdytysnestettä sylintereihin niin paljon, että taustapeilistä ei tyhjäkäynnillä näkynyt kuin höyryä. Kiva ajella kaupungilla.

Seuraavana keväänä oli öljypumppu korjauskunnossa ja syksyllä sitten katkesi 4. sylinterin pakoventtiili ja putosi sylinteriin. Aikaisemmasta koneenvaihdosta viisastuneena päätin, yhdessä luottokor-

jaajan kanssa, että tällä kertaa kone korjataan kunnolla, eikä laiteta nokalle mitään ”mitä ensiksi käsiin sattuu” -konetta. Samalla matalapuristeiset männät vaihtuivat korkeapuristeisiin ja kansi SH-valuun. Entistä jäikin lohkon ja kampikoneiston lisäksi venttiilikoppa ja öljypohja. Niin ja alkuperäinen lohkolämmitin...joka muuten on yhä edelleen ehjänä paikallaan. Toimivuutta ei ole kokeiltu sitten talven 1992.

Rempan jälkeen koneelle täytyy suorittaa sisäänajo: Lahdesta Pelloon ja Rovaniemen ja Helsingin kautta takaisin kolmessa päivässä, öljynvaihto ja kannen kiristys. No paloihan se kannentiivist. 32 000 km myöhemmin...mikä käyttötapa ja -olosuhteet huomioon ottaen on ällistytävän pitkä matka. Vai mitä mieltä olette täyskaasukiihdytyksestä 200 m ja 2 mi-

nuuttia pakkasesta, ilman esilämmitystä, tehdyn käynnistyksen jälkeen? Vähintään kahdesti päivässä, yleensä alle viiden ajokilometrin välein.

Ennen sitä kuitenkin sattui parikin asiaa. Joulukiiireissä kolautin etupyörän katukiveykseen. Siis liukkaassa risteyksessä, pyörät linkussa, melkein suoraan risteyksen yli, alatukivarsi ja vanne eivät kontaktin jälkeen enää olleet muodossaan ja ajaminen muistutti ajamista polkupyörällä, jossa etuhaarukka on takaperin ja pumppu pintojen välissä. Kun muiden kiiireiden ohella ne oli vaihdettu, hyytyi auto sitten jouluattoiltana tienposkeen, eikä suostunut käynnistymään.

Autossa oli siis tehtaalta lähtiessään sellainen mehumaijan kokoinen ja näköinen Zenith 35/40 INAT, automaattiry-

## Bedford Tietävälässä



*Bedford oli kutsuttuna näyttelyyn Tietävälän koululle. Kylätoimikunta järjesti 13.9 toimintaillan jossa näytteillä olivat mm. palokunta, poliisi, raskasta kuorma-autokalustoa ja kerhomme Bedford linja-auto. Asian hoiti kerhon puolesta Mauno Saarinen, - kiitos Maunolle.*

pyllinen kaasutin. Kilometrit olivat jättäneet jälkensä siihenkin ja vuosihuoltoon kuului säätö ja korjaussarjan vaihto. Aina setin jälkeen laite pelaisi tolkkuttomista välyksistään huolimatta siedettävästi, joten käyttöauton käyttökaasarina puolusti paikkaansa erinomaisesti.

Tuona jouluaattoyönä olin isovanhempieni luona joulua viettämässä. Pakkasta tuollaiset parikymmentä ja heikompia paikalla olleita autoja lämmiteltiin oikein johdon kanssa ennen kotiin lähtöä. Olin



tullut paikalle ensimmäisten joukossa ja pääsin siis lähtemään vastaa viimeisenä. Rekordhan on lämmin ja luotettava auto, joten mitään kummempia talvivarusteita, kuten hattua tai talvikenkiä ei tietenkään ollut mukana ja muutenkin, pyhätakki ei ollut niitä lämpimimpiä, eihän sitä lämpimässä autossa niin tarvi... Pöräytin siinä sitten rekun käyntiin ja lähdin kotimatkalle, kun tila antoi myöden.

Kaikki menikin hyvin, kunnes matkaa oli kertynyt sen verran, että auto alkoi lämmitä ja aloin potkia automaattiryppyä pois päältä. Tasakaasulla ajettaessahan se olisi ollut päällä seuraavaan tankkaukseen saakka, ellei välillä olisi näpätänyt poljinta. Nytpä ryydyn myötä poistui myös veto ja lopulta hurjasta pumppaamisesta ja kikkailusta huolimatta myös käynti. Sain

auton rullattua linja-autopysäkillä ja tuuria lisäsi vielä sekini, että tien toisella puolella oli huoltoasema (siis sanan varsinaisessa merkityksessä).

Huonoa tuuria oli sitten se, että jouluaattoiltana klo 23 se oli tietenkin kiinni. Lisää huonoa tuuria oli siinä, että elettiin aikaa ennen ensimmäistä kännykkääni ja siinä, että kaikki muut samasta pihasta lähteneet 11 autoa olivat jo menneet sen pysäkin ohi.

Oma apu - paras apu oli siis mottona, kun kurkistin konepellin alle. Zenith on tehty etelän olosuhteisiin, se ei hengitä pakkasilmaa. Asia oli varmistettu useaan kertaan ilmanpuhdistinkotelon imutorven ohjainlängän katkenneen käyttövivun kanssa kikkailtaessa. Imuilman esilämmitysletku olikin hapero, mutta ehjä ja paikallaan. Kaikki letkut ja johdot olivat paikallaan, bensaa oli tankissa ja sitä tuli kaasurille, samoin akussa virtaa ja sitä tuli tulpile. Hmmm...

Vallinneissa olosuhteissa (-20 °C, pyhävaatteet, ei valoa) asialle ei juurikaan ollut tehtävissä mitään, joten liftasin kolmannen ohi kulkeneen auton kyytiin (n. 1/2 tuntia, ne kaksi ensimmäistä olivat vartioliikkeen autoja). Sama ystävällinen ohikulkija vielä auttoi työntämään auton tien yli huoltiksen pihaan.

Arjen valjettua soittelin huoltoasemalle ja sovittiin korjauksesta. Kerroin auton sammuneen kaasutinvian takia. Kuullun ymmärtäminen ei ilmeisesti silloinkaan ollut huoltamoiden leipälaji, koska tulpat ja kärjet oli vaihdettu, vaikka auto olikin lähtenyt pihalta käyntiin.

Ajelinkin siinä muutaman viikon tyytyväisenä, kunnes sama vika iski päälle uudestaan. Nytkin pääsin rullaamaan auton huoltiksen (eri paikka) pihaan ja kerroin seikkaperäisesti mitä oli tapahtunut

ja mitä oli tehty. Taaskin yön yli ulkona ollut auto lähti avaimesta käyntiin ja nyt kaasaria korjattiin uusilla tulpanjohdoilla ja virranjakajan kannella.

Koska vika kuitenkin oli selkeästi polttoaineensaantiin liittyvä, käännyin tutun kaasariapajan puoleen, joka tarjosi ensimmäiseksi vaihtoehdoksi Weber-korvauskaasutinta, toiseksi vaihtoehdoksi uutta Zenithiä ja vian etsimistä vasta viimeisenä vaihtoehtona.

Koska Weberi oli tuolloin hinnaltaan n. 1/3 Zenithistä ja kolmannelta vaihtoehdosta ei annettu kustannusarviota eikä kuntoontulemistakuuta, päädyin Weberiin, joka itseasiassa osoittautuikin Solexiksi.

Uusi kaasutin asennettiin paikalleen, kaasuvaijeri viriteltiin tukien ja vipujen kanssa toimimaan Solexin kyljessä ja kolmannen säätökerran (2 kk) jälkeen autolla pystyikin jo ajamaan, kunhan muisti olla painamatta kaasua pohjaan. Pari säätöyritystä myöhemmin (1/2 vuotta) kaasun sai jo painaa pohjaankin, kunhan sen teki riittävän hitaasti. Ainoa ero puolikaasulla

(vain 1. kurkku käytössä) ja täyskaasulla oli ääni ja polttoaineen kulutus. Huippunopeudessa oli huima 5 km/h ero ja täyskaasullakin jäätiin entisestä 15 km/h. Siis auton oman nopeusmittarin mukaan. Kiihtyvyydestä tuskin kannatti edes puhua...

Kun asian kanssa oli riittävän kauan tuskailtu, löytyi sitten puoli vahingossa korjaaja, joka otti vanhan Zenithin pöydälle ja löysi, jo toisella purkukerralla, erikseen yksilöimättömästä kaasarin rungossa olevasta käyrästä polttoainekanavasta tiivistekumimurun, joka asennostaan riipuen päästi polttoaineen virtaamaan tai sitten ei, samoin paineilman, mutta ei rautalankaa, jolla kokeilemalla vika siis löytyi. Hyvä hyvä, huusin minä ja taputin pieniä karvattomia käsiäni yhteen. Orggis-kaasari paikalleen ja taas voi painaa kaasun pohjaan ja auto jopa kiihtyikin, tosin huipuista puuttui vielä 5 km/h, mutta olihan autolle tullut ikää ja kilometrejäkin lisää.

**Opelin tarina jatkuu seuraavassa numerossa. Kerrotaan auton entisöinnistä ja nykyvaiheista.**

## Mobilistien autoja kuvattiin

*Ei aina satanut, 28.7.2012 oli todistettavasti kaunista, ja kaunista katseltavaa. Mobilistit saivat pikakutsun tuoda autoja kuvattavaksi kauniiden nuorten ihmisten kanssa. Kuvattavaksi saatiin kasaan lähes 20 autoa. Kuvauksia tehtiin Orimattilan kotiseutumuseolla, Tönnön sillalla, Tönnön koululla sekä Kehrämöllä. Autojen omistajat saivat vaivanpalkaksi hienon autotyttökalenterin ensi vuodeksi.*





# Simca -miehet hallilla



*Komeaa Simca-rivistöä hallin pihamaalla.*

Simca kerholaiset vierailivat 18.8.2012 hallilla. Vierailun yhteydessä he pitivät kerhon kokouksen ja tutustuivat uuteen halliimme.

*Eskolan Matin takamoottorista Simca tonnia parannellaan porukalla.*



## Orimattilan yrittäjät

Järjestivät 8.9.2012 toiminnallisen päivän, kaikissa liikkeissä oli näkyviä tempauksia. Orimattilan Tapetti ja Väri toi näyttelyyn yrittäjät harrastaa teemalla autoja.

Ensiesittelyssä nähtiin Antti Pikkaraisen komea Packard jonka Antti on fix-sannut huippukuntoon veljensä Matin kanssa.

# Syyskokous

Kokous pidettiin Orimattilan hallilla 6.11. läsnä oli 26 henkilöä.

Kokouksen puheenjohtajana toimi Alpo Niemelä ja sihteerinä Reino Wallenius. Pöytäkirjan tarkastajiksi valittiin Kalervo Eiranen ja Pentti Viitanen.

Sihteerin esittämä toimintasuunnitelma hyväksyttiin. Aikaisempiin vuosiin nähden joudumme ensi kesänä myöhentämään rompetoria yhdellä viikolla.

Pentti Pihlaja-Kuhna esitteli talousarvion, joka päättyi n. 4.000 € miinukselle. Suunnitelma hyväksyttiin. Jäsenmaksu päätettiin pitää entisenä eli 40 €, mutta liittymismaksua nostettiin, entinen 25 € on nyt 30 €.

Antti Vähälä jatkaa puheenjohtajana. Erovuoroiset johtokunnan jäsenet Pentti Pihlaja-Kuhna, Matti Pikkarainen ja Juha Suomi valittiin uudelleen.

Toiminnan tarkastajiksi valittiin Reijo Kaunisto ja Teemu Niemitalo ja heidän varamiehikseen Matti Eskola ja Alpo Niemitalo.

Kerhon edustajista SAHK:n kokouksiin annettiin valtuudet johtokunnan päättää.

Ilmoitusasioina muistutettiin, että pikukjoulu pidetään Orimattilan hallilla 8.12., ilmoittautumiset sihteerille. Myös tehtiin ehdotus naistoimikunnan perustamisesta.

Kokous sujui varsin joutuisasti ja päättyi jo klo 19.05.



## Donaun entisöintiä jatketaan

*Syksyn ja talven talkoot jatkuvat Donaun saamiseksi valmiiksi. Kuvassa Kalle Eiranen ja Pentti Viitanen takavalojenmasennuksessa. Talkoolaisia toivotaan vähän lisää, osanotto on ollut aika vähäistä. Talkoot ovat torstaisin, kysele talkoopäivistä Kyöstilän Pepeltä.*

# Toimintasuunnitelma vuodelle 2013

kerhon 37. toimintavuosi

## 1. Yleiset kokoukset.

- kokouksia pyritään pitämään kerran kuukaudessa tammi-, heinä-, elo- ja joulukuuta lukuunottamatta
- hallilla on nyt mainiot kokoustilat, joten esim. kokoukset voidaan pitää omilla tiloissa

## 2. Rompetori

- Rompetori järjestetään Lahdessa Jokimaan ravikeskuksessa, joudutaan myöhentämään viikolla

## 3. Retkeilyt ja tapahtumat

- museojounevon päivänä avoimet ovet hallillakesäkuun alussa
- valtakunnalliset retkeilujot
- Saimaan ympäriajo
- Vääksyn Jokirannan tapahtuma (nyt 12. kerta), joka samalla kerhon heinäkuun retki
- kerhon oma ajotapahtuma retkeilyn merkeissä elokuussa

## 4. Lehti

- Hannu Laitinen jatkaa lehden toimintusta tulevana vuonna
- päätoimittajana Pentti Pihlaja-Kuhna
- lehti n:o 2 jaetaan A4-kokoisena myös kaikille Rompetorin myyjille. Painos on suuruusluokkaa 1.000 kpl, joten lehti sopii mainiosti myös mainoksille ja kerholaisten ilmoituksille

## 5. Muu toiminta

- jatketaan kerhon omien autojen huoltoa ja kunnostusta
- pyritään saamaan DKW ajokuntoon

- kerholaisilla mahdollisuus käyttää hallin hiekkapuhalluslaitetta, levyleikkuria sekä kantti- ja sikkikonetta joko torstaitalkoopäivisin tai sopimalla erikseen Ori-mattilan miesten kanssa (Eiranen, Kyöstilä, Pihlaja-Kuhna, Pikkarainen).
- pyritään yhteistyöhön naapurikerhojen kanssa (Hämeen ja Kymen Mobilistit)
- mennään mahdollisesti johonkin naapurimaan mobilitalpahtumaan
- pyritään järjestämään suosittu pikkujoulu

## 6. Messu- yms toiminta

- osallistutaan sopivalla kalustolla lähi-paikkakuntien tapahtumiin, mikäli kerholle ei aiheudu kohtuuttomia kustannuksia
- Lahdessa jälleen Classic Motor Show, johon kerhon osasto

## 7. Halliasiaa

- hallin laajennuksen valmistuttua liene paikallaan laatia kirjalliset ohjeet hallin tekniikan käytöstä.



# SAHK:N RETKEILYAJOT 2012

Retkeilyajot olivat tänä vuonna poikkeuksellisesti vasta elokuun alussa, lauantaina 4. päivä.

Tapahtuman järjestivät yhteistyössä Parkanon seudun mobilistit ja Tampereen mobilistit. Varsinainen ajoreitti lähti Parkanosta ja päättyi Nokialle. Kun lähdön ja maalin välimatka oli noin 100 km, niin useimmat trailerikuljetuksella tulleet autot starttasivat Nokialta ja noin puolivälissä liittyivät ”pääjoukon” mukaan ajellen takaisin maali paikalle Nokian Kylpylähotelli Edeniin.

Kun ajomatkaa Orimattilasta Parkanoon on yli 200 kilometriä, niin tapahtumaan lähdin jo perjantaina koko perheen kera, ajokkina -39 Buick.

Lauantai-aamu valkeni sumuisena ja perjantaisen sateen jäljiltä kosteana, mutta

koko päivän ja illan / yöllisen kotimatkan keli oli poutainen.

Aamulla kokoonnuimme ”Parkanon mobilistien” automuseolle, josta autot lähtivät valokuvauksen jälkeen viiden auton ryhmissä Parkanon keskustaan. Varsinainen lähtö tapahtui Paroonin markkinoiden yhteydestä, kuuluttajan juontaessa lähtöä, ja lipun heilauttaja taisi olla kaupunginjohtaja? Ajoon osallistui noin 80 autokuntaa. Noin 100 km:n reitti kierteli kauniita maisemia ja maaseututeitä mukailleen mm. Tervaniemen, Luhalahden, Hämeenkyrön ja Siuron kautta Nokialle. Osuipa reitille kulttuurimaisemaakin (vuoden 2010 ympäristöteko huomion- osoituksen saanut alue), kun Viljakkalassa reitti kiersi Inkulan holvisillan kautta. Reitillä oli muutamia rastitehtäviä ja puolimatassa keitto-



*Kärry on lastattu...*

lounas (tehty todella runsaaseen liemeen). Päivä eteni leppoisasti hyvässä seurassa tapahtumasta nauttien. Iltajuhla, herkulinen illallinen ja palkintojen jako ”nautittiin” Nokian Kylpylähotelli Edenissä. Kerhostamme ajoon osallistuivat lisäksi Vuorisen Jari + isä ajokkina Gaz Zim vm. -53 ja Eskola Matti + Marja ajokkina

Simca 1000 vm. -74. Tapahtuma oli varsin mukava, reitti ja rastit mielenkiintoisia, mutta tuo 100 km:n välimatka lähdön ja maalin välissä on ongelma traileri-porukoille ja jakaa muutenkin

osallistujia kahteen leiriin: Parkanosta tai Nokialta starttaaviin, Parkanon lähdön ollessa selkeästi ns. ykköspaikka. Palkinnot on jaettu, mutta tuloksia järjestäjältä ei vielä ole saatavissa. Tulokset selviää, kun he saavat tehtyä tapahtumasta ajokjulkaisun, perinteisistä tavoista poiketen vasta ajojen jälkeen. Ensiviikonloppuna 8.9.2012 osallistun Konsta-pojan kanssa



***Takapenkillä ompi tunnelmaa. Parkanon reki voi alkaa.***

Vehoniemen ajoon kärrynä A Fordi. ”Itse meinaan ajaa suurimman osan matkasta” loppukevennykseen on hyvä lopettaa tämä tarina.

Terv. Kari Heinonen



***Orimattilan kehräämöllä vietettiin Mer-supäiviä 16.6.2012. Kerhomme jäsen Antero Vilander osallistui päiville hiljakoin hankkimallaan Mercedes-Benz 190 B Scheebedach :lla, auto on vuodelta 1960, harvinaisella avattavalla katolla.***



***Paavo Raita Kanteleelta poikkesi hallilla 13.9. Tuliaina Paavolla oli autotarviketa, joita hän lahjoitti kerholle. Kiitos Paavolle.***

# Hallilla on talkoiltu



*Tommi Hämäläisen telakaivuri oli oikea kone pihahommiin näin märkänä syksynä, kaunista jälkeä syntyi.*



*Aina paikalla kun tarvitaan Timo Salonen asentamassa katosta lämpöpumpulle, katos on mallia Keroplast.*



*Heikki Hyppönen oli kilpailuttanut Lemminkäisen asfalttihommiin, kiitos Heikille ja Lemminkäiselle.*



*Tunnettu korkeanpaikan asentaja, Hannu, asentamassa uusia hyllyjä korjaamon puolelle, hyllyistä tuli tukevat, kestää vaikka moottoreita säilyttää.*

## **Antin Automuseolla tapahtuu**



**Avoimet ovet pääsiäis-  
lauantaina ja  
-sunnuntaina  
30.-31.3. 2013 klo 11-18**

### **UUSIA JÄSENIÄ**

Virtanen Jouko K. KUIVANTO  
Salokoski Jari LAHTI

Jäseniä on nyt 478

Päijät-Hämeen Mobilistien jäsentiedot ylläpidetään valtakunnallisessa SA-HK:n jäsenrekisterissä. SA-HK:n Automobiili-lehti postitetaan tämän rekisterin osoitetietojen perusteella.

Osoitteen muutokset ja uudet jäsentiedot pitää toimittaa Pentti Pihlaja-Kuhnalle joko puhelimitse 044-788 0312, sähköpostilla [phmobili@phnet.fi](mailto:phmobili@phnet.fi) tai kirjallisesti Kuusamatie 13, 16300 Orimattila.

Hallin ulkotyöt saatiin vihdoin aikaiseksi. Tommi Hämäläinen teki suurimmalla kauhalla ja omat miehet vähän pienimmillä lapiolla. Tommi tasasi valmiudet asfalttimiehille, kaivoi ojat ja viimeisteli kaadot kuntoon. Kalle tasaili viimeisetkin sepelit pihaan, nyt pääsee sisään kuivin jaloin.

Lemminkäinen hoiteli asfaltin molempiin sisäänkäynteihin.

Lämpöpumpulle on hankittu katos, laadukas Keraplastin ovikatos saatiin edullisesti suoraan tehtaalta. Toinenkin ovikatos on hankittu, tien puolen sisäänkäynti saa katoksen kunhan asentajat löytyvä, eli siitä osin vähän jäi vielä talkoita keväällekin.

Sisällä on viimeistely vanhan puolen korjaamon ja keittiön ikkuna-aukot. Työpöytiä ja hyllyjä on uusittu.

Kiitos kaikille talkoomiehille.

Pena



## Itella Green

### KOKOUKSET:

05.02 Kevätkokous klo 18.30 Orimattilan hallilla

05.03 maaliskuun kuukausikokous klo 18.30 Orimattilan hallilla

### TAPAHTUMAT:

XXXX Talviajot 8-10. 2. 2013 Jyväskylä Keski-Suomen Mobilistit  
Avoimet ovet Antin Automuseolla pääsiäislauantaina ja sunnuntaina  
30.-31.3 2013 kello 10-18

2. Lahti Classic Tour matkailuajo 4. 5. 2013

Classic Motorshow 4.-5. 5. 2013

Rompemarkkinat Jokimaalla 25.-26. 5. 2013

**Kerhon kokouksista ja tapahtumista saat viimeisimmät tiedot kotisivuilta <http://www.phnet.fi/public/phmobili/>**

Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi ry:n jäsenkerho

**Päijät-Hämeen Mobilistit ry**

**PL 25, 15801 LAHTI**

**KERHON TOIMIHENKILÖT 2013**

<b>Puheenjohtaja</b>	Antti Vähälä		040-555 9265
<b>Rahaston hoitaja</b>	Pentti Pihlaja-Kuhna	03-777 3865	044-788 9312
<b>Sihteeri</b>	Reino Wallenius	03-752 6275	0400-810 778
<b>Museotarkastajat</b>	Antti Vähälä		040-555 9265
	Klaus Lindholm	03-718 8620	040-726 3725
	Esa Suomi		050-540 0756
	Janne Laaksonen		040-726 5202
<b>Peräkärryn vuokraus:</b>	Jaakko Riihelä	03-7561832	0400-455 831

**SAHK, (valtakunnallinen keskusjärjestö) Vanha talvitie 2, 00580 HELSINKI**

**Puheenjohtaja:** Jukka Suutari p. 040-5841710 toimisto: p. 09-7289 5150,

fax 09-7289 5151.kotisivu: <http://www.sahk.fi>, sähköposti: toimisto (at)sahk.fi

### Jäsenetuja 2013

- jäsenlehti "Automobiili" 6 numeroa/vuosi
- oman kerhon lehti "Vellamobiili" 4 numeroa/vuosi
- alennetut museoajoneuvon tarkastusmaksut
- kerhon omien museoajoneuvotarkastajien neuvonta

### toimintaa

- mukavat jäsentapahtumat, ajelut yms.
- kuukausikokoukset ja vierailut niiden yhteydessä
- Rompetori Lahden Jokimaalla toukokuussa

### Maksut vuonna 2013

- liittymismaksu 25 euroa
- jäsenmaksu 40 euroa

**VELLAMOBIIILI 1/2013 ilmestyy viikolla 9, lehteen tarkoitettu aineisto toimitettava 7.2. 2013. mennessä.**