

VELLAMOBILIILI

PÄIJÄT-HÄMEEN
MOBILISTIT RY:N
JÄSENLEHTI



Numero 2
2017



Triumph valmiina kesään!

SUOMEN AJONEUVOHISTORIALLINEN KESKUSLIITTO RY:N JÄSENKERHO

Pyörät pyörimään



Taas on se aika vuodesta kun kaivellaan ajoneuvoja esille tallinperiltä. Itse kullakin alkaa olla pientä kuumetta päästä kokeilemaan miltä vanhalla autolla tai kaksipyöräisellä ajo tuntuu; onhan se aina mukavaa päästä ajelemaan ja fiilistelemään nostalgisella varustelulla.

Teiden kuivuttua on tien päällä jo nähty harrasteajoneuvoja, ja tapahtumiakin löytyy kalentereista.

Kävimme pääsiäisen jälkeen Sastamalassa osallistumassa Numeroauto-ajossa jossa vaihteleva sää tarjosi välillä räntää ja rakeita. Vaikka säähän oltiin varustauduttu asiallisesti pukeutumalla niin kyllä oli mukava ajella lämpimällä autolla. On se lämmityslaittekin ollut melkoinen mukavuus aikoinaan kun on auton varusteeksi saatu! Huonosta säästä huolimatta ajoon osallistui reilut 50 ajoneuvokuntaa ja meille -ehkä ainoille ulkopaikkakuntalaisille- tuotti hieman vaikeuksia pysyä reitillä. Rennolla tyylillä ajeltiin, hernekeitot sekä makkarat syötiin ja nähtiin uusia meille ennestään vieraita paikkoja. Ajot oli aika kevyesti järjestetty, mutta kaikki tuntuivat silti viihtyvän ja palkintoja jaettaessa toivottiin kovasti jatkoa tapahtumalle. On aina hienoa kun joku viitsii nähdä vaivaa ja järjestää tapahtumia, kyllä niihin kannattaa osallistua.

Kesä on täynnä monenlaisia tapahtumia joihin meitä Mobilisteja aina odotellaan erilaisen ajoneuvokalustomme kanssa. Osallistumalla saa paljon uusia kokemuksia ja pääsee tapaamaan samanhenkistä porukkaa. Pidetään mobiilit liikkeellä, pyörät pyörimässä ja ollaan näkyvillä hyvää harrastustamme esitellen.

Tapahtumia suositellen
Antti



Päijät-Hämeen

ROMPEMARKKINAT

20-21.5.2017

Jokimaan raviradalla Lahdessa

- * 2-päiväinen markkinatapahtuma
- * Harrasteautoille oma **KLASSIKOT** -parkki
- * Huutokauppa lauantaina klo 13:00
- * Alueella: ravintola / puffetti



Yleisölle

* Lauantaina klo 8:00-16:00 * Sunnuntaina klo 8:00-15:00

* Pääsymaksu 5 Euroa/hlö, ei paikoitusmaksua

Myyjille

* Myyntipaikat: ruutu 5x7 m, 30 Euroa/päivä, 40 Euroa/2 päivää
myyjät alueelle perjantaina klo 15-21,
lauantaina ja sunnuntaina klo 6 alkaen.

* Ei elintarvikkeiden myyntiä! Ei ennakkovarauksia!
Tiedustelut: Arkisin klo 18-21 / Antti Vähälä 040-5559265

Tervetuloa!

Päijät-Hämeen Mobilistit

VELLAMOBILI



Julkaisija:

Päijät-Hämeen Mobilistit ry,

Internet:

Sähköposti:

Kotisivua hoitaa:

Vellamobiilin toimituskunta:

Päätöimittaja: Pentti Pihlaja-Kuhna,

Antti Vähälä ja Lea Lahti

Kari Heinonen

Hannu Laitinen, (taitto)

Kirjapaino:

PL 25, 15801 LAHTI

<http://www.paijat-hameenmobilistit.fi/>

[phmobili\(a\)phnet.fi](mailto:phmobili(a)phnet.fi)

Pentti Pihlaja-Kuhna

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

sähköpostiosoite: [leantti\(a\)phnet.fi](mailto:leantti(a)phnet.fi)

[kari.heinonen\(a\)autopeltimestarit.fi](mailto:kari.heinonen(a)autopeltimestarit.fi)

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

Painotalo Plus Digital Oy, Lahti 2017

XLIV TALVIAJO 2017

JYVÄSKYLÄ – KEURUU ALUEELLA

Ajeltiin talvella

Noudattelin edelleen sitä meininkiä että osallistun sellaisiin tapahtumiin missä ei ole ennen tullut oltua. Osallistuimme Marjan kanssa Keski-Suomen Mobilistien XLIV 44. Talviajioon.

Ensimmäiseksi täytyi tietysti etsiä tietoja ajotapahtumasta ja ilmoittautumisesta, niinpä selaamaan Keski-Suomalaisten nettisivua. Ilmoittautumaan pääsi nykyaikaisesti nettilomakkeella. Lähtöluettelokin tuli julki hyvissä ajoin, osallistujia listalla n. 180 eli runsas osanotto.

Sivuilta löytyi talviajajien alkutaivalta 44 vuoden takaa, lainataan vähän kun kaikki eivät kuitenkaan kaahaa netissä.

Silloin kilpailukutsu kuului näin:

”Onko sinussa miestä, vai oletko pelkkä kesämobiliisti, olis häntä tarjolla tuiskua ja kettinkikelä - Keski-Suomen kerho järjestää kokoontumisajon luonteisen tapahtuman määränpäänä Pohjolan talo Korpilahdella 9.2.-74. Täällä on tarjolla maalaisruokaa, sauna ja sahtia, yöpyminen isossa maalaispirtissä ”siskonpeti”. Osanotto vain automobiilillä.

Näin se kutsu oli sitten purrut:

Ajioon osallistui 20 automobiili- ja moottoripyörämiestä, jotka saapuivat omia tuloteitään lähtöpaikalle Korpilahden kirkonkylälle, josta jatkoivat 30 kilometrin päässä olevaan Pohjolan taloon. Osanottajia oli paitsi Keski-Suomesta, myös Tampereelta ja Pohjanmaalta. Suomen ensimmäiset



Matti Järvenpää, Kyröskoski Citroen B12 vm.1925. Matti on ehkä kokenein talviajokävijä, ajeli numerolla 1, porukan vanhimmalla ajoneuvolla.

Talviajot olivat unohtumaton kokemus läsnäoleville ja järjestäjille.

Jatkossa myös ulkomaiset osallistujat ovat löytäneet tapahtuman

Vuodesta 1987 lähtien on osanottajia ollut myös Ruotsista ja Englannista. Kansainvälinen kiinnostus Talviajoo kohtaan on jatkuvasti nousussa, sillä tämän tyyppiset ajot ovat kansainvälisestikin hyvin harvinaisia. Tänä vuonna osallistujalistasta löytyi ainakin 10 ruotsalaista, ja ehkä myös virolaisia osallistujia.



Kebbe Kristoffersson Örnköldsvik, Volvo B616 vm.1953. Tämä porukka oli saapunut ajoon Ruotsista, tuolta Vaasan korkeudelta meren takaa. Tällä Volvo oli varustettu lumi-keijuilla, niinpä se jätti nyky-henkilöautot pienimmillä talviteillä aivan heittämillä.

Luvassa oli siis selvästikin ekstriimiä

Lähtöamuna oli mieto, alle 10 –asteen talvi ja lunta vain nimeksi, eli ei paljon haasteita. Tosin jouduttiin lähtemään aikaisin kun ei saatu majoitusta Keurusselältä, olisi pitänyt varailta ajoissa, luvassa oli siis pitkä päivä.

Lähtöpaikalla oli paljon yleisöä, osa tosin vähän vihaisia kauppakeskuksessa kävijöitä jotka eivät oikein pitäneet ruuhkasta. Lähtöpaikan P-hallissa oli ensimmäinen tehtävä-rasti, siis ennen lähtöä. Tämä rasti oli kovin Mersu painotteinen, piti tuntea paljon Mersujen maskeja.

Loppupään reitille lähtijät pääsivät karkaamaan matkaan sekalaisessa järjestyksessä, kiireisimmät ensin. Tämä ei ole ehkä ole kivaa katsomaan tulleelle yleisöllekään joka yrittää



Sami Salila Jyväskylä, Saab 95 vm.1962 oli saapunut ajoon hyvin kokeneen näköisellä Saabilla.



seurata lähtöä ennalta julkaistun lähtöluettelon/aikataulun mukaan. Itsekin lähdin noin 10 ennen aikojaan, kun oli tyhjää lähtöviivalla.

Reitti noudatteli heti alusta alkaen pieniä vanhoja teitä lähdetessä etenemään Muuramen suuntaan. Vähän isomalla kylätiellä, ruotsalaisen linja-auton vetämässä pienessä jononpätkässä, tuli jo suunniteltua ohituksia. Kun sitten siirryttiin pienemmälle, mäkiselle metsätielle niin linja-auto hävisi horisonttiin. Nämä meidän uudemmat henkilöautot



Tässä jonotetaan pääsyä jääradalle, tämä taisi olla ainut paikka missä syntyi pitkiä jonotuksia mutta olihan jäällä nähtävää.

joutuivat varomaan matalalla kulkevia pakoputkia. Metsätaipaleen päässä linja-auto porukka odotteli meitä kameroineen ja siellä minulle selvisi linja-auton hyvä mäkien nousukykykin, takapyörissä oli lumiketjut.

Koskenpäällä ruokatauko. Tauolla alkoi nähdä historiaa, osanottajien osanotto-kaulaketjut ulottuivat melkein lattiaan asti. Ensikertalaiselle tuli vähän orpo olo ja kannatti siirtyä vähän sivummalle seuraamaan meininkiä. Taukopaikalta lähdetessä alkoi selvitä ajon hieno seikkailun meininki, luvassa oli jäärata-ajot, oikein kelloa vastaan. Kovimmat naamarit vaihtoivat alle jääratarenkaatkin. No, onneksi vieressä istui viisus ja poika ei päässyt irti jääradalla.

Loppureitti Petäjaveden metsiä Keuruulle sujui leppoisasti, olisipa ollut vaikka kunnan lumipyry niin ekstriimiä olis saatu enemmän.



Tässä olemme jo maalissa. Alle 10 asteen pakkasessa Ro:lla sai vielä ajella paitahihhasillaan, alla tulen uudet talvirenkaat, ei tuottanut vaikeuksia kelikään. Matkaan oli kyllä varauduttu niin kuin lähdetäisiin pohjoisnavalle, onneksi varusteita ei tarvittu.

Tehtävärastit toimivat hyvin ja tehtävät olivat sopivan kyytiä, talvi ja talvinen reitti oli selvästikin pääroolissa. Maalissa oli pientä ruuhkaa ja näin yleisöllekin jäi aikaa katsella ajoneuvoja ennen kuin ne häipyivät kotimatkoilleen.

Kävin vielä tarkastamassa Keurusselän illanviettopaikan ja harmittamaan jäi kun ei ollut tullut varattua majoitusta ajoissa. Olisi varmaan ollut mukava kokea myös illanvietto, mutta ei auttanut muu kuin suunnata kohti kotia. Matkaa kertyi vajaat 570 km ja päivälle pituutta 12 tuntia.

Päijät-Hämäläisiä oli osanottajalistalla kovin vähän, Lahdesta yksi, Heinosen Kari nyt kuitenkin oli mukana, mutta loppupään lähtijänä en tavannut häntäkään, mitä nyt vähän soiteltiin.

Tulokset olivat hyvät, ei ollut kädet piessä Karilla eikä minulla, ajoneuvot siis toimivat hyvin.

Suosittelen kokeilemaan, ehkä ei kuitenkaan kannata lähteä ”silmäterällä” voi riipiä oksat kylkiin.

Marja ja Pena

Orimattilan kuorma-autoilijoiden juhlavuosi



Orimattilan kuorma-autoilijat ry. viettivät 70 vuotisjuhlaa 8.4.2017 Kehräämöllä. Kehräämön piha-alueella oli järjestetty myös kalustonäyttely.

Vanhaa kalustoa edustamaan oli kutsuttu myös kerhomme Ford, Eirasen Volvo ja Laineen Vanaja. Kalustonäyttelyn pienimmän, Fordimme, ja yli 70 tonnisen puuauto-yhdistelmän vertaaminen kuvastaa hyvin kaluston kehitystä tuolta 30-luvulta tähän päivään.

Matti Pikkarainen kuskasi Fordin näyttelyyn, kiitos Matille.



Kari voortilla mukana - kuinkas muuten!

Vuoden 2017 Talviajot ajeltiin lauantaina 11. helmikuuta keski-Suomessa. Sää suosi meitä osallistujia, kun pakkasta oli noin 10 – 15 astetta. Reitti kierteli taas paljolti pienempiä maanteitä ollen paikoin myös likimain metsäautotien kokoluokkaa. Saimme myös kokea, millaista on ajella metsätyökoneen lumiketjujen syömää kulku-uraa. Aika täristävää oli kulku isopyöräisessä kanttiautossakin, matalampien autojen kuskit joutuivat myös varomaan pakoputkiansa maakosketuksilta. Lumitilanne oli niukahko, mutta selvästi enemmän kuin meillä täällä Päijät-Hämeessä. Vanhemmat ajokit ajelivat noin 110 km reitin ja tuoreempien autojen reitti oli noin 140 km. Kaikkiaan ajoon osallistui noin 190 autokuntaa.



Itse osallistuin tapahtumaan vm. 1930 A-mallin Fordilla. Huomiota herätti kanttiautojen vähyys, meitä oli vain 4 autokuntaa. Kesärenkain olin tietysti liikenteessä. Ajoreitti, joka alkoi Jyväskylästä, kiersi Koskenpään kautta Keuruulle. Pidempi reitti teki pienen kiertolenkin reitin puolivälin paikkeilla ollen muuten sama. Reitti oli helpohko, mutta ihan mielenkiintoinen sinänsä. Kun Talviajosten rastitehtävät ovat aiemmin tuntuneet vaikeilta tunnistustehtäviltä, niin tällä kertaa rasteilla olikin monipuolisemmin erilaisia tehtäviä. Myös jäärata-osuus oli reitille ilokseni tehty, vaikkakin kello kävi liian no-

peasti minun ajovuorollani. Liekkö liikaa yritystä, jolloin onnistumisen tai epäonnistumisen raja on lähellä.? Ajon jälkeen nautimme hotelli Keurusselän kylpylän palveluista ja kivan päivän kruunasi iltajuhla herkullisine tarjoiluineen. Kaikkiaan sain ajella Hopalla noin 200 km mukavissa olosuhteissa talviajosta nautiskellen. Matkasani olivat veljeni Asko ja Jouni. Kiitokset vielä järjestävälle kerholle, Keski-Suomen Mobilisteille mukavasta tapahtumasta.

Terv. Kari Heinonen

Martin tarinoita ...

Piikinokka pihakivellä



Elettiin -50 luvun loppupuolta. Isäni oli vakuutusmiehiä, joten hän oli aina menossa. Kotimme oli kalliin päällä Hollolan Soramässä.

Se oli eräs normaali aamu, kun Isäni oli lähdössä, niin kuin hän itse sanoi, ”leipää tienaaman”. Kravatti kaulaan, salkku käteen ja autolle.

Hän laittoi piikinokka Mossen käyntiin, mutta huomasi, että tekohampaat jäi sinne juomalasiin. Mossesta ulos, mutta käsijarru unohtui ja piikinokka lähti valuma takaperin mäkeä alas. No onneksi se meni niiden pihakoivujen välistä, mutta päätyy pihasaunan edessä olevaan kiveen. Ei tullut suurempia vaurioita, mutta takapyörät jäi ilmaan. No eihän se siitä lähtenyt, joten Isäni sanoi. ”Käy Jussilassa ja sano, että käy traktorilla hinaamassa sen pois”. Isä kipitti takaisin sisälle, haki ”Ryppepun” avaimet ja lähti ”leipää tienaamaan”.

Meillä oli silloin kaksi autoa. Oli arkiauto, piikinokka Mosse ja pyhä-autona oli ryppepeppu Renault.

No nämä autot olivat niitä viimeisiä autoja mitä muistan siltä ajalta, kun Isä asui vielä kotona. Näin tänään muisteltiin ja siitä syntyi tällainen pikku tarina eikä maksa mitään.

Martti Suutari



Kurvaa Torikadun kautta ja aloita ihana kotimatka!

Haluaisitko kruisilla uusissa maisemissa?

Nyt on hyvä aika hakea asuntolainaa Helmi Säästöpankista, missä henkilökohtainen asiantuntija opastaa sinua sujuvalle tielle uuteen, ihanaan kotiin.

Pitääksemme hyvää huolta asiakkaistamme, olemme ottaneet käyttöön pidennetyt palveluajat. Sinulla on mahdollisuus varata neuvottelu-aika konttoriimme **maanantaista torstaihin aamuvarhaisesta iltaan, klo 8-19**. Konttorimme ovet ovat auki joka arkipäivä klo 10-16.30.

Tartu tilaisuuteen ja varaa heti aika osoitteessa: **saastopankki.fi/varaa-aika**

Hyvää kotimatkaa toivottaen *Helmi Säästöpankin* pankkineuvojat



Helmi
Säästöpankki

Bussiyritys Mäntsälästä

Linjaliike Rajala Oy

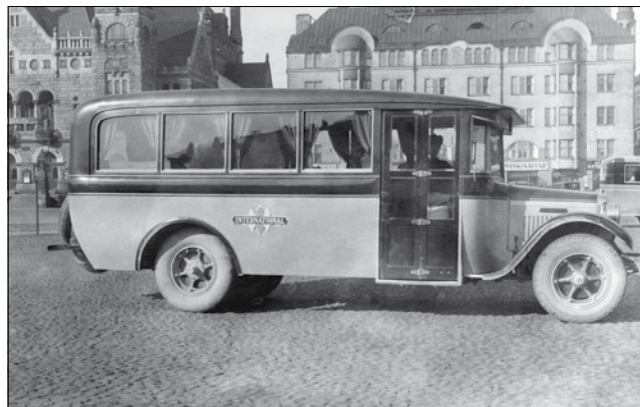
Tämä artikkeli on lyhennelmä tulevasta Linjaliike Rajala Oy:n historiikista. Kirjan kirjoitus on vielä hyvinkin kesken. Esimerkiksi ensimmäisten vuosien ajalta perustamisen jälkeen on hyvin vähän tietoa. Jos lukijalla on jotain tietoja, pyydän ottamaan yhteyttä allekirjoittaneeseen.

Jalo Kustaa Rajala aloitti linja-autoliikenteen tiettävästi vuoden 1924 loppupuolella yhdessä Väinö Levelän kanssa Mäntsälästä Järvenpäähän. Tämä oli nähtävästi ns. syöttöliikennettä rautatien varteen, olihan Järvenpää lähin rautatieasema Mäntsälälle.

Alkuaikojen automerkkejä oli International, Brockway ja Reo, tosin 20-luvun autoista ei toistaiseksi ole mitään tarkkoja tietoja löytynyt, etsintä on kesken.

Milloin Rajala osti Raitanen & Sereniuksen?

Myös Jalo Rajalan, Raitasen ja Sereniuksen kauppasuhteet ovat vielä epäselvät. Serkukset Tuure Raitanen ja Viljo Serenius ostivat linjavaunun 1927 ja aloittivat liikenteen Järvenpäähän ja heti perään myös Helsinkiin. Myös heillä kuljettajan ollut Väinö Raitanen hankki myöhemmin oman linja-auton. Sereniuksen nimi katosi ensimmäisenä, olisiko



Jorma Tuomisen albumi

International alusta ja Autorakenne Oy:n kori, Jalo Rajalan bussi 20-luvun loppupuolelta.

niin, että Jalo Rajala osti Sereniuksen osuuden ja vasta myöhemmin myös Raitasen osuuden?

Liikennettä hoidettiin Jalo Rajalan nimellä vuoteen 1941 asti. Jalo Rajala hukui kalastureissulla keväällä 1940 Vuolenkoskella. Rouva Ellen Rajala hoiti hetken liiketoimintaa, mutta Linjaliike Rajala Oy perustettiin 1941. Yhtiön kotipaikka on aina ollut Mäntsälä. Jalo Rajala rakennutti tallikiinteistön Mäntsälän keskustaan, Vanhan Porvoontien ja Huvitien risteykseen jo vuonna 1936. Kiinteistö on vieläkin olemassa, mutta aivan toisenlaisessa käytössä.



Ilmari Helle

Kuva on vuodelta 1930. Vasemmalla voisi olla Jalo Rajalan Brockway vielä koekilvissä. Keskellä Seppälän tai Tuomisen Brockway ja oikealla Raitanen & Sereniuksen Brockway.



Kolmekymmentäluvulla oli runsaasti erilaisia automerkkejä tarjolla myös linja-autoihin. Jalo Rajala oli mieltynyt amerikkalaiseen raskaaseen konealustaan REOon. REO oli hyvässä maineessa ja vahva alusta linja-autolle. REO:lle kilpailijaksi tuli vuosikymmenen puolivälissä suomalainen Sisu, ruotsalainen Volvo ja saksalainen Mercedes-Benz. Tosin silloin alkuaikoina Sisukin oli vähintään puoleksi Volvon osista kasattu.



Mäntsälän museotoimi

Jalo Rajalan Reo-bussi vuodelta 1935, rekisteri tässä bussissa oli U-3003.



Bussi numero 9 (U-1640) oli Volvo B22 vuodelta 1938. Auto sai SA-kilvet ja oli sotatoimissa. Ei ole tietoa auton vaiheista, kuinka paljon sitä jouduttiin korjaamaan sodan jälkeen, mutta merkintää uudesta korista ei ole. Bussi UB-640 poistettiin rekisteristä 1955.

Sotien jälkeen vuosina 1946 -50 linja-autojen tuontialustoja oli vaikea saada. Sisu oli suomalainen, mutta senkin tuotannossa kuorma-autot olivat etusijalla, sillä puutavaran ja paperin viennistä saatiin haluttua valuuttaa. Kuorma-autoilla saatiin puu metsästä teollisuuden käyttöön ja edelleen tehtaalta satamiin.

Englantiin vietiin tavaraa ja saatiin valuuttaa, jolla voitiin ostaa mm. konealustoja, niitä ei kuitenkaan Rajalalle ostettu, vaan Rajalan kalusto koostui Sisuisista ja ruotsalaisesta Volvosta, joita jonkin verran saatiin Suomeenkin. Lisäksi koritettiin ennen sotia hankittuja busseja, jotka olivat selvinneet sodasta tai sota-ajan koettelemuksista.

Sodan jälkeisessä ajassa oli sentään yksi hyväkin puoli, matkustajista ei ollut pulaa, niitä riitti yli autojen kuljetuskäytön. Tiukka valtion säännöstelytalous piti kuitenkin matkailijain hinnat alhaisina, vaikka muut kustannukset tahtoivat nousta yli liikennöitsijöiden sietokyvyn.

Rajalan ensimmäinen liimakori

Kutter hankki liimakorin lisenssin Ruotsista heti 1950-luvun alussa ja bussin keulaan tuli ”AKRO”-merkki.

Oy Autokorirakenne Ab tunnettiin kaikkialla Kutterina, nimi tulee omistajista ja vuonna 1955 myös kirjaimet ilmestyivät AKRO-merkin tilalle bussin maskin yläreunaan. Rajalalla ensimmäisenä KUTTER -kirjaimet oli bussissa numero 19.

Periaatteessa Kutter-korit tehtiin samaa liimakorin rakennetapaa noudattaen aina vuoteen 1978 asti, eli viimeiseen puukoriin (Kutter 8) asti.



Paavo Melander

Numero 17 oli ensimmäinen liimakori kuin Scania-Vabiskin, valmistui vuoden 1950 joulukuksi.

Ruotsalainen Scania-Vabis tuli Suomen markkinoille aivan 50-luvun alussa. Oli toki Scanioita ollut aiemminkin katureina mm. Helsingissä, mutta varsinainen läpimurto tapahtui tuolloin. Rajala oli ensimmäisten joukossa hankkimassa Scanioita. Tuolloin Rajalalla oli vielä kalustossaan myös Sisuja ja Volvoja. Vielä vuonna 1957 tuli Rajalalle kaksi Sisua, mutta sen jälkeen ainoastaan Scania-Vabiksia ja myöhemmin Scanioita.

Uskollisuus Scaniaan perustui pitkälti siihen, että Linjaliike Rajalan toimitusjohtaja Jaakko Huikkolalla oli Scanian edustus ja -varaosaliike Mäntsälässä.



Oy Autokorirakenne Ab (Kutter) vietti syyskuussa 1953 tuhannen valmistuneen linja-auton korin juhlia. Linjaliike Rajalan numero 14 oli seppelöity ja kylkeen maalattu suurin numeroin 1000.

Toistaiseksi ainoa Rajalan entisöity linja-auto

Iisalmelainen Esko Lappalainen aloitti bussien hankinnan ostamalla Rajalalta ensimmäisen käytetyn linja-auton Savon Turistiauto Oy:n nimiin vuonna 1966 (KFD-3). Tämä yksilö ei säilynyt mutta samaan aikaan Rajalalle tullut ja aikanaan Pentti Ilmonille Pälkäneelle myydyin sisarauton talletti Jukka Liehu vuosikymmeniksi.

Esko Lappalainen etsi itselleen ja Pohjolan Turistiautolle perinnebussia ja Jukka Liehu tarjosi tätä entistä Rajalan Kutteria. Eskolle se oli juuri sopiva kohde entisöidä ensimmäisen bussin sisar-auto, olivathan ne valmistuneet peräkkäisinä päivinä koritehtaalta 25. ja 26. helmikuuta 1960. Ensimmäinen ZI-210, Rajala numero 25, joka on siis tämä museobussi. ZI-209, Rajala 26 oli se Eskon ensimmäinen.



Hannu Laitinen

60-luku oli ”kulta-aikaa”

Rajalalle tuli uusia autoja ajoon 60-luvun alkuvuosina keskimäärin 6-7 vuodessa. Kehitys oli huimaa ja bussien keski-ikä putosi noin viiteen vuoteen. Rajalan bussit olivat kysytyjä käytettyjen bussien markkinoilla ja niitä löytyi ympäri Suomea.

Tuohon aikaan Helsingin ja Jyväskylän välillä ajettiin autoa kohti yksi edestakainen vuoro, joten matkaa kertyi vuorokaudessa noin 600 km. Vuonna 1964 Rajalan päälinjalla oli 4 vuoroparia Helsingistä Jyväskylään.



Matti Rajala

Auto numero 14, ZEO-72 saatiin liikenteeseen syyskuussa 1967. Tämä bussi oli Rajalan neljäs bussi tätä korimallia.



Linjaliike Rajalalle tuli vuosina 1967-1970 kaikkiaan 21 bussia. Ensimmäinen takamoottorinen bussi Linjaliike Rajalalle tuli marraskuussa 1968, Scania BR11065. Myöhemmin 70-luvulla siirryttiin pelkästään takamoottorisiin busseihin, Scanialla ei keskimoottorisista alustoja ollut lainkaan.

Linja-autojen keski-ikä Linjaliike Rajalalla oli keskimäärin 7 vuotta. Kaikki autot menivät käytettynä uusiin tehtäviin. Mm. Westendin Linja Oy asensi ostamiinsa keskioven ja myi bussit vielä myöhemmin Jyväskylän Liikenteelle.

Rajala liikennöi pikavuoroja Helsingin ja Jyväskylän välillä Sukulan Linja Oy:n kanssa. Ensimmäinen pikavuoro tälle välille saatiin 50-luvun alussa.

Vakiovuoroja oli useita Helsingistä Mäntsälään ja Lahteen. Vääksyyn pääsi myös Kärkölan kautta Helsingistä ja Mäntsälästä. Myös Jyväskylään oli kaksi vakiovuoroa ja lisäksi yksi Kuhmoisiin (Pihlajakoskelle) ja Jämsään.

Entiset Charles Sorjasen vuorot ajettiin Jaalaan sekä Vierumäen, että Uudenkylän kautta. Linjaliike Rajala Oy osti Sorjasen kaluston ja liikenteen 60-luvun alussa.



Hannu Laitinen

Kesäilta Lahden linja-autoasemalla 60-luvun lopulla. Jyväskylästä 15.30 lähtenyt vuoro tullut Lahteen 18.40 ja jatkaa edelleen Helsinkiin 18.50.



Kutter 8-malli oli viimeinen puukehäinen kori

Kutter 8 oli taas aivan erilainen ulkomuodoiltaan verrattuna edelliseen Kutter 7 malliin. Ajan henki oli tehdä aikalailla laatikkomallisia koreja, joissa optimoitiin tilankäyttö ja saatiin mahdollisimman runsaasti paikkoja. Takatavaratilan ovi aukesi takaseinästä ensimmäisissä ”hetku”-mallisissa koreissa. Tämä ei kuitenkaan ollut hyvä ratkaisu, kurakelillä paikat olivat erittäin likaiset ja kuivalla taas pölyiset, joten lähes alkuunsa luukut vaihdettiin sivuluukkuihin. Myös neliskantiset lyhdyt vaihtuivat pyöreisiin halogeneihin, niitäkin vaihdettiin jälkikäteen useimmissa taloissa.

Rajalan kalusto oli hetken kokonaan Kutter 8 mallisia (kuva alla) linja-autoja. Viimeinen Kutter 7 myytiin heinäkuussa -78 ja samana heinäkuuna taloon saatiin ensimmäinen Kutter 9 mallinen linja-auto. Samaan aikaan Kutter 8 mallisia busseja oli Rajalalla 30 kpl.



Tapio Rämö

Numero 30, UBR-527, Scania BF11059A

Linjaliike Rajala Oy oli hyvin konservatiivinen varustaiden suhteen. Mitään erikoisuuksia ei koskaan edes kokeiltu, kaikki korit olivat samalla tavalla varustettu. Perinteinen pikavuorovarustus, kaatuvat turistipenkit, niskatyynt, lehtitelineet ja hattuhylly. WC:tä ei ollut eikä keskiovea, vaikka niitä jo Kutter 8:n aikaan alkoi ilmestyä. Näin varusteltuna jälleenmyyntiarvo oli paras, sillä bussi sopi kaikkiin käyttötarkoituksiin - turistiajosta koulukyytiin asti.

Korin ulkopuolisista varusteista Rajalan autot varustettiin ”kaikilla koristeilla”, eli listat, puskurit ja lisävalot kuuluivat varustukseen. Sen sijaan pölykapseleita ei kaikissa autoissa ollut, ainakaan vanhemmiten!

Korimalli Kutter 9



Martti Kavvekarri

Tämä korimalli esiteltiin 70-luvun lopulla ja sitä valmistettiin vuoteen 1985 asti.

Rajalalle Lahden Autokori Oy:n kori!



Pertti Ranta

Edellisen kerran Linjaliike Rajalalle linja-auton korin oli toimittanut muu kuin Kutter, Lahden Autokori Oy vuonna 1950 — ja nyt taas korin toimittaja oli Lahden Autokori Oy.

Lahden alumiinikoreja tuli yhtiöön yhteensä kuusi, kolme Lahti Falcon 430 ja kolme Eagle 450 koria vuosien 1986-89 aikana.

Linjaliike Rajala Oy myytiin Koiviston Auto -Yhtymälle

Lahdessa julkistettiin 1991 yrityskauppa, jossa Linjaliike Rajala Oy myytiin Koiviston Auto Oy:lle. Linjaliike Rajala Oy:n liikevaihto oli 16,5 miljoonaa markkaa ja henkilöstöä 50 henkeä. Busseja kaupassa siirtyi 25 kappaletta uudelle omistajalle. Kelta-oranssi-vihreät bussit tulivat tunnetuksi molemmin puolin Päijännettä Kutter-koreistaan ja Scanian alustoistaan. Viimeisten vuosien aikana oli Rajala karsinut runsaasti kannattamatonta vakiovuoroliikennettä Uudellamaalla ja Päijät-Hämeessä.



Pertti Ranta

Linjaliike Rajalan linja-autot maalattiin aika nopeaan tahtiin KA-konsernin väreihin. Käytännössä bussit ajoivat samoja linjoja, kuin olivat ajaneet Rajalankin aikaan.

Koiviston Autolla bussit numeroitiin 299 alaspäin siten että uusin Rajalan auto ZBA-429 sai numeron 299 ja siitä paria poikkeusta lukuunottamatta alaspäin, niin että 281 oli pienin maalattu numero.

Hannu Laitinen
hannu.laitinen@pp9.inet.fi
puh. 040-543 9646

Opelin ja Vauxhallin tarinaa

Amerikkalainen GM on päättänyt myydä eurooppalaiset tytäryhtiönsä Opelin ja Vauxhallin ranskalaiselle PSA (Peugeot-Citroen)-konsernille. Syynä 16 vuoden jatkuva tappiollinen toiminta.

PSA-konsernin tulos ollut viime vuodet niukasti positiivinen. Kauppaan kuuluu merkit ja 12 tehdasta, mutta ei Opelin patenteja. Kauppahintaa 2,2 mrd € pidetään halpana



Opel Kapitän Lahden torilla kesällä 2005

Opelin historiaa:

- Adam Opel perustettu 1863, tuotteina aluksi mm polkupyöriä ja ompelukoneita. ensimmäinen auto 1899, lisenssituote, jossa ranskalainen moottori.
- 1929 firmasta muodostettiin osakeyhtiö eli Adam Opel AG, GM osti osake-enemmistön ja loput osakkeet 1931
- Vanhempia meillä hyvin tunnettuja henkilö-automalleja: Kadett, Kapitän, Olympia, Rekord.
- Aikanaan onnistunut kevyt kuorma-automalli Blitz, jota mm. Wehrmacht piti niin hyvänä, että Mersu joutui valmistamaan toisen maailmasodan aikana Opel Blitzejä.



Vauxhall Viva

Vauxhallin historiaa

- Vauxhall Iron Woks, autoja vuodesta 1903
- 1907 nimeksi Vauxhall Motors, GM osti 1925
- 1930 kuorma-auto Bedford, joka oli aluksi likimain Chevrolet LT. Bedfordin 6-syl. bensiinimoottori oli jopa nykyaikaisempi kuin Chevrolet (mm. painevoitelu, enemmän runkolaakereita).

- 1980-luvun lopulla Opelin ja Vauxhallin mallistot alkoivat yhtenäistyä, tuotesuunnittelu pääasiassa oli Rüsselsheimissä Saksassa.
- kuorma-autojen valmistus loppui 1986, pakettiautot olivat Bedfordin sijasta sen jälkeen Isuzuja.

Yleistä

Maailmansodan aikana Opelin tehdas palveli akselivaltoja ja samanaikaisesti Bedford ja Vauxhall liittoutuneita !!!

Meillä mm. Vauxhall-mallit Velox, Wyvern (ja myöhemmin Victor) olivat aikanaan suosittuja, niitä sai 1950-luvulla valuuttapulan aikana helpommin, sen ajan englantilaiset henkilöautot olivat melko kilpailukykyisiä. Myöhemmin lakot ja laatuongelmat rasittivat monia merkkejä.

Uudenkaupungin tehdas valmisti Opel Calibreaa britti-markkinoille Vauxhallina ja Australiaan Holdenina eli ilmeisesti kaikki oikealta ohjatut tehtiin Suomessa. Lehtitietojen mukaan myös Holden on parhaillaan lopetuslistalla.

Opel kontra Vauxhall mm.

Opel: viimeistely parempi, tavaratila suurempi (Kadett B/Viva), sähkököt 6 V

Vauxhall: paremmat ajo-ominaisuudet ja lämmityslaite, runsaampi varustelu, sähkököt 12 V

Tilastoa:	myyty	Opel	Vauxhall
	1988	15.668	1
	1986	12.638	1
	1985	12.936	4
	1984	10.678	2
	1983	9.472	3

	1980	4.564	88
	1979	5.067	270
	1978	5.514	392

	1971	2.492	



Veikko Hoppulan Opel Bliz Mobiliassa 2004.

Kesä, koneet ja klassikkoautot

Fiat Flairin kera matkalla Lea Lahti, Antti Vähälä ja Jan-Erik Laine



Näin uuden harrastekauden aluksi on mukava hieman muistella edellistä kesää. Viime kesänäkin reissuja tuli tehtyä moneen suuntaan, ja keskikesällä onnistuttiin yhdistämään työ, harrastus, lomailu ja kyläily tiiviiseen neljän päivän kesäretkipakettiin reitillä Orimattila-Anjala-Savitaipale-Savonlinna-Kitee-Hyrynsalmi-Kontiomäki-Kuhmo-Sotkamo-Iisalmi-Suonenjoki-Rautalampi-Sorsakoski-Vesivehmaa. Tuttavalta saatiin lainaksi sympaattinen hauska vaappuen etenevä matkailuauto Fiat Flair, joten matkabudjettikin pysyi kohtuullisissa lukemissa.

Allekirjoittaneelle aiheuttaa aina kesäaikaan pieniä paineita sellainen seikka, että harrastelehtien avustajan roolissa tulee jutun aiheita etsiä aktiivisesti itse ja niitä tulisi kerryttää varastoon seuraavaan kesään saakka. Kun kiinnostava kohde on hyväksytty toimituksessa, on passattava artikkelin kohteena olevan henkilön, omat sekä usein myös kuvaajan aikataulut yksin, jotta haastattelu saadaan talteen odottamaan jatkotyöstöä. Kovin pitkään matkaan ei yhden artikkelin takia kannata lähteä jos haluaa jäädä taloudellisesti plussan puolelle, niinpä hyvinkin juttuvinkki saattaa odottaa useamman vuoden ennen kuin samalta suunnalta onnistutaan saamaan muitakin kohteita ja ollaan toteutusvaiheessa. Ihanteellista olisi jos samalle päivälle saisi aina soviteltua useamman kohteen.

Itä-Suomen harrastetapahtumat olivat meille entuudestaan vieraita. Kun samalle heinäkuiselle viikonlopulle sattui perinnetapahtuma Kiteellä ja harrasteajoneuvotapahtuma Kuhmossa, soiteltiin sen suunnan juttuvinkit läpi ja startattiin yhdistetylle työ- ja harrastematkalle.

Perjantai

Reissu alkoi tutusta paikasta; oman kerhon hallilta. Virolaiset harrastajien, Vanateknika Klubi Levatekin Soome Lahe Söit -reissuporukka yöpyi Lahdessa, ja retkeläiset kokoontuvat Orimattilaan tutustumaan kerhohalliin ennen matkan jatkumista. Ajotapahtumaan osallistui mielenkiintoisia ajoneuvoja ja niitä tutkittiin yhteistuumin kerhohallin pihalla.



Oma matkamme jatkui Anjalaan, jossa tutustuttiin Nuffieldeihin erikoistuneeseen nuoreen traktoriharrastajaan. Pienen tihkusateen ei annettu haitata haastattelua eikä kuvienottoa, ja pihapiiristä saatiin talteen jutunjuurta niin miehestä itsestään kuin useammasta mielenkiintoisesta vanhasta koneestakin. Artikkelit ilmestynevät kesän mittaan Vanhat Koneet -lehdessä.

Seuraavaksi ajeltiin Savitaipaleelle jututtamaan eläkkeellä olevaa koneiden korjaajaa Kari Käyhtyä. Karin pajassa ja pihalla riitti ihmeteltävää yllin kyllin. Loppuhuipenuksena saimme vielä tontin reunalla pienen työnäytöksen 1960-lukuisella Massikka-kaivurilla. Juttu kovasta konemiehestä julkaistiin Vanhat Koneet -lehden numerossa 7/2016 otsikolla Savitaipaleen sorvari.

Matkan varrelle osunut Parikkalan patsaspuisto on nähtävyys, jota ei kannata pysähtymättä ohittaa, joten jaloitte-





lutauko ajoitettiin puistovisiitin yhteyteen. Patsaissa riitti hämmästeltyä vaikka paikka olikin jo entuudestaan tuttu.

Punkaharjulla sijaitseva Luston metsämuseo oli jo ehtinyt sulkeutua joten tällä kertaa emme päässeet museovierailulle. Savonlinnaan saapuessamme oli kello kierähtänyt jo illan puolelle, mutta tuttavien kotona oli pöytä notkollaan herkuja ja tottahan toki saunakin lämpöisenä. Saunapuhtaina ja vatsat killillään kierähdettiin nukkumaan matka-auton pehmoisille pedeille.

Lauantai

Yöpaikan väki tarjosi runsaan aamiaisen ja evästäkin saatiin vielä mukaan ennenkun Fiatin keula suunnattiin aamuarhaisella Kiteetä kohti. Puhoksen perinnepäivillä oli jo muitakin heti avaamisaikaan, ja pian saimme huomata että



laajalle alueelle levittäytyvässä tapahtumassa oli paljon nähtävää. Konekentällä oli esillä melkoinen määrä maamootoreita, traktoreita ja muita työkoneita, ja harrasteparkkiin kertyi päivän mittaan mukavasti kalustoa. Myös kaksipyöräisiä oli esillä omalla osastollaan konekentän kupeessa. Eri puolilla aluetta esiteltiin monenlaisia perinnetaitoja langan kehuusta tukkilaistaitoihin. Paikanpäällä olisi viihtynyt vaikka iltaan asti, mutta pitkä siirtyminen seuraavaan kohteeseen sai seurueemme tien päälle. Tapahtumavierailu poiki kaksi artikkelia Vanhat koneet –lehteen; numerossa 6/2016 ilmestyi juttu Puhoksen perinnepäivistä ja 2/2017 Hurskai-

sen perheestä, joka on saattanut tapahtuman alulle ja kuuluu talkoovahvuuteen edelleen.

Hyrnsalmella päästiin tutustumaan Eino ja Lea Kempaisen kokoelmaan kotona sekä kesäaunnonlla pienen ajomatkan päässä. Kuvattavaksi valikoitui Lean lapsuudenkodin punaiseksi maalattu Ferguson sekä Einon Fiat 600.



Komea punainen Fiat pääsi Klassikot 2/2017 kansikuvaan ja Fergusonin tarinakin on jo julkaisua vaille valmis.

Muutama saman suunnan juttuvinkki jäi toteuttamatta aikataulusyistä ja niinpä karavaanin kulkusuunta kääntyi etelää kohti. Kontiomäen rautatieaseman kupeessa päästiin kurkistamaan Saab-harrastaja Aki Tegelbergin talliin, jossa komeili harrastajan kotina nykyisin toimivan Kontiomäen entisen paloaseman Fargo. Ilta alkoi jo hämärtää ja kuvauskohteeksi valittu Saab 99 kuvattiin asemalaiturilla kivenheiton päässä kotipihaan. Artikkelit ilmestyy Klassikot –lehden numerossa 4/2017.



Matkalaiset pääsivät taas saunaan ja sähköäkin järjestyi. Päät painettiin tyynyyn ajoissa, sillä seuraavallekin päivälle oli tiedossa monta kohdetta.

Sunnuntai

Kukonlaulun aikaan Fiat suunnattiin Kuhmoa kohti, jossa oli meneillään Kuhmon kolmipäiväiset Harrasteajoneuvo- ja Rompepäivät. Matkalla poikettiin Sotkamossa sopimassa kahdesta kuvauksesta joiden pariin palattiin iltapäivän puolella. Toinen kuvauskohteista Paavo Puheloisen Kultamaha päättyi kansikuvaan Vanhat Koneet –lehden numeroon 7/2016. Kuhmon tapahtumasta saatiin maistiaisiksi Klassikot –lehden numerossa 6/2016.

Iisalmessa poikettiin Fordson-harrastaja Tapani Hyyryläisen luo ja sopivasti reitin varrelle osui myös Riku Kukkosen autotallifirma Pöljän varaosa – jonka nimi tulee paikkakunnan, Pöljän kylän nimestä. Kukkosella on myytävänä kattava valikoima Wartburgin ja muiden itäautojen osia. Artikkelit ilmestyivät Vanhat Koneet -lehdessä 3/2017 ja Klassikot -lehdessä 7/2016.

Matkan varrelta soiteltiin sukulaisille Suonenjoelle ja saatiin taas järjestymään täyden palvelun yöpymisparkki aamu- ja iltapaloiineen.

Maanantai

Rautalammille saatu vinkki pitkän linjan maatalouskonekorjaaja Hannu Sahlbergista osoittautui mitä parhaimmaksi kohteeksi Vanhat Koneet –lehden artikkelille numeroon 8/2016; konekorjaamo ja sen piha suorastaan pullistelivat vanhoista koneista ja varaosista.

Sopivasti kotimatkan varrelle osui Sorsakoskelainen maamootoriharrastaja, jonka kokoelmaan tutustuttiin tovi ennen kuin suunnattiin kotimatalle. Koska lähes reitin varrelle osui Eero Thitzin maamootorikokoelma, päätettiin katsastaa sekin kun kerran liikkeellä oltiin. Muutama kohde olisi



vielä mahtunut maanantai-iltaan, mutta matkaväsymys alkoi jo pikkuisen painaa ja suunta otettiin kotia kohti.

Tulevana kesänä otetaan kenties uusiksi, alustavasti on suunnitteilla reissu pohjanmaan suuntaan. Juttuvinkkejä kovista konemiehistä ja –naisista, innokkaista autoharrastajista sekä mielenkiintoisista pajoista ja autotalleista otetaan ilolla vastaan!

Teksti: Lea

Kuvat: Lea ja Jan-Erik

MINI CLUB FLYING FINNS Ry:n KEVÄTYLEISKOKOUS



Runsaat 60 MINI-harrastajaa kokoontui kevätkokouksen merkeissä 18.3.2017 Päijät-Hämeen Mobilistien hallilla Orimattilassa. Vain kaksi tosiharrastajaa oli saapunut vanhoilla Mineillä paikalle, no kai nuo uudetkin voidaan Mineiksi laskea.

Wirkolan Erkki toimi kokouksen järjestäjänä. Erkki oli pistänyt pöydän komeaksi, kokous saatiin aloittaa oikein ruokailulla, Kiitos siitä Erkille.

Kokouksessa keskusteltiin sääntömääräisten asioiden lisäksi vuoden 2018 pohjoismaisen Minikokouksen järjestämisestä Suomeen.

Vihreällä Minillä saapuivat Olli Hartus ja Alpo Laakso, sekä toisella classic Minillä Teemu Hartus.

Harrastustoimintaa talvisissa olosuhteissa



Näin kesän kynnyksellä voin todeta, että alkuvuodelle on osunut mielenkiintoisia harraste-autotapahtumia. Voisi siis todeta, että talvellakin pystyy nautiskelemaan vanhoilla 30-luvun autoilla.

Tammikuulle tuli himpun pidempi hääkeikkä. Mielenkiintoisissa olosuhteissa, välillä 20 asteen pakkaskeliä, välillä satoi alijäähtynyttä vettä, ajelin noin 100 km:n hääkeikan 1930 vuoden A-mallin Fordilla. Tilanne alkoi positiivisesti, kun ensin kyytiini tulleet morsian ja kaaso totesivat, että autossa tuoksuu hyvälle. Pienen ajomatkan jälkeen he odottivat innolla nähdä sulhasen tunnelmat ja fiilikset vanhan kanttiauton kyydissä pakkaskelissä. Tytöt tiesivät että keli on liukas ja kesärenkain ilman lämmityslaitetta mennään, mutta luottivat, kun sanoin että renkaat ja pito ei ole ongelma, ehkä pieni haaste!

Helmikuulle osui Talviajot Jyväskylä – Keuruu alueella. Ajokkina oli taas A Ford ja kesärenkas-ajelua kertyi noin 200 km tässä kivasti järjestetyssä tapahtumassa. Se oli taas koko päivä kivaa nautiskelua talvisissa olosuhteissa ja päivän päätteeksi vielä kylpyläkäynti sekä iltajuhla.

Helmikuulle osui taas mielenkiintoinen elokuvapäivä. Kuvauksissa elettiin sodan jälkeistä aikaa 40-luvulla. Ajokkina kuvaustilanteessa oli vuoden 1938 mallinen puukaasulaittein varustettu Plymouth`ini, eli ns häkäpönttöauto.

Tilanteissa kuvattiin mm. elämää Helsingissä sekä puupilkkeen lisäys häkäpönttöautoon. Positiivinen yllätys oli, että omat ajovarusteet kelpasivat kuvaajille, vaikka olivat ennakkoon tiedustelleet vaatekokoni. Nyt on mielenkiintoista odottaa itsenäisyyspäivän elokuvaa, näkykö ”tuttuja” Tätä lukiessa voi varmaan todeta, että tästä se kesä alkaa. Hauskoja harrastehetkiä ja hyvää kesää kaikille!

Terveisin Kari Heinonen



Tiedoiksi jäsenille

Perinneajoneuvorekisteri

Perinneajoneuvorekisteri on museaalisiin perustein koottava rekisteri museoajoneuvorekisterin rinnalla. Perinneajoneuvorekisteriin ajoneuvot valitaan sen perusteella, mitä ne voivat kertoa Suomen ajoneuvohistoriasta. Perinneajoneuvorekisteri luodaan tukemaan yksityisessä omistuksessa olevien historialliselta ja museaaliselta arvoltaan suurten ajoneuvojen säilymistä. Monet perinneajoneuvot ovat samaan aikaan museoajoneuvoja, mutta läheskään kaikki museoajoneuvot eivät käy perinneajoneuvoiksi.

Vuodesta 2017 lähtien perinneajoneuvorekisteriin valitaan ajoneuvoja, jotka ovat olleet Suomessa ennen vuotta 1922. Haku on auennut 10.4.2017. Vuosien 1922-1944 ajoneuvojen haku aloitetaan kesällä 2018. Ensimmäiset valinnat rekisteriin kerrotaan julkisuuteen Museoajoneuvopäivänä 10.6.2017 Mikäli haluat ajoneuvosi ensimmäisten joukkoon, hakemuksen tulee olla perillä 31.5. mennessä. Asiantuntijalautakunta käsittelee hakemuksia 18.5. ja 1.6. Haku ajoneuvojen suhteen on kuitenkin jatkuva ja valinnoista tiedotetaan kaksi kertaa vuositain.



Asiasta on tarkempaa tietoa ja ohjeita rekisteriin hakemisesta Mobilian nettisivuilla:

<http://www.mobilia.fi/kokoelmat/perinneajoneuvorekisteri>

Kerhon autoja on kunnostettu

Ahkerat talkoomiehet, Seppo Rantanen ja Matti Pikkarainen kunnostivat talvella kerhoautoja katsastuskuntoon. Chevrolet kaipasi jarruille ja virtalukolle vähän kunnostusta sekä muuta pientä laittoa katsastusta varten.

Anglia meni vähemmällä katsastuskunnon tarkastuksella. Molemmat autot käytettiin leimalla, ja nyt niillä taas kelpaa ajella. Hallille jäi kyllä vielä vähän leimattavaakin kalustoa.

Samalla hallille hankittiin vähän työkalujakin, työkaluvaunu jossa on tuumaisia ja millisiä avaimia, raskaan kaluston tunkki ja autopukit.



Vierailijoita Mobilistihallilla



Päijät-Hämeen - Myynnin ja markkinoinnin ammattilaisten seniorit vierailivat Orimattilassa, he olivat käyneet Keraplastilla ja paluumatkallaan poikkesivat myös hallillamme. Heille esiteltiin toimintaamme niin hallilla kuin kentällä. Isäntinä toimivat Esa Suomi ja Pentti Pihlaja-Kuhna.

Katsopaaka heidän toimintaansa netistä ositteella:

<http://paijat-hame.mma.fi/>

Wirkolan Erkin Toyotassa pyörähti miljoona

Lauantaina 12.1.2002 suuntasimme Reino Walleniuksen kanssa autohaku matkalle

Kannukseen junalla. Olin auton jo käynyt katsomassa Ryttylässä, kun edellinen omistaja oli Toyotalla siellä käymässä edellisen vuoden loppupuolelle. Autossa oli tuolloin rapiat 143 000 km mittarissa ja oli kaikin puolin ok. Kilometrejä minulle tuntui kertyvän siihen malliin, että dieselauto tuntui fiksulta vaihtoehdolta.

Autolla on nyt ajettu työhön liittyviä matkoja ja noin 10 vuoden ajan työmatkoja Hki-Nastola välillä. Etenkin pitkät työmatkat selittävät kertyneitä kilometrejä. Parhaimpina vuosina kilometrejä on kertynyt 80 000 km luokkaa. Mittari pyörähti 1.3.2017 eli miljoona tuli täyteen. Nyt seuraavana etappina on se, että yhteiset kilometrit täyttyvät miljoonaan, eli tuo 143 000 km lisää.

Tällä matkalla koneelle ei ole tehty kuin säännölliset jakopään hihnan, vesipumpun ja kertaalleen öljypumpun vaihdot. Nyt seuraavana huoltona on kytkimen päivittäminen ensimmäiseen kertaan. Matkan varrella on mennyt pari laturia ja yksi startti, mutta mm. jarrusatulat ovat selvinneet pelkkien liukujen herkistelyllä. Tästä annan kyllä arvon säännöllisesti tehdyille jarrunesteiden vaihdoille.

Korille on tehty perustavaa laatua oleva päivitys hitsauksien, alustan suojauksen ja maalauksen merkeissä 2013. Toki autoon on jo osa pyörän laakereista ja iskunvaimentimista vaihdettu kahteen kertaankin, mutta esim. alapalloniveliä ei vielä ole tarvinnut päivittää. Myöskään pakoputkelle ei vielä ole tehty mitään. Auto on siis Toyota Corolla (CE110) diesel ja otettu käyttöön 29.4.1998. Tavoitteena on useampi yhteinen vuosi vielä tulevaisuudessa.

Erkki



Verhoilutietoa mobilisteille!



Verhoilija Jarkko Aarnikoivu tarjoaa apua ja neuvontaa auton verhoilun toteuttamisessa. Yhteyttä Jarkkoon voi ottaa: 046-8812548, tai s-postilla eppu2507@gmail.com

Bedford Helmi Säästopankin ajelussa



Kerhon Bedford heitti ajelukeikan Helmi Säästopankkilaisille. Ajelu tehtiin Nastolasta Lahteen ja takaisin, kujettajan hommat hoteli Seppo Rantanen.

Kiitos Sepolle ja HelmiSp:lle pienestä varojenkeruusta kerholle.



**Meiltä laitteet työhön ja
vapaa-aikaan**

**KTM
Yamaha
Rieju
Kymco**



MOTOPALVELU

Messinkitie 5 | 16300 ORIMATTILA

Pyörämyynti: 0400 492 910, 044 553 9800

Varaosat/keskus: 03 777 2255, Huolto: 040 500 4935

Avoinna ark. 8.00-17.00 | www.motopalvelu.com

Kokoukset ja Tapahtumat:

KOKOUKSET:

02.05. 2017 klo 18:30	Toukokuun kuukausikokous
06.06. 2017 klo 18:30	Kesäkuun kuukausikokous
05.09. 2017 klo 18:30	Syyskuun kuukausikokous
03.10. 2017 klo 18:30	Lokakuun kuukausikokous

TAPAHTUMAT:

06.05. 2017	Classic Tour matkailuajo
06-07. 05.2017	Classic Motorshow
06.05. 2017	AL Nastolan osaston ajokauden avajaiset Kievarin Virran pihassa
11.05.2017 klo 10:00	Rompemarkkina valmistelutalkoot hallilla
17.05.2017 klo 10:00	Rompemarkkinan kenttätyöt Jokimaan raviradalla
19.05.2017 klo 10:00	Rompemarkkinan teltat yms. Jokimaan raviradalla
20-21.5. 2017	Rompemarkkinat Jokimaalla
10.06.2017	Rautatiepäivä Vierumäen asemalla
17.06.2017	Wanha Willähti -perinnetapahtuma
27.06.2017	Ajelu Mommilan kyläpuodille
04.07. 2017	Mobilisti-ilta Vääksyn Kanavalla
04-06.08.2017	Veteraaniralli VMPK ry Päijät-Hämeen aluekerho, Himos, Jämsä.

Uudet jäsenet:

Rossi Timo	HEINOLA
Makkonen Vesa	HOLLOLA KK
Nurminen Heikki	HEINOLA KK
Andersson Jarmo	KALLIOLA
Saarinen Keijo	ORIMATTILA
Kiviaura Kari	MÄNTSÄLÄ
Laakso Mauno	LAHTI
Elonen Aimo	ORIMATTILA
Aaltola Pertti	LAHTI

Mahdollisesti unohtuneita jäsenmaksuja on vielä maksamatta 26. Tilitoimiston työt virittelee karhujen lähettämistä. Tarkistathan että maksusi on maksettu.

Jäsenmäärä on nyt 592. Päijät-Hämeen Mobilistien jäsentiedot ylläpidetään valtakunnallisessa SAHK:n jäsenrekisterissä. SAHK:n Automobiili-lehti postitetaan tämän rekisterin osoitetietojen perusteella. Osoitteen muutokset ja uudet jäsentiedot pitää toimittaa Pentti Pihlaja-Kuhnalle:

puhelimitse 044-7889312,
sähköpostilla phmobili@phnet.fi
kirjallisesti Kuusamatie 13,
16300 Orimattila.

Vellamobiili 3/2017 ilmestyy viikolla 38, aineisto lehteen 3 viimeistään 3.9. mennessä.

Kerhon kokouksista ja tapahtumista saat viimeisimmät tiedot kotisivuilta <http://www.paijat-hameenmobilistit.fi/>

PÄIJÄT-HÄMEEN MOBILISTIT RY

PL 25, 15801 LAHTI

KERHON TOIMIHENKILÖT 2017

Puheenjohtaja	Antti Vähälä	040-555 9265
Sihteeri	Seija Syvänen	044-595 9163
Rahaston hoitaja	Pentti Pihlaja-Kuhna	044-788 9312
Museotarkastajat	Antti Vähälä	040-555 9265
	Klaus Lindholm	040-726 3725
	Esa Suomi	050-540 0756
	Janne Laaksonen	040-726 5202
Peräkärryn vuokraus:	Jaakko Riihelä	0400-455 831

toimintaa

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

Jäsenetuja 2017

- jäsenlehti "Automobiili" 5 numeroa/vuosi
- oman kerhon lehti "Vellamobiili" 4 numeroa/vuosi
- alennetut museoajoneuvon tarkastusmaksut
- kerhon omien museoajoneuvotarkastajien neuvonta

MAKSUT

VUONNA 2017

- liittymismaksu 30 euroa
- jäsenmaksu 40 euroa

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

Puheenjohtaja: Esko Huttunen p. 0400-545 475 toimisto: p. 09-7289 5150, fax 09-7289 5151 kotisivu: <http://www.sahk.fi>, sähköposti: toimisto(at)sahk.fi

