

# VELLAMOBIIILI

PÄIJÄT-HÄMEEN  
MOBILISTIT RY:N  
JÄSENLEHTI



**Numero 1**  
**2021**



*Raikasta talviulkoilua helmikuun hangilla!*

SUOMEN AJONEUVOHISTORIALLINEN KESKUSLIITTO RY:N JÄSENKERHO

## Matin tervehdys

Hiljaista on joka rintamalla, Autota-  
pahtumia on siirretty syksyyn tai perut-  
tu jopa kokonaan.

Kevään perinteinen Rompetorimme  
kohtalo on vielä avoinna. Tänä vuonna  
sen pitäisi olla Jokimaalla 8. toukokuu-  
ta, eli äitientienpäivän viikonloppuna.  
Tiedotamme asiasta hyvissä ajoin koti-  
sivuillamme.

Hallituksen kokouksen saimme pidet-  
tyä hallilla 10.02. 2021. Tilinpäätöksen  
ja toimintakertomuksen kävimme läpi,  
eikä huomautettavaa löytynyt. Nyt vain  
odotamme että rokotteiden myötä koro-  
natilanne helpottuisi ja saisi toimintam-  
me taas vauhtiin.

Hyvää alkavaa kevättä, jaksetaan vie-  
lä sinnitellä rajoitusten kanssa.

Terv. Matti

matti.k.pikkarainen@gmail.com



*Haukka kyttäili pihapiirissä  
pientä välipalaa.*

## VELLAMOBILI



### Julkaisija:

Pääjat-Hämeen Mobilistit ry,

### Internet:

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

### Sähköposti:

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

### Kotisivua hoitaa:

Pentti Pihlaja-Kuhna

Antti Vähälä ja Lea Lahti

Kari Heinonen

Hannu Laitinen, (taitto)

Kirjapaino:

Autokallentie 5, 16300 Orimattila

<http://www.pajjat-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 2021

# Nuori mies ja DKW

Kuvat ja teksti Juhani Lahtinen

Elettiin vuotta 1969, sain ajokortin. Ajoin kerralla kuorma-autokortin. Sen ajan ajokortti oli sellainen pieni vihko muovikansissa, valokuvakin oli kiinni nitojan haka-silla ja nimismiehen leima oli puoliksi posken päällä. Se riitti siihen aikaan.

Alkukesän haravoin hautausmaata ja juhannukselta lähdin kesätöihin Tukholmaan. Kieli oli vieras tai ainakin kankea ja Tukholmasta en tiennyt mitään, mutta sinne vaan rohkeasti. Kortteerin olin hankkinut etukäteen haravointirahoilla, työpaikasta ei ollut tietoa.

Ensimmäisenä arkena kävelin suoraan työvoimatoimistoon. Silmiini osui ilmoitus Chafför ja sekös inspirooi nuorta miestä. Ei muuta kuin soittamaan puhelinkoppiin ja niinpä sillä onnettomalla ruotsillani sain sovittua tapaamisen heti huomisaamuksi Söderin kaupunginosaan. Sovitusti olin paikalla ja jo puolelta päivin oli työpaikka. Olin siis chafför tästä eteenpäin – peukalot melkein etsivät paikkaansa, niin pollea olin ja kaiken lisäksi kuorma-autochaffööri.

52 vuotta sitten Tukholma oli aivan erilainen kaupunki tähän päivään verrattuna, mutta suuri se oli nuorelle miehelle joka tapauksessa. En ollut aiemmin kävellyt siellä kuin muutaman kilometrin, saatikka ajanut edes metriäkään autoa. . Mutta ratin taakse vaan ja niin lähtivät jakeluhommat sujumaan. Rehellisesti sanottuna ja jälkeempään ajatellen, ei se työ kovinkaan sujuvaa ollut, mutta ei minua poiskaan pistetty, kesä meni hienosti.

Mikä siinä hommassa sitten kiehtoi, ei juurikaan se tavaroiden fyysinen jakelu vaan se



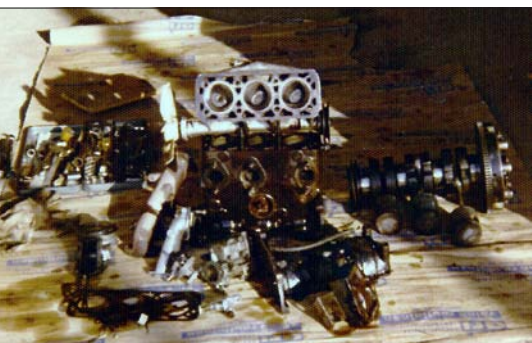
kaiken liikenteen katseleminen noin metrin muita ylempää. Liikennevaloissa oli aina armollisia hetkiä, paksu karttakirja oli sen ajan google maps ja se oli miltei jatkuvasti ratin päällä – putosikin silloin tällöin. Sitä yritin silmällä samalla kun seurasin ympärilläni.

Liikenteessä pyöri minulle täysin tuntematon auto Volkcareiden, Saabien ja Volvojen seassa. Se oli erikoisen kaunislinjainen, keinahteli niin sulavasti kaarteissa ja siitä lähti sellainen sinertävä tuoksu. Niitä seurasin entistä enempi ja moni kartanluku vei minut usein ihan hunningolle! Mutta se vieras merkki vaan kiehtoi mieltä ja kerran sitten ajoin jonnekin sivuun ja selvitin itselleni, mikä tämä ihastukseni oikein on.

Se on DKW ! Painoin kirjaimet tarkasti mieleeni ja enenevässä määrin päätin, että tuollaisen kyllä minäkin hankin. Kesä loppui ja työkin sen myötä, oli aika palata luki-oon. Sitten vuotta paria myöhemmin palasin Ruotsiin ja pikimmiten ostin vuoden -59 mallisen DKW 3=6 coupén.

Se oli hyvä auto ja unelmahan oli täyttynyt. Ajelin sillä siihen aikaan niin kuin nuoret poikamiehet ajelevat! Sitten piti alkaa epäillä, onkohan sen moottori enää 95't kilometrin jälkeen parhaassa iskussa. Ei ollut mitään mihin verrata paitsi kuinka sininen savu jää ylämäissä jälkeen. Sitäkin tuli ja tapahtui!

Päätin, että heti seuraavana kesänä teen moottoriin täydellisen remontin, omin käsin ja osaamisin tottakai !



Hyvinhän se meni, hajotin etuakseliston ja moottorin autotallin lattialle. Se näytti ihan professionaaliselta, osia oli runsaasti mutta loppujen lopuksi melko epämääräisessä järjestyksessä. Itsekin istuin missä milloin ja fundeerasin, mihinkähän tämä ja erityi-



sesti mitenkähän päin tämä tai tämä oikein laitetaan. Kunnianhimoa minulla oli riittävästi, varmasti osaan, mutta tarttis sittenkin mennä oikein. Pari kolme päivää olivat osat levällään ja kun männänrenkaiden asennus oli edessä, luovutin ja totesin, että tämä on sittenkin ammattimiesten hommaa. Ladoin osat kottikärryyn ja kuskasin ne vajaan kilometrin päässä olevalle autokorjaimolle. Sieltä sain moottorin kunnostettuna ja oikein kasattuna, etuakseliston laitoin kyllä itse paikoilleen muutamalla kumipussilla parannettuna, samoin muut sähköiset



apulaatteet. Kaikki tuli hyvään kuntoon ja auto oli mukava ajella.

Odottelin, että auto saavuttaisi 30 v iän ja voisin tuoda sen ko. ajan museoajoneuvona pientä maksua vastaan Suomeen. Niin sitten ajoin sen Turun tulliin tuontiselvitystä varten. Kaikki hyvin, paitsi että auton ikää ei laskettukaan vuodesta vuoteen vaan rekisteröintipäivän mukaan. Tästä jäi tullimiehen laskun mukaan puuttumaan 2 kuukautta ja tullimies antoi minulle kolme vaihtoehtoa; vie takaisin, maksa ison Audin vero tai vie vapaasatamaan odottamaan iän täyttymistä. Ei ollut muuta vaihtoehtoa kuin

vapaasatama. Sinne se sitten jäi muutamaksi vuodeksi - taivas kattona. Ei kyllä ollut häävi katseltava sitten kun hain sen pois. Ruostunut, haalistunut ja vasta kunnostettu moottorikin oli jumissa. Maksaakin piti valtiolle joitain sataasia museoautomaksua, eikä säilytyskään ollut ilmaista.

Tämän ensimmäisen DKWni tarina alkoi ihastuksesta, mutta päättyi surulliseksi romuksi auton osalta.

Mieliharmitkin on luotu voitettaviksi, niin myös tässä tapauksessa; tallista starttaan taas DKWn nousevan kesän rientoihin. #

## Kesän vierailukohteita, vinkiksi tulevallekin kesälle



Ajelllessani viime kesänä Kuhmoisissa poikkiesin Kuhmoisten ase- ja varusmuseossa. Museon pihalla oli silloin pieni rompetori. Luvalla sanoen, museo ei ole päältä katsottuna kovin houkutteleva. Sisällä aukeaa kuitenkin erittäin hyvin hoidettu ja asiantunteva museo. Esillä on hyvin paljon aseita ja varusteita erittäin hyvin myös tekstitettynä. Kannattaa ehdottomasti poiketa, pankaa ensi kesän ohjelmaan.

### Kuhmoisten ase- ja varusmuseo

Vuonna 2000 perustettu Kuhmoisten ase- ja varusmuseo on Suomen ainut tässä laajuudessa yksityisin varoin ylläpidetty asemuseo. Kokoelman kerännyt museon omistaja Ari Lehtonen on kerännyt aseita 80-luvulta ja teräaseita jo sitäkin aiemmin.

Kokoelmaan kuuluu yli 3000 esinettä ja n. 2000 kirjaa. Kokoelma koostuu metsästys- ja sotilasaseista, asepuvuista, teräaseista, sotavarusteista, sotakirjallisuudesta sekä sota-ajan lehdistä.

Museossa esitellään myös monin esinein ja puvuin ehkä hieman vieraaksikin



jääneitä aiheita, kuten Lotta Svärd ja suojeluskunta järjestöt.

Kuhmoisten ase- ja varusmuseon tarkoituksena on yksityisin varoin ja voimin tallentaa ja säilyttää aseita, varusteita, kirjallisuutta ja muuta alaan liittyvää materiaalia.

Museon näyttely ei ole pysyvä, vaan sitä vaihdetaan, uudistetaan ja laajennetaan aika ajoin. Jos sinulla on materiaalia, josta olet valmis luopumaan, niin ota yhteys.

<http://www.ase museo.com>

Pena

## 2021 vuoden Päijät-Hämeen Mobilistien hallituksen esittely

### **Matti Pikkarainen,** puheenjohtaja, eläkeläinen

Asun Orimattilassa. Olen pitkänlinjan monipuolinen automies. Lähes kaikki automerkit ovat osuneet harrastustaipaleelle. Amerikanraudat ovat lähellä sydäntä, tällä hetkellä niitä edustavat ainakin Ford Mustang, Buick Riviera ja Chevrolet Camaro. Huippuyksilö orginaali Mitsubishi Galant on myös tallissa. Käyttöautoilu Saabil-la. Kaikki autotyöt tehdään itse, tekniikkahommien lisäksi maalaaminen ja verhoilutyötkin käyvät. Koko perhe autoharrastajia, ja vähän villakoiriakin.



*Matti Pikkarainen*

### **Antti Vähälä,** varapuheenjohtaja, maanviljelijä

Kotitilallani Vesivehmaalla oli lapsuudessani Skoda ja myöhemmin Fiat. Vuonna 1965 isäni osti VW 1500 Variantin, jolla itsekin ajoin ensimmäiset kerrat kotipihaalla noin kymmenen vanhana. Isäni menehdyttyä vuonna 1972 äitini ajoi kortin, ja taloon tuli kirkkaan keltainen Opel Kadett farmari vuonna 1975. Odotin uutta autoa innolla, ja ajoin sillä paljon itsekin ajokortin saatuaani. Ensimmäisen oman autoni, vuosimallin 1969 Ford Escort GT 1300:n sain syksyllä 1981. Varmatoiminen Kadetti kulkee yhä kesäisin museoajoneuvoksi rekisteröitynä ja Escorttikin on tallella tallin perukoilla edelleen.

Ensimmäisen harrasteauton -myöhemmin museoautoksi rekisteröidyn- vuosimallin 1970 Ford 26M:n hankin vuonna 1992. Sen jälkeen 1960-1970-lukuinen museoajoneuvokalusto on lisääntynyt lisääntymistään. Lypsykarjanpidon lopettaminen ratkaisi tilanpuuteongelman: navettarakennuksen alakerrasta tehtiin lämmin säilytystila



*Antti Vähälä*

vuonna 2001. Pian kuitenkin tarvittiin lisää tilaa. Yläkerran valmistuttua vuonna 2005 rakennus ristittiin Antin Automuseoksi.

Ensimmäistä harrasteautoa kunnostaessa ja sillä ajellessa ei ollut pienintäkään aavistusta siitä, että yhden auton hankinta tulisi tulevaisuudessa johtamaan kaiken vapaa-ajan vievään, mutta antoisaan sekä mielenkiintoiseen harrastukseen ja elämäntapaan.

Autoharrastuksessa mukavinta on ajaminen, tapahtumiin osallistuminen ja harrastajaystävien tapaaminen. Kesäisin liikutaan ahkerasti museoikäisen kaluston kera. Puoliso Lea on tiiviisti mukana harrastuksessa ja yhdessä ollaan itsekin oltu mukana järjestämässä tapahtumia.

Omaan kalustoon kuuluu monenlaisia ja -merkkisiä museoautoja. Kaikkein eniten arvostan alkuperäiskuntoisena säilyneitä ajoneuvoja. Pienet käytön jäljet eivät haittaa - autothan on tehty ajamista varten!



**Seppo Rantanen,**  
jäsen, eläkeläinen

Asun Virenojalla. Korjailen autoja uudeh-  
kossa hallissa. Korjaamon nosturilla vie-  
railee kaiken merkistä ja ikäistä menope-  
liä nykyisistä käyttöautoista aina museoajo-  
neuvoihin.

Museoajoneuvoja on tullut kotiinkin haa-  
littua, mm. WV kupla - 72, Honda an600 -  
72, Mercedes-Benz 240d - 82 sekä moottori-  
pyörä Honda 750 - 81.

Mobilistien Bedford -keikat ovat minulle  
myös tuttua puuhaa.



**Jorma Päivärinta,**  
jäsen, eläkeläinen

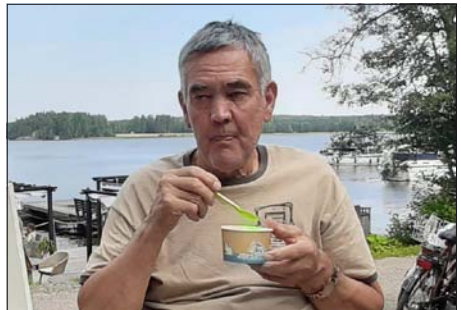
Asun Orimattilassa. Harrastuksena auto-  
jen roppaaminen, omat autot Rover 75 -52,

Ford Mercury Marquis -70 Chevrolet Cor-  
vette -85, moottoripyörä Honda Shadow  
-90, rouvalla Fiat 600 -73. Lisäksi harras-  
tan metsästystä koirien kanssa. Mökkeilyä  
kalastuksineen.



**Juha Suomi,**  
jäsen, eläkeläinen

Asun Lahdessa. Vanhojen autojen harrasta-  
ja jo toisessa sukupolvessa. Olen nyt kol-  
matta kertaa mukana hallituksen kokoon-  
panossa. Museoautojani ovat MB 350SL  
vm.72, Simca Aronde Oceane vm.60 kak-  
sipaikkaisen avokorin on valmistanut Facel  
Metallon neliovisen henkilöauton pohjalle  
ja FIAT 514 Torpedo vm.30 sekä moottori-  
pyörä Laverda 750 GT vm. 72.



**Pentti Pihlaja-Kuhna,**  
jäsen, rahastonhoitaja, eläkeläinen

Asun Orimattilassa. Roppaan itse vanho-  
ja autoja, kapea-alainen yhden merkin har-  
rastaja. Muutama NSU -auto. Nykyisin har-  
rastus on muuttunut pääasiassa tapahtuma-  
ajeluihin, hyvä kun saa kalustonsa ylläpi-  
dettyä. Kesäisin harrastan matkailua myös

asuntovaunun kanssa. Tartuttanut autoharrastuksen myös lapsiin, Esaan ja Mariin. Mobilistien yhdistyshommiin osallistun Vellamobiili -lehden teossa, rahastonhoitajana ja vähän muutakin toimintaan liittyvää tulee aina joskus tehtyä.



### **Teemu Niemitalo,** jäsen, yrittäjä

Asun Orimattilassa ja mobilisteihin liityin 1997 naapurin ohjeistamana.

Autoja on tullut harrastettua rakentelut alkoi nuorena Toyota Celicasta -74, MG Midget -62, Opel Commodore -69. MG on vielä tallessa ja tullut kunnostettua jo toiseen kertaan.

2008 sain valmiiksi Fiat 500 D -62.sen jolla nuorempi Tyttäreni jo vähän on kokeillut ajamista. Samoin vanhempaa tyttärtä on houkuteltu Mg:n rattiin. Itse taidan jäädä ilman autoa.

Moottoripyöriä on työn puolesta harrasteltu ja jonkun verran keräiltyä löytyy vanhoja

motocross ja enduropyöriä. Enduropyörällä tuli nuorempana ajettua vähän kilpaakin. Mobilisti harrastusta ja tapahtumia koitan tukea vuokraamon koneilla ja laitteilla. Autoharrastuksessa puoleensa vetää erilaiset tapahtumat ja ihmiset. Ajaminen vanhemmilla autoilla on hyvä vastakohta nykyihmisen kiireelle.



### **Seija Syvänen,** jäsen, yhdistyksen sihteeri, yrittäjä

Päijät-Hämeen Mobilistit ry:n jäsen vuodesta 2013 ja sihteerinä alkoi kuudes vuosi. Autoni on museorekisteröity Chevrolet Corvette Coupe, vm.1979 ja en roipaile sitä itse millään lailla. Mieheni mukaan en edes tankkaa sitä :)

Harrastan mökkeilyä, matkailua ja vapaaehtoistoimintaa. Lisäksi tyttäreni ja tyttärentyttäreni kanssa jaamme harrastukset rakkaudesta lajiin; leipominen, pihan kasvit sekä kortti- ja lautapeli hetket.

## **Haetaan Toimittajaa**

Nyt olisi vihdoin aika löytää uusi toimittaja Vellamobiiliin (jäsenkirjeeseen).

Melkein 700 jäsenen joukosta varmaan löytyy nuorempaakin näkemystä kehittämään lehteä oikeaksi tiedotuslehdeksi. Onhan noin suuressa joukossa oikeitakin kynähenkilöitä.

Kerätessäni tietoa Vellamobiilin alkutaipaleelta ja huomasin että sama kääkkä on kyhännyt lehteä 2001 alkaen, ylläpitänyt kerhon kotisivua sitäkin kauemmin. Ilmoittautukaa, ilmiantakaa ehdotuksia hallitukselle.

Pena



## Tilinpäätös hallituksen kokouksessa 10.2.2021

Hallitus kokoontui hallilla käsittelemään 2020 tilinpäätöstä kevätkokousta varten, sekä tietenkin muut asiat. Tilinpäätös on valmistunut tilitoimistosta ja saatiin käsiteltyä toiminnantarkastajia varten.

Toiminnantarkastajat kokoontuivat 15.2.2021, tarkastivat tilinpäätöksen ja allekirjoittivat sen hyväksytysti. Kokouksessaan hallitus myös päätti siirtää kevätkokouksen pidettäväksi 4.5.2021, silloinkin tietenkin joudutaan ottamaan huomioon koronasuositukset. Tilinpäätös toimintakertomuksineen julkaistaan vasta kevätkokouksen käsittelyn jälkeen. Vallitsevan koronatilanteen, suositus-



ten ja rajoitusten vuoksi hallitus päätti myös perua kaikki suunnitellut tapahtumat huhtikuun loppuun saakka. Rompemarkkinoiden suhteen jäätin vielä seuraamaan tilanteen kehittymistä, päätöksiä tehdään myöhemmin keväällä. Tiedotamme tapahtumista sähköpostiviesteillä ja nettisivuillamme. Ilmoitelkaa s-postiosoitteitanne jos haluatte s-postijakelulistalle.

## Arboretum Frick Kangasalla avautuu yleisölle toukokuussa 2021

Edelisessä Vellomobiilin 4/2020 kirjoitetun Vehoniemi-ajon jutun vierailukohde avautuu yleisölle ensi kesänä, niin jos koronatilanne sen sallii. Seuratkaa kohdetta heidän nettisivuiltaan: <https://arboretumfrick.fi/> Harrastajapuutarhuri Erkki Frick on rakentanut yksityistä arboretumiaan Kangasalan Liuksialaan 1980-luvulta lähtien. Alppiruusuinnostuksesta lähtenyt harrastus käsittelee nykyään 3,2 hehtaarin puutarhan, jossa kasvaa 14 lajistoltaan ja tunnelmaltaan erilaista puustikkoa, harvinaisia puita sekä satoja kukkivia puita ja pensaita kuten alppiruusuja, atsaleoja, ruusuja ja pioneita. Uusi matkailukohde Arboretum Frick on avoinna yleisölle 16.5.–15.8.2021 torstaisin ja sunnuntaisin kello 12–16 Kangasalan Liuksialassa, entisillä Liuksialan kartanon mailla sijaitseva Arboretum



Frick on kauneuden ja puutarhojen ystävännäköskohde. Arboretumiin on aiemmin päässyt tutustumaan vain Erkki Frickin kutsumana, mutta nyt puutarha avautuu yleisölle Business Kangasalan innostamana.

## **Citroën 2 CV ja omia muistoja ”rättisitikasta”**

2 CV:n suunnittelu aloitettiin ennen sotia, mutta homma jäi kesken saksalaisten miehittettyä Ranskan. Jonkinlainen ”luuranko” jäi kuitenkin talteen jonkin toimiston seinälle. Suunnitteluohje oli kuulemma, että piti pystyä ajamaan kynöspellolla munakori sylissä munien särkymättä.

Auto esiteltiin yleisölle Pariisin autonäytelyssä 7.10.1948. Malli sai asiantuntijolta ja muotoilijoilta hyytävän arvostelun. Sodan jälkeisissä olosuhteissa suuri yleisö kuitenkin hyväksyi 2 CV:n ja siitä tulikin yksi pisimpään (42 v.) valmistetuista malleista. Viimeinen valmistui Portugalissa 1990, valmistusmäärä yhteensä 6.956.895 kappaletta.

1. Ensimmäinen oma Rättärini oli 1960 ostettu ja vuosimallia 1956. Moottori 425 cm<sup>3</sup>, 12,5 hv (9 kW). Siinä se rättikatto ulottui takana ihan puskuriin asti. Katto oli ai-

ka huonokuntoinen ja ostin tilalle varaosasarjan, jossa puolestaan oli jo peltinen takaluukku. Nopeusmittari oli tuulilasin vasemmalla alanurkassa ja matkamittarin vaijeri käytti myös lasinpyyhkijöitä, tietysti vain auton kulkiessa. Pyyhkimet käyttöön kytkävällä pyörällä voi myös käsivoimin heilutella pyyhkimien sulkia.

Ajossa lasinpyyhkimä käytettäessä nopeusmittari näytti heilui 20-30 km/h.

Bensiinimittarin korvasi pitkä liuska, joka korkin suusta työnnettäessä näytti polttoainemäärän. Entisen työkaverini mukaan voi vielä ajaa viikon jos tikku kastui ja päivän, jos ei kastunut mutta haisi vielä bensiinille. En muista autoni kohtalosta juurikaan muuta.

2. Sininen 2 CV. Myyty eräälle teekkariveljelle. Muuta en koko autosta muista.



*Citroën 2 CV-mallin  
70-vuotis paraati.*



3. Asuin Helsingissä alivuokralaisena Fredrikinkadun ja Arkadiankadun risteyksessä. Samassa korttelissa oli myös Korpivaaran vaihtoautohalli, jossa oli myyjänä Seppo Keinänen eli Eskon veli ja S.P.J. Keinänen poika. Kävin hallissa katsomassa sopivaa autoa. Kokeiltavanani oli mm Citroën Berline 11 eli etuvetoinen Traction Avant. Nuukuus kuitenkin iski ja valitsin 2 CV:n. Tämä yksilö oli ollut uutena tullaajalla, joka hoiti mm. Korpivaaran autojen tullauksia. Auton rekisterinumero oli AG-345 ja TM oli testannut samaisen yksilön (TM 9/1959, auto oli jopa kansikuvassa).

Tällä autolla ajelin pari vuotta ja tein joitakin pikkuparannuksia. Jottei lumikuorma rasittaisi rätkikattoa, laitoin talveksi rätin alle kovalevyn. Olemattoman lämpölaitteen takia laitoin lattian kumimattojen alle vanhas-ta paperikoneen viirasta leikatun maton.

Mm Ranskassa autoissa oli ns. toispuolisesti toimivat parkkivalot. Eli 2 CV:ssä suunta-tilkkujen kotelossa oli 2-lankainen polttimo, jonka tehokkaampi lanka oli suunta-merkkiä varten ja 5 W:n lanka parkkivaloa varten. Moinen valo oli meidän säännöstemme vastainen, joten se oli tyyppikatsastuksessa määrätty poistettavaksi. ”Ranskalaisella” näppäryydellä tämä tapahtui katkaisemalla kojetaulun alareunassa olevan kytkimen nuppi. Vaihdoin tilalle uuden kytkimen ja vedin tilkkujen kotelosta parkkivalojen johdot sisäpuolelle ja tein siitä kummallekin puolelle sisävalot 15 W:n polttimoin. Moista ylellisyyttä kun autossa ei alkujaan ollutkaan. Lisäksi asensin autoon öljyn lämpömittarin sekä taakse erilliset putki-iskunvaimentimet.

Auton tekniikkaan kuului voimansiirron keskipakokytkin. Moottorin käydessä pienin kierroksin voi kytkinpoljinta käyttä-mättä vetää päälle minkä vaihteen hyvänsä, vasta kierrosten ylittäessä 1.200 r/min kytkin otti kiinni. Tällä ominaisuudella oli pari etua: ruuhkaliikenteessä vaihde 2:lle. ja su-man pysähtyessä hellitti kaasun, jolloin kytkin aukesi. Jonon lähtiessä taas liikkeelle ei muuta kuin ”kaasua” ja matka jatkui kytkin-polkimeen koskematta. Toinen etu erittäin liukkaalta liikkeelle lähdeettäessä, 3. vaihde sisään ja kaasua. Ei 2 CV:n teholla pyörät su-tineet! Oli keskipakokytkimessä myös yksi oma oikkunsa. Jos autolla ajoi sopivaa mat-kavauhtia ja sitten vaihtoi neloselle vitkas-telle. Tällöin moottorin kierrokset laskivat liikaa ja keskipakokytkin avautui. Kun sitten painoi kaasua tapahtui ”rytkäys” kun ajono-peus ja kytkimen kytketymiskieroluku ei-vät olleetkaan balanssissa. Tämän tapahtu-man välttämiseksi kaasuttimessa oli ns. hi-dastin, joka hidasti kaasuläpän liian nope-aa sulkeutumista. Hidastin oli vanhemmissa malleissa öljyttytteen osa kaasuttimen kyljessä ja uudemmissa kaasuttimen sisäi-nen toiminta.

***Vuonna 1978 oli mm. lamput modernisoitu kantikkaisiksi.***



Polttoaineen kulutus kesällä kaupunkiajossa oli luokkaa 4.5 l/100 km eli aika ympäristöystävällinen ajopeli. Tosin sitten esim. kolariurvallisuus oli aika olematon.

Auton myin eräälle riihimäkeläiselle koulu-kaverille.

4. Kouvolassa asuessani ja jo naimisiin mentyäni lupasin vaimon käyttöön jonkin pienen auton, vaikkapa punaisen Minin. Pettymys oli silmin nähtävissä, kun punaisen Minin sijasta tulikin harmaa Rättäri. Alkuinohituksen jälkeen piti kuitenkin sopeutua, ja lopulta auto kelpasikin sillä kun ajettiin lähinnä vain nurkka-ajoja. Nyt käytössä oli jo huimat 14 hv (10 kW). Esimerkkinä auton loistavista ajo-ominaisuuksista oli tapaus, kun vaimo mitään omituista huomauttamatta tuli kerran kotiin toinen takarengas tyhjänä ja piloille ajettu. Auton taisi vaihtua ”Tippa-relluun”.

### Tekniikkaa

1. Kaikissa omistamissani rättäreissä oli edessä ”kaappariövet”, pyöreät ajovalot sekä etuovissa ”klahvi-ikkunat”. Eli ikkuna oli jaettu vaakatasossa kahtia ja alapuolisko käännettiin saranoillaan ylös, jolloin ikkuna ”lukkiutui” tappien työntyessä kumiholkkeihin. Jos sulki oven vetämällä oven yläreunasta lasin ollessa ylhäällä, metallikehyksinen lasi saattoi tulla sormille. Ja se todella sattui. Muistaakseni kaikissa autoissa oli renkaina ikikestävät Michelin X:t

2. 2 CV oli monessa asiassa teknisesti edistynyt auto. Etupään jarrurummut oli sijoitettu monien muiden urheilullisten autojen tapaan vaihdelaatikon viereen pyörien jousittamattoman massan vähentämiseksi. Lisäksi pyörien yhteyteen oli asennettu ”massavaimentimet” eli putkilot, joissa oli öljytilkan lisäksi valurautajöoti, joka massahitautellaan vaimensi pyörien liikettä ajettaessa huonoa kuoppaista tietä.

3. Jousitus oli hyvin erikoinen. Auton sivujen alla oli umpinaiset jousipöntöt, joista meni tangot etu- ja takapyörien pituussuuntaisiin tukivarsiin. Samaa etu- ja takapä-

jousituksen yhdistelmän periaatetta käyttivät aikanaan myös Austin ja Morris mo-nissa malleissaan nimellä Hydro Lastic tai Hydra Gas.

Tukivarsien laakerikohdissa oli teholtaan vaatimattomat kitkaskunvaimentimet.

3. Autossa oli myös luotettavasti toimiva ajovalojen korkeussäätö sisältä käsin. Kerran pahassa sumussa ajaessani säädin lähi-valot ihan alas ja siinä oli silloin aivan kel-volliset ”sumarit”.

4. Nykyautojen valojen polttimoiden vaihto on joskus järjettömän vaikeaa. Pitäisi ottaa oppia 2 CV:stä. Siinä kun valonheittimen kotelon yläreunassa oli pieni jousikuormi-tettu hakanen. Kun painot hakasta, irtosi puoliumpio käteesi.

PS 1. TV-sarja ”Autojen ensiapu” esiti jo pariin kertaan vähän uudemman mal-lin kunnostuksen. Autossa oli tosin jo 600 cm<sup>3</sup>:n moottori, jota ohjelmassa vähän vie-lä piristettiin. Myös ”Wheeler Dealers” on kunnostanut yhden rättärin. Ohjelmassa tosin virheellisesti sanottiin, että massahi-tausvaimentimen sisällä olisi liijyjöoti.

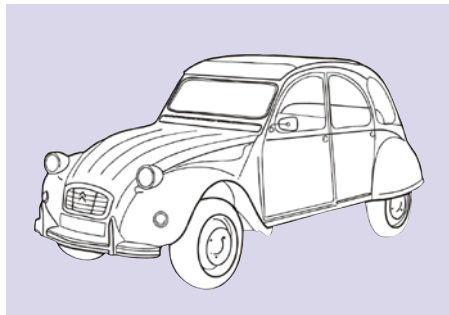
PS 2. Taidan olla Citikkamiehiä, kun neljän 2 CV:n lisäksi olen omistanut ID 19:n, ZX:n, Berlingon ja Camionetten.

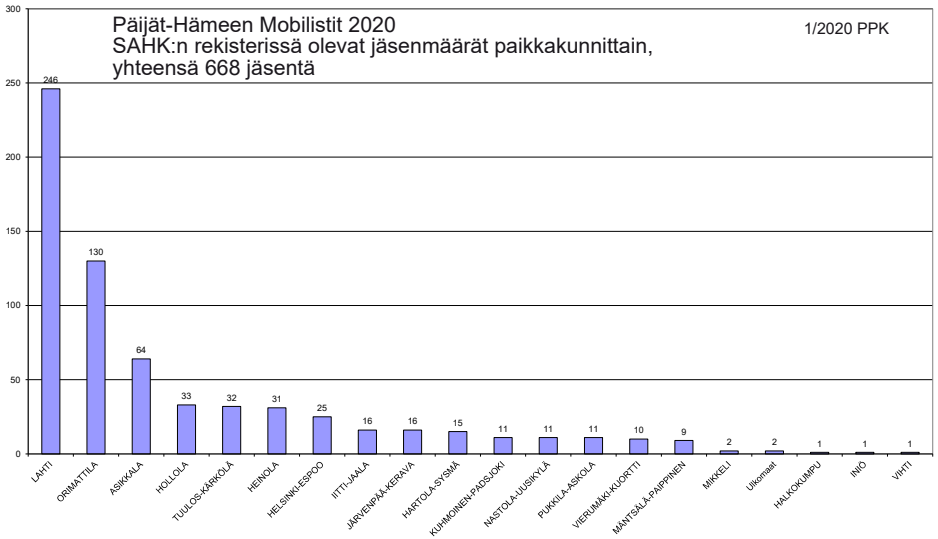
*Lahdessa 10.2.2021*

*Reino Wallenius*

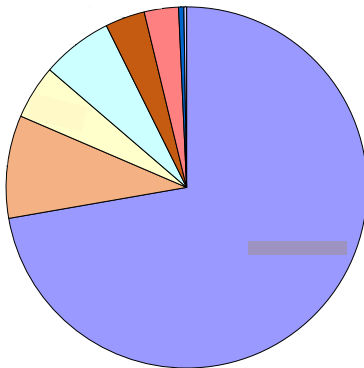
*0400 810 778*

*reino.wallenius@dnainternet.net*





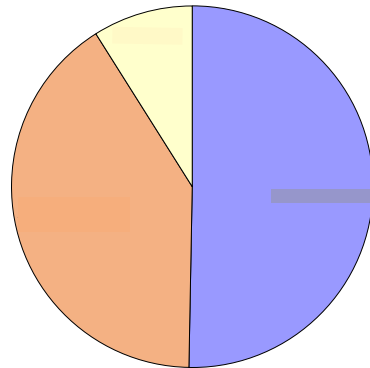
Päijät-Hämeen Mobilistit 2020  
SAHK:n rekisterissä olevat ajoneuvot  
lajeittain, yhteensä 849 kpl



**YLHÄÄLTÄ VASEMMALLE**

- Työkone 2 kpl 0%
- Linja-autot 4 kpl 0%
- Pakettiautot 26 kpl 3%
- Traktorit 30 kpl 4%
- Mopot 54 kpl 6%
- Kuorma-autot 41 kpl 5%
- Moottoripyörät 78 kpl 9%
- Henkilöautot 612 kpl 72%

Päijät-Hämeen Mobilistit 2020  
SAHK:n rekisterissä olevat ajoneuvot  
luokittain, yhteensä 849 ajoneuvoa



- Alkuperäinen 346 kpl 41%
- Museoauto 427 kpl 50%
- Ei ajossa 76 kpl 9%

## Harrastajan keltapassivointikokeilu

Tuli tässä talven projektin yhteydessä kokeiltua mm. maalaamalla tehtyä keltapassivoinnin jäljittelemistä.

Netistä löytyi siihen aineita aerosolin muodossa, kokeilut tehtiin Eastwoodin tuotteilla, <https://www.eastwood.com/>. YouTubesta löytyy myös videoita asiasta.

Keltapassivointiin tarvittiin kolme erilaista aerosolipurkkia, Näille löytyy maahantuoja myös suomesta Mobitive Liljendalista.

### Kokemukset

Ensin maalattiin pohja keltaisella, sitten lisättiin sävyä punaisella ja vihreällä. Tämä aerosolilla sumutteleminen on sinänsä helppoa hommaa. Aerosoli on hyvin herkkää valumaan joten siinä piti olla vähä varovainen. Keltapassivoinnista tuli liian keltaisia ja maalikerros on aika herkkä vioittumaan. Ehkä olisi pitänyt malttaa jättää kerrokset ohuemmiksi. Etuna tietenkin on että osia ei tarvitse edes välttämättä purkaa kokonaan irti, hyvä suojaukset riittävät. Keltapassivoimme mm. hydraulikkaletkujen banjoliittimiä niin että letkujen toiset päät olivat autossa kiinni. Ehkäpä seuraavaan tarpeeseen etsitään oikea keltapassivointipaikka, jos nyt suomesta sellaista kohtuullista löytyy.

Esa ja Pena



### KELTAPASSIVOINTI

Metallin pintakäsittelynä oikea keltapassivointi tuottaa sinkityn kappaleen pinnalle kullankeltaisen korroosionkestävän suojaavan kerroksen. Menetelmässä tarvittavien kemikaalien takia ollut vähän EU-direktiivien panna, mutta kyllä suomessakin näyttää monet firmat tarjoavan nykyaikaista hyväksyttyä keltapassivointipalvelua.

Vanhoiden autojen harrastajat huolissaan hallituksen suunnitelmista – SAHK: Museoautot eivät kestä uusia etanolipolttoaineita.

### Poimintoja SAHK:n lausunnosta.

Löytyykö historiallisiin ajoneuvoihin jatkossa polttoaineita ja jos löytyy, niin mitä ne maksavat ja kestävätkö vanhojen autojen polttoainejärjestelmät? Muun muassa tätä mietitään nyt autoharrastajapiireissä. ”SAHK:n mielestä kieltämällä totaalisesti perinteisen, fossiilisen polttoaineen käyttö, hävitetään Suomesta UNESCO:n tunnustama maantieliikenteen kulttuuriperintö.” SAHK ry:n kirjoittaa liikenne- ja viestintäministeriölle lähettämässään lausunnossa myös, ettei Suomessa olevaa historiallista ajoneuvokalustoa voi eikä pidä muuttaa etanoli- tai kaasukäyttöiseksi, sillä museaaliisiin moottoreihin jälkikäteen tehtävät muutokset vähentävät myös kyseisten ajoneuvojen historiallista kulttuuriarvoa.

Osa harrastajista pelkääkin, että koko ajoneuvoharrastus näivettyy, mikäli vanhoilla autoilla ja moottoripyörillä ei enää voi ajaa entiseen malliin ja harrastepelit kuljetettaiisiin alan tapahtumiin ja näyttelyihin enenevässä määrin esimerkiksi peräkärryillä.

Asialähde Iltasanomat 11.2.2021

[lausuntopalvelu.fi](https://valtioneuvosto.fi/lausunnot/kokonaisuudessaan) löytyy kaikki annetut lausunnot kokonaisuudessaan

Pääministeri Sanna Marinin (sd) Fossiilitoman liikenteen tiekartta-suunnitelmassa; Myös museoajoneuvojen verotus lasketaan nyt hallituksen hiilineutraaliustavoitteen vastaisiin tukiin jotka pyritään poistamaan FOSSIILITTOMAN LIIKENTEEN TIEKARTTA – LUONNOS löytyy myös netistä osoitteesta:

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>

## Jäsenasiat

Maksamattomia jäsenmaksuja on 106, eräpäivähän oli 21.1, lähetämme jäsenmaksun maaliskuun alussa uudelleen, ikään kuin muistutuksena asiasta.

Jäsenmaksun saaminen saa aina aikaan tarvetta siivota jäsenrekisteriä. Eri syistä ilmoitetut eroamiset on nyt poistettu rekisteristä.

Kaikille jäsenille on nykyisessä SAHK:n rekisterissä omat käyttäjätunnukset ja salasana. Ilmoitelkaa sähköpostiosoitteita jos haluatte jäsenrekisterin tunnukset ja salasanan.

Nettisivuillamme on liity jäseneksi -loMAKE, helppo liittyä ja maksaa 40 euroa.

Automobiili- ja Vellamobiili lehti postitetaan SAHK:n rekisterin osoitetietojen perusteella.

**Jäsenmäärä on nyt 668.**

**Jäsentiedotteet lähetetään s-postijakelulistalla jäsenrekisteristä. Kannattaa siis ilmoitella s-postiosoitteensa jäsenrekisteriin niin varmistaa itselleen ajankohtaisen tiedonsaannin.**

Osoitteen muutokset ja uudet jäsentiedotteet pitää toimittaa kerhon omille jäsenasiain hoitajille.

Jäsenasiain hoitajat: Seija Pikkarainen 040-7167607 ja Sirpa Tykkyläinen. s-posti: [phmobili.jasenasiat@phnet.fi](mailto:phmobili.jasenasiat@phnet.fi).

Toistaiseksi myös Pentti Pihlaja-Kuhna: puhelimitse: 044-7889312 sähköpostilla: [phmobili@phnet.fi](mailto:phmobili@phnet.fi) kirjallisesti: Päijät-Hämeen Mobilistit Ry Autokalentie 5 16300 Orimattila

## TAPAHTUMIA

Tulevia tapahtumia on kirjattu kalenteriin, mutta seuraamme viranomaisten asettamia rajoituksia ja toimimme niiden mukaisesti.

Ajankohtaista tietoa tapahtumista saa nettisivuillamme ja tiedotuksilla sähköpostilla.

### Tapahtumakalenteri

01.05.2021	Mommilan kyläpuoti, Vappuajelu Puoti avataan vappuna 1.5. (perinteiset Vappuajelut) ja on avoinna kesän läpi aina syyskuun alkuun saakka.
04.05.2021 18:30	Sääntömääräinen kevätkokous hallilla
8-9.5.2021	Rompemarkkinat Jokimaan raviradalla Emme ole vielä tehneet lopullista päätöstä Rompemakkinoiden perumisestakaan, myös siirtämisestä käydään keskusteluja
29.6.2021	Vanhojen Ajoneuvojen ilta Mommilan kyläkaupalla.
07.08.2021	Willähteen kylämarkkinat

Vintage Rusty Cafe:n torstai-illan harrasteautokokoontumiset jatkuvat Vääk syssä. Jos jostakin päin maakuntaa löytyy jollekin toiselle viikonpäivälle sopiva ajeluiltapaikka niin puuhatkaa / sopikaa ja ilmoitelkaa tiedotettavaksi!

## **Päijät-Hämeen Mobilistit ry**

*Autokallentie 5, 16300 Orimattila*

### **KERHON TOIMIHENKILÖT 2021**

<b>Puheenjohtaja</b>	Matti Pikkarainen	040-728 2375
<b>Sihteeri</b>	Seija Syvänen	044-595 9163
<b>Rahaston hoitaja</b>	Pentti Pihlaja-Kuhna	044-788 9312
<b>Museotarkastajat</b>	Antti Vähälä	040-555 9265
	Klaus Lindholm	040-726 3725
	Esa Suomi	050-540 0756
	Janne Laaksonen	040-726 5202
<b>Trailerin vuokraus:</b>	Esa Suomi	050-540 0756

### **TOIMINTAA**

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

### **JÄSENETUJA 2020**

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

### **MAKSUT VUONNA 2021**

- liittymismaksu 0 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

**Vellamobiili 2/2021 ilmestyy viikolla 18. Aineisto viimeistään 10.04. mennessä!**