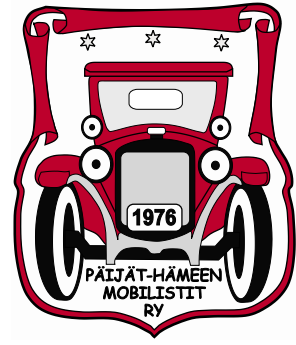


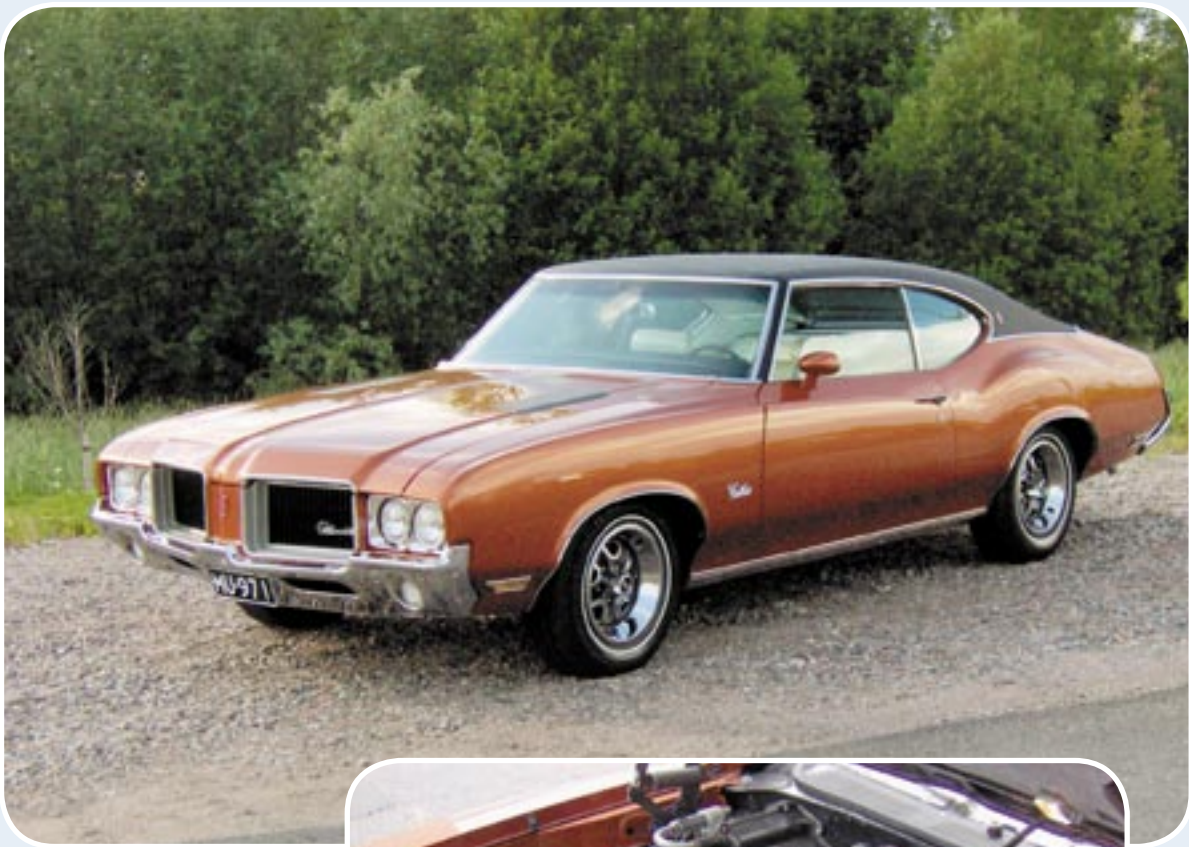


N:o 2/2008

Vellamo- biili



Päijät-Hämeen Mobilistit Ry:n jäsenlehti



*Marko Väisänen
Oldsmobile Cutlass
S vm.-71 entisöintiin
meni 10 vuotta
ja tuhansia työtun-
teja, mutta tuloskin
on sen mukainen.
Viimeispäälle lai-
tettu menopeli.
Auton entisöinti-
raportti sivulta 4
alkaen.*



Antin Automuseon avoimet ovet



Antin Automuseolla vietettiin avoimien ovien päivää pääsiäislauantaina ja –sunnuntaina 22.-23.3.2008. Museolla oli nähtävänä kolmisenkymmentä autoa sekä muutama moottoripyörä. Pihalla oli esillä myös hieman erikoisempi menopeli; Snow-runner –moottorisuksi.

Paikalla poikkesi useampi sata automuseosta kiinnostunutta. Muutamat vierailijat olivat rohjenneet lähteä matkaan harrasteajoneuvolla talvisesta kelistä huolimatta. Lähiseudun väen lisäksi museolla kävi harrastuksesta kiinnostuneita mm. Ristiinasta, Jyväskylältä, Kouvolasta.....

Automuseon yläkertaan on vuodenvaihteen jälkeen rakennettu osasto vesivehmailaissyntyisen Pekka Keskitalon (1928-2007) palkintokokoelmalle. Esillä on osa Pekka Keskitalon mittavasta palkintokokoelmasta. Keskitalo toimi mm. Timo Mäki-sen kakkoskuljettajana (myös sillä kuuluisalla Ounin-



pohjan pikataipaleella 1967, jossa Mini Cooper kiitää konepelti pystyssä kolmanneksi nopeimpaan aikaan).

Antin Automuseo on avoinna sopimuksen mukaan. <http://koti.phnet.fi/leantti>

Suur-Saimaan ympäriajot

Mobilisti-ikäisten harrasteajoneuvojen retkeilyajo asu/ajoneuvokilpailuineen.

Lähtö lauantaina 28.6.2008 kello 10,00 alkaen Auto-Kilta Oy:n pihasta (Tullitie 3) Lappeenrannasta. Tehtäväreitti kiertää Joutsenon, Imatran, Ruokolahden ja Puumalan kautta yöksi Mikkeliin. Sunnuntain tehtäväreitti Mikkelistä Savitaipaleelle ja Taipalsaaren kautta Lappeenrantaan, Auto-Kiltaan. Autoja on noin 140 ja reitille lähdetään noin minuutin välein, joten reitin varrellakin on katsottavaa yli kahdeksi tunniksi.

P-H Mobilistien Petteri osallistuu tapahtumaan ja bussi on jo varattu täyteen.

Järjestää: Mikkelin Mobilistit ry ja Etelä-Karjalan vanhat ajoneuvot ry

Moi!

Tämä alkukesä on Lahdessa historiallista aikaa. Ensin heti vapun jälkeen saimme nauttia ensimmäisestä Classic Motorshow näyttelystä messukeskuksessa. Kehollamme oli siellä oma osasto, jossa näytillä Bedford ja muutama harrastajan ajoneuvo. Tämän kaltaista ajoneuvonäyttelyä ei ilmeisesti ole aikaisemmin Suomessa järjestetty. Tästä tapahtumasta on seuraavassa Vellamobiilissä kattava selostus.

Toukokuun 17.-18. päivinä vietämme taas aikaa Rompetorillamme. Talkooväelle löytyy taas käyttöä, joten otathan yhteyttä Kyöstilän Perttiin.

Kesäkuun alussa on ensimmäisen kerran F1 venekilpailu Lahden satamassa. Se aiheuttaa muutamia järjestelyjä museoajoneuvopäivän tapahtumaan. Tänä kesänä ei järjestetä sellaista totuttua ajolenkkiä, vaan kokoonnutaan Topparoikan tapahtumaan varikolle, ja sieltä vapaamuotoisesti vaikka pieninä ryhminä ”kahville” jonnekin.

Heinäkuun ajotapahtuma on yhdistetty Vääk-syn Jokirannan Mobilistitapahtumaan, joka on 8.7.



Elokuun ajotapahtuma 5.8. tiistaina lähtee ajolenkinä satamasta ravintola Lokin edustalta.

Kerhomme jäsenmäärä on ollut pienoisessa kasvussa viimevuoteen nähden ja toiminta melkoisen vilkasta. Tänä vuonna emme osallistu valtakunnallisiin ajoihin Petterillä, vaan käymme kiertämässä tuon Suursaimaan. Museoajoneuvotarkastuksia on ollut alkuvuoden aikana vähän, johtuen muuttuneesta ikärajasta. Viimevuosihan oli ennätysellinen, ja alkuvuosi oli silloinkin aika hiljainen. Muistathan tarkistaa että autosi on määräaikaikatsastettu. Museo-rekisterissä oleva auto pitää katsastaa kesäkuun loppuun mennessä joka toinen vuosi, ennen 1.1.1960 käyttöön otetut katsastetaan kuitenkin joka neljäs vuosi.



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/phomobili/>
phmobili@phnet.fi
Pentti Pihlaja-Kuhna

sähköpostiosoite: pentti.pihlaja-kuhna@phnet.fi
sähköpostiosoite: eu.suomi@phnet.fi
sähköpostiosoite: hannu.laitinen@pp9.inet.fi
Padasjoen Kirjapaino, 2008

Oldsmobile Cutlass S 1971, "Tuhannes uudestisyntynyt"

Marko Väisänen

Kaikki sai alkunsa reilu 10 vuotta sitten, kun autoharrastusta suunnittelin syventäväni hankkimalla uuden aihion. Mitään erityistä merkkiä en ollut päättänyt vielä, vaikka kyseinen Oldsmobile tuli myyntiin lehtien sivuille. Tämä yksilö oli tuontiauto ja sieltä kurjemasta päästä. Ensisilmäyksellä peltitöitä olisi edessä aika paljon. Ja urakkaa ei helpottaisi kolarivauriot keulassa ja perässä. Puutteita löytyi joka puolelta ja se oli suoraan verrannollinen hintalappuun. Hetken mietittyäni asiaa päätin tehdä tarjouksen, joka hyväksyttiin ja niin kaupat teimme tammikuussa -97.

Auto seisoivat kaverin tiloissa vielä syksyyn mutta talliin saatuamme alkoi tarkempi tarkastelu ja työsuunnittelu. Auto oli likimain loppuunajettu kaikin puolin ja vaatisi todella ison kunnostuksen. Hoidin kaikki paperiasiat kerralla autosta kuntoon ja päätin purkaa koko auton palasiksi viimeistä nippeliä myöten. Ajatus kerralla kuntoon tekemisestä tuntui sopivammalta kuin että pala sieltä toinen täältä.

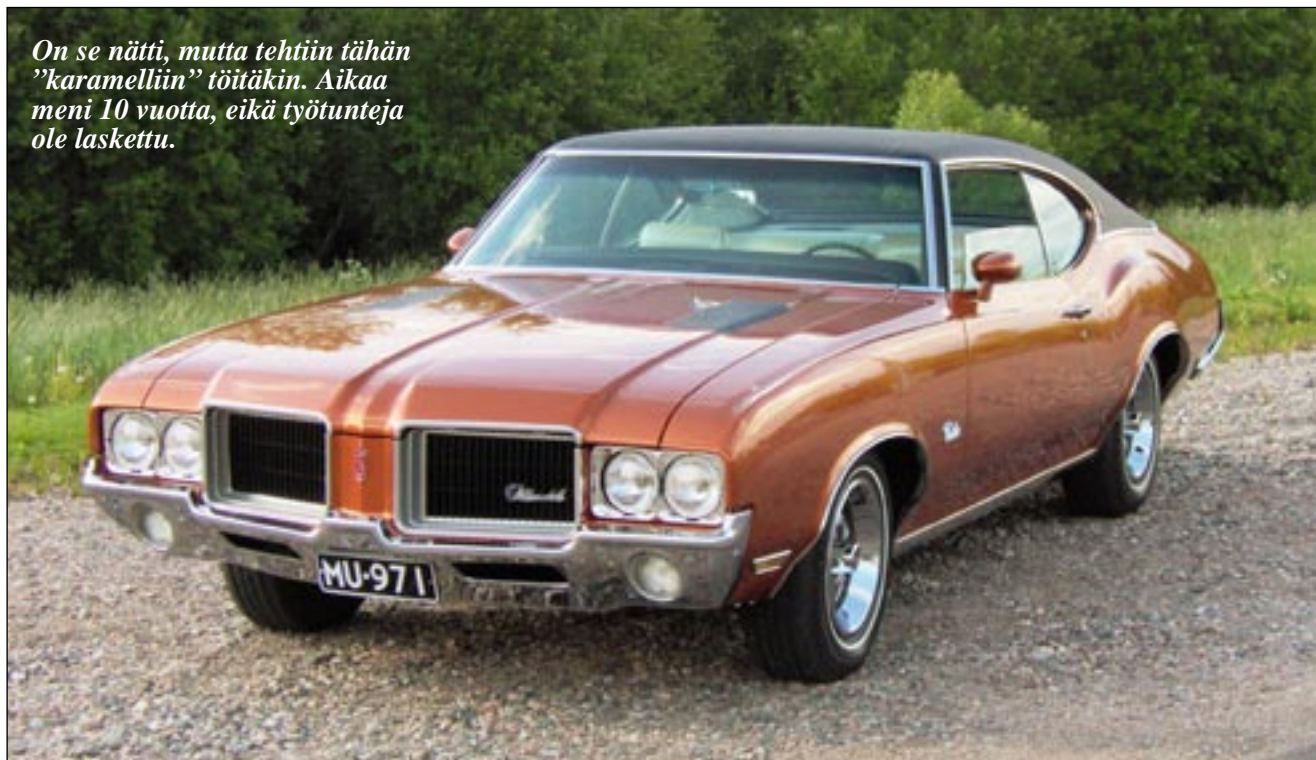
Purkuvaihe eteni vauhdilla ja ahkeraan kirjailin uusittavia osia listalle. Heti alussa tilasin uudet takakyljet ja alustaan kaikki uudet kulutusosat. Kaikki osat ja pienet nipelit varastoin huolella pahlavilakoihin helpottaakseni tulevaa kasausta. Aikaa kului mutta viimein oli tallissa tyhjä hylsy odottaen lukuisten värikerrosten

poistoa. Pariviikkoa vierähti värien poistossa jonka jälkeen kori ja runko vietiin hiekkapuhallukseen ja puhaltajan kiireistä johtuen aikaa vierähti n. kuukausi, ennen kuin sain hylsyn takaisin talliin.

Peltitöistä aloittelin ja työpaikallani valmistin korjauspalat molempiin oviin, etusiipien alareunoihin, tuulilasin raamiin, takaluukkuun, takakontin pohjaan ja ongelmia tuottaneeseen katonreunukseen. Peltitöihin kului kaikkiaan aikaa n.2 vuotta. Korjauskohteet olivat melko vaativia ja aikaa kului paljon opetellessa niksejä. Tosin neuvoa ja apuja oli aina saatavilla kun oli tarvis, mutta peruspilarina pidin kiinni siitä, että itse teen mahdollisimman paljon. Ammattipeltiseppä opetti tinauksen ja kertoi peltitöiden onnistuneen hyvin, siis pä olin erittäin tyytyväinen lopputulokseen.

Vuosituhat vaihtui ja niin vaihtui peltityöt pohjatöihin. Jälleenkerran työt opettelun ajankanssa kiirehtimättä. Suurimmat kittaukset tein suoraan pellille antaen kittien kuivaa rauhassa. Hionnassa käytin erimuotoisia ja erimittaisia hionta losseja. Kitin levittäminen on jo taito sinänsä, sillä kittiä levitettäessä kannattaa hakea muodot mahdollisimman lähelle oikeata. Hionnassa säästyy paljon aikaa. Välillä pidin taukoa pohjatöissä ja keskityin muihin osiin mm. kaikki sinkkivaluosat käytin kromin poistossa ja tein pohjat niihin uusinta

On se nätti, mutta tehtiin tähän "karamelliin" töitäkin. Aikaa meni 10 vuotta, eikä työtunteja ole laskettu.



käsittelyä varten. Kolme viikkoa vierähti hionnassa ja kiillotuksessa ennen kuin kelpuutin osat eteenpäin. Takatolppien listat olivat niin huonossa kunnossa että jouduin teettämään uudet paikallisessa valimossa vanhoja valumalleina käyttäen. Silloin ei uusia ollut vielä saatavilla.

Maaliskuussa -01 pohjatyöt olivat edenneet niin pitkälle, että aloin ruiskuttamaan runkoa ja koria pohjapuolelta väriin. Valitsin PPG:n raskaankaluston epoksin ja saman sarjan valmiiksi matotetun pintamaalin. Luulisi, ettei tällaiseen menisi paljoakaan aikaa, mutta kummasti koko talvilomaviikko vierähti pintoja maalatessa. Kaikki muut alustan osat pulverimaalasin ja asentelin uudet puslat ja nivelet tukivarsiin. Alustan kaikki pultit, mutterit ja muut asennuskilkkeet käytin passivoinnissa. Korin ja rungon väliset puslat valmistin raskaankaluston iskarin yläpäänkumeista ja niihin sopivat holkit TIG-hitsailin hydraulikkaputkesta ja aluslevyistä. Kasailin rungon valmiiksi pyörille asti ja suojasin rungon sekä korin pohjapuolelta jotta jatkossa tulevat maalिसumut eivät sotkisi valmista pintaa. Bensalinjat tein metalliputkesta ja asensin ne paikoilleen, jonka jälkeen kori oli laskuvalmiina rungolle. Homma helpottui huomattavasti kun oli pyörät alla. Korin pintaan ruiskutin jälleen epoksin ja kittaus urakointia oli hyvä jatkaa. Pohjatyöt jatkuivat elokuusta -01, maaliskuuta -02:en, (eli aikaa kului n. 2 vuotta) jolloin sain kaiken valmiiksi maalausta varten. Pintaväriksi olin jo aikoja sitten valinnut lähinnä alkuperäistyyliä, jonka Esa Suomi myös hyväksyi. Tallilla ruiskutin pintavärin lakkoineen kaikkiin sisäpuolisiin osiin, jotka näkyivät kun esim. ovea avattiin. Auto vietiin maalaamoon jossa kaverini ruiskutti massavärin ja lakan kauttaaltaan, lopputulos oli varsin upea.

Tekniikkapuolen otin käsittelyyn seuraavaksi. Oldsmobilen 350 kuutiotuuminen moottori vaati täysremontin. Vaihdeavain listoille joutuivat männät, nokka-akseli, laakerit kampiakseliin ja kiertokankiin



Pakoputketkin ovat näyttävä, vaikka niistä ei näkyvissä olekaan kuin päät.

sekä nokka-akseliin, öljypumppu, jakoketju rattaineen, venttiilien ohjurit ja tietysti uudet vesiproput. Kaikki osat särötarkastin ja tietysti painotettiin, joten koneistamakeikka oli välttämätön. Vaihdoin uusiin myös laturin, vesipumpun ja kaasuttimen. Kasauksen suoritin huolella ja välyksiä mittailin. Kaikki mitat ovat lähellä tehtaan arvoja. Näillä eväillä syntyi oikein mainio alhaalta vääntävä ajomoottori. Kolmivaihteisen automaatin kunnostin myös läpikotaisin, uusien kaikki kitkalevyt ja liukulaakerit. Mittailin kaikki välykset ja tarkistin ohjearvot kaikille liikkuville osille. Taka-akseli on tätä nykyään saanut uuden välityksen ja kaikki uudet laakerit. Jarruosat on myöskin uusittu täydellisesti joka kulmassa. Jälkeenpäin voi todeta tämän reseptin toimineen erittäin mainiosti, ei ole tarvinnut murehtia tekniikan kanssa. Pakoputkiston teitin Martelius Exhaust:lla. Alkuun oli ongelmia sopivuuden kanssa kuinka ollakaan ja muutamia kertoja läheteltiin putkia edestakaisin. Viiteen kertaan kävi vasemmanpuolimainen sillan ylitys korjattavana ennen kuin tulos oli hyvä.



Museokatsastus tehtiin kesäkuussa 2007 Esa Suomen, Antti Vähälän ja Janne Laaksonen toimesta. Parituntisen rupeaman jälkeen kaikki osapuolet olivat tyyväisiä, mainitsee Marko Väisänen

Tähän Oldsmobileen valmistetaan paljon uusia osia. Mutta laadullisesti ne tulevat aika paljon jälkijunassa verrattuna alkuperäisiin. Siitä syystä suosin itse alkuperäisiä joita voi vielä kunnostaa uuden veroiseksi, tai sitten ne on tehtävä itse, mm. silikoni-muotti tekniikalla valmistin äärivalon lasit joka nurkkaan. Kahdella hyvällä kappaleella sai hyvät muotit, joihin valoin värjätyn läpinäkyvän valuhartsin. Maskit valmistin uudemman auton maskeista, muuttamalla ne alkuperäistä vastaavaksi. Uusiakin olisi ollut tarjolla, mutta erittäin kovaan hintaan ja se laatu kysymys arvelutti.

Vuosien saatossa kiertelin pitkin ja poikin eri romutoreilla ja aina yleensä jotain löytyi. Ebay:n kautta olen Amerikasta myös hankkinut paljon pisteosia Cutlassiin. Netissä kaupankäynti on nykyään vaivatonta.

Cutlassin sähköpuoli vaikutti suhteellisen koskemattomalta. Kävin huolella kaikki johdot ja kytkennät läpi, tämäkin vaihe oli mieluisa tehdä pöydällä eristeet pois riisuttuina. Uusittaviksi listasin konehuoneen kaikki johdotukset, osa johdoista oli tosi korppuuntuneet ja erilaisten maalien töhrimät. Takapään valojohdotukset uusin myös, ja tämä kaikki varmuuden vuoksi. Erivärisiä johtoja haeskelin ja löysinkin niitä useammasta liikkeestä, kytkentäkaaviota käytin hyväksi jo pelkääntään värien puolesta.

Elokuussa 2004 suoritin ensirekisteröinnin ja otin ajotuntumaa. Aika erikoinen oli tunnelma kun ensimmäistä kertaa n. 10 vuoteen ajelin hankkimallani autolla. Ei sitä fiilistä varmaan unohda ikäpäivänä. Oldsmobile oli hieman vielä vaiheessa, joten talvella jatkettiin askareita hyvillä mielin.

Sisustan suhteen noudatin myös alkuperäistä mallia eli helmenvalkoista keinoahkaa penkeissä, mustalattiamatto, kattoverhous hieman beigen väristä vinyyliä. Kaikki sisustan osat ovat Year One tavaraa, niin

kuin lukuisat muut pienet osat. Metritavarana olisivat jo materiaalin puolesta olleet huomattavasti kalliimmat, joten katsoin viisaammaksi hankkia valmiit sarjat. Sohvien rungot käytin hapotuksessa ja pinnoitin uudelleen. Uudet pehmusteet valmistin metritavarasta mallien mukaan. Tuttu verhoilija asensi sohvien päälliset paikalleen.

Vinyylikatto oli myös asennus valmis paketti, tosin pelkkä asentaminenkin vaati päivän työ + viimeistelyt seuraavina päivinä. Vinyyli olisi ollut jo metritavarana kalliimpaa kuin asennusvalmis sarja, joten katsoin viisaammaksi hankkia valmiin sarjan.

Kesät -05 ja -06 sisäänajoin ja säätelin autoa sopivaksi ja talvet kasailin viimeisimpiä osakokonaisuuksia. Yllättävän pienetkin toimenpiteet vaativat aikaa paljon, mikäli haluaa hyvän. Ja täytyy muistaa se, että kaikki tämä on tehty iltaisin ja viikonloppuisin, sen minkä töiltäni aina ehdin.

Kesä -07 alkoi mukavissa merkeissä, sillä Tampeleen Hot Rod Show:sta tuli New Classic I-palkinto. Olin kyseisenä viikonloppuna puolisoni kanssa päivystämässä Oldsmobile kerhon osastolla ja tarinaa riitti alanharrastajien kanssa. Tunnelma oli tosi upea. Forssan Pick Nick:stä voitin myös palkinnon, se oli -70 lukuisten I-pokaali. Kesän alussa otin yhteyttä Esa Suomeen ja sovin museotarkastuksesta.

12.6-07 suoritettiin museotarkastus ja tarkastajina toimivat Esa Suomi, Antti Vähälä ja Janne Laaksonen. Noin 2 tuntia kestänyt katselmus päättyi hyväksyttävään lausuntoon. Kaikki osapuolet olivat erittäin tyytyväisiä lopputulokseen, etenkin auton omistaja. Pisteenä I:n päälle voi mainita että tämä oli järjestyksessään Päijät-Hämeen Mobilistien tuhannes (1000) museoajoneuvolausunto. Rekisterikilpien numero-osa -971 osui myös lähelle vuosimallia, melkoinen sattuma kävi.



Kaiken kaikkiaan kunnostus vei n.10 vuoden vapaa-ajan. Tuntimääriä ei voi tarkkaan tietää, mutta takuuvarmasti TUHANSIA!! Hukkaan se ei ole mennyt, uusia kädentaitoja on opittu, joskus myös kantapään kautta, mikä nyt kuuluukin asiaan.

Katselee tätä mielellään takaakin päin.

Talven talkoot, Donaun ja Anglian kunnostus

- pena -

Talkoomiehet ovat taas ahkeroineet koko talven, tosin vähän matalalla profiililla. Bedfordia on huollettu tarpeen mukaan, samoin muitakin kerhon ”käyttöautoja”.



Pepe, Kalle ja Raimo tekemässä viimeisiä säätöjä jarruille ja laakereille.

Anglia

Anglia on saanut ehkä eniten huomiota osakseen. Tavoitteena on kunnostaa Anglia museoajoneuvokuntoon. Pientä fikseerausta on riittänyt. Jarruosat on käyty läpi, kunnostettu tai uusittu tarpeen mukaan. Pakoputki uusittu ja hankittu uusi akku. Verhoilu näytti istuinsuojineen kyllä hyvältä, mutta alta paljastui karu totuus, etuistuimissa ei ollut alkuperäismateriaaleja ollenkaan, ja takaistuimestakin oli leikattu tere kokonaan pois. Nyt etuistuimet ovat saaneet uudet orginaalia vastaavat verhoilut. Oviverhoilut ja tiivisteet on osittain uusittu ja kunnostettu.

Konehuoneessa esiintyi puhki ruostumista, korjaus ja paikkamaalaus teetettiin Salorannalla Mallusjoella. Vähälän Antilta saatiin hyvät uudet puskurit. Tietenkin pientä ruosteen raappimista ja suojakäsittelyä on tarvittu myös pohjassa. Nyt projektissa ollaan loppusuoralla, museotarkastuskunto edellyttää vielä vähän paikkamaalauksia. Toivotaan että auton lahjoittaja Arvo Airio pääsee museoautona ensimmäiselle testiajolle vielä tänä kesänä.

Anglia-projektissa ovat häärineet ainakin Reino Wallenius, Pertti Kyöstilä, Kalervo Eiranen, Raimo Udd, Pentti Mäki ja Pentti Pihlaja-Kuhna.

Kiitos kaikille talven talkoolaisille.

Donau

Donaun kunnostusta on tehty aika vähäisessä määrin. Donau odottelee nyt ratkaisua maalauksen pohjätöihin ja maalaukseen. Tietenkin hankintamies Onnilla on haku koko ajan päällä, menossa on verhoilumateriaalin etsiminen.



Anglia saa uudet penkit, asentamassa Raimo Udd.

10.4.2008 Angliaa työnnetään ulos, testissä moottori pelitti hienosti ja jarruremppa osoittautui onnistuneeksi. Testissä mukana Reino, Kalle ja Raimo.



SA-HK:n kultainen ansiomerkki Onni Hakuliselle

- pena -



Otetaanpa tähän aluksi otteita ansiomerkkisään-
nöistä jotka löytyvät täy-
dellisenä SA-HK:n net-
tisivuilta, ja sieltä Auto-
mobiiliin verkkolehdestä.

SUOMEN AUTOMOBILI-HISTORIALLINEN KLUBI RY:n SÄÄNNÖT ANSIOMERKEISTÄ 16.12.2003

1. Valtakunnallinen järjestö Suomen Autonomobiili-
Historiallinen Klubi (SA-HK) ansiomerkkien ja stan-
daarin tarkoituksena on antaa tunnustusta niille jäse-
nille, sekä muille henkilöille ja yhteisöille, jotka ovat
myönteisellä tavalla ja merkittävästi vaikuttaneet SA-
HK:n tai siihen kuuluvien paikallisyhdistysten toiminta-
ta.

SA-HK:n ansiomerkit ovat:

- * hopeinen ansiomerkki
- * kultainen ansiomerkki (numeroitu)
- * standaari

.....

3. Kultainen numeroitu ansiomerkki myönnetään
SA-HK:n hallituksen päätöksellä.

- henkilölle, joka on toiminut ansiokkaasti SA-HK:n
hallituksessa tai muissa merkittävässä luottamustehta-
vissa SA-HK:ssa tai paikallisyhdistyksessä.

- ansiokkaasta, pitkäaikaisesta museojoneuvotar-
kastustoimintaan osallistumisesta ja alan kehittämisestä.

- Esityksen ansiomerkin myöntämisestä voi tehdä
SA-HK:n hallituksen jäsen tai paikallisyhdistykset.
Esitykseen on liitettävä perustelut ko. henkilön
SA-HK:n tai paikallisyhdistysten hyväksi teh-
dystä työstä.

- Kultainen ansiomerkki luovutetaan SA-HK:n
tai paikallisyhdistyksen vuosikokouksessa.

SA-HK pitää myönnettyistä ansiomerkeistä
numeroitua luetteloa, johon merkitään saajan
nimi ja paikallisyhdistyksen nimi.

Yhdistyksemme hallitus on tehnyt tämän an-
siomerkkiesityksen SA-HK:n hallitukselle On-
nin ansiokkaasta toiminnasta mobilistitoimin-
nan kaikilla osaluella Onnin 70 -vuotispäivän
juhlitamiseksi.



SA-HK:n hallitus myönsi 28.2.2008 kultaisen an-
siomerkin Onnille esityksemme mukaisesti. Tämä oli
yhdistyksemme jäsenille myönnetty ensimmäinen kul-
tainen ansiomerkki.

Yhdistyksemme hallitus on myöskin myöntänyt 70
-vuotis päivän kunniaksi yhdistyksemme standardin
Onnille. Tämä ja SA-HK:n kultainen ansiomerkki
ojennettiin hänelle Lahden koritehtaalla 4.3 pidetyn
kokouksen yhteydessä.

Orimattilan hallilla oli sitten Onnin synttäripäivän
huipentuma 6.3 kun talkooporukka nimitti miehen Re-
nault –professoriksi, juhlistamalla asiaa Renault kon-
jakkipullolla. Takataskuun jäi vielä neuvoksen titteli,
jos mies vielä vaikka ansioituisi lisää.

Onnea vielä kerran 70 vuotiaalle ja ansiomerkille
myös.



Torstai 14.2. – sunnuntai 17.2.2008

Suuntana Örebro/Sverige

Pekka Leppänen

Tienpäällä Bedford pikkubussi vm -63. Voiko kuluneuvoksi parempaa uneksia, ajatellen noin 20 hengen joukkoa erilaisia ajoneuvoharrastajia sekä matkan kohdetta?

Kuljettajamme, leppoisanoloinen ja yhteistyökykyinen bussiammattilainen Leo Orjamo, sai kyydin tuntumaan tasaisen varmalta ja nautittavalta auton iästä huolimatta. Pulloon vangittuakin löytyi. Kuivin suin ei siis tarvinnut bussissa istua, vaikkei se suinkaan ollut tämän matkan päätarkoitus.

Laivamatkat olivat tietysti sivuseikka, joista ei tässä sen enempää.

Ruottin puolella käynti Scania-museossa osoittautui positiiviseksi kokemukseksi omalla steriilillä olemuksellaan. Siellä oli muutakin nähtävää kuin pelkkiä kuorma-autoja.

Dieselin tasaisesti raksuttaen, Bedfordimme taittoi kiittävästi matkaa Tukholmasta noin 180 kilometriä, keskihitauna 75 km tunnissa.

Seuraava kohteemme, Bil & Teknikhistoriska Samlingarna -museo, sai vaatimattomasta ulkoasustaan huolimatta parkkiintuneenkin harrastajan haukkomaan henkeä, kun astuimme itse näyttelytilaan. Museon aikaansaamiseksi oli nähty paljon vaivaa eikä rahaakaan luultavasti ole säästetty. Herregyd! Toinen toistaan hulppeammat arvoajoneuvot, esimerkiksi suomalaisen Karl Ebbin entsöimä Mercedes Benz SSK vm. 1929, Volvo P 1900 avoauto vm. 1956, Bugatti typ 35 B Grand Prix vm. 1929 sekä Husqvarna 500 cc TT vm.

1934, olivat kaikkea muuta, kuin arkipäivän autoja tai moottoripyöriä, joita suomipoika on tottunut näkemään kotimaan museoissa. Heja Sverige!

Myös Volvo-diilerillä käynti oli pikku piriste matkan varrella. Itselläni kävi mielessä, ettei vanhoja Volvoja eikä niiden osia Ruotsissakaan ole joka nurkan takana odottamassa noutajaansa. Tilanne Suomessa saattaa käytettyjen osien osalta olla jopa parempi.

Valtaosaa porukasta vaivasi ikävästi kielimuuri. Sen sai karvaasti kokea etenkin yksi nimeltä mainitsematon hampurilaisjonossa. Puhumattakaan hotellin illallisella kokemaamme pettymystä perunoitten suhteen. Osittain oma vikamme, ettemme saaneet niitä ollenkaan. Ainakin omalta osaltani moottoripyörät siivittivät koulussa ajatuksiani paljon enemmän, kuin ruotsin kielen opiskelu.

Itse matkamme päätapahtuma, rompetori Örebrossa lauantaina 16.2., oli tarjonnaltaan enemmänkin yleistä keräilytavaraa, kuin auton- tai moottoripyörän osia yms. No oli miten oli. Kivahan siellä oli muutama tunti talsia. Olihan siellä nähtävää, ja eiköhän sieltä kuitenkin jokaiselle jotakin pientä jäänyt tuliaisiksi niin itselle, kuin kotijoukoillekin. Paluumatka saattoi alkaa.

Lämpimästä talvesta huolimatta, bussissa ei todellakaan ollut kovin lämmin. Ei ainakaan siinä oven vieressä olevilla jakkaroilla. Olohuopa, jonka käyttötarkoitusta en ole koskaan ymmärtänyt, alkoi ajatuksena tuntua lämpimältä. Lämmin kiitos vierustoverilleni, Paavilaisen Makelle, joka uskollisesti jaksoi istua vieressäni, kuunnella juttujani ja kylkituntumalla lämmittää minua matkan alusta loppuun saakka. Heh, heh! (Onks toi hyvää huumoria, kysyisi Make.)

Haluan lopuksi kiittää matkan järjestäjä Jarmo Oksaa, bussin kuljettajaa, sekä kaikkia matkaan osallistuneita harrastajia. Oli kiva matka!

FASAD MAINOSTUOTANTO OY
Villähenteentie 318, 15540 Villähde
Fax 03-7822884
pekka@fasadmainos.fi
www.fasadmainos.fi

Mielenkiintoisten vanhojen tavaroiden kauppa
VILLÄHTEEN KYLÄHULLU
Villähenteentie 318, 15540 Villähde
Avoinna ti-ke 12-18, to 12-16, la 11-14
kylahullu@fasadmainos.fi

Tervetuloa tutustumaan!



Vanhoista unelmista syntyy isoja projekteja

- pena -

Mobilismin juuret ovat syvällä. Pienenä poikana syntyy unelmia. Autoliija Saarinen ajeli vielä vuonna 1964 Mersun L 322 kuormurilla maitotonkat Orimattilasta Elannon meijeriin Artjärvelle, poika Mauno pääsi apumieheksi isän keikoille. Ehkä jo silloin muodostui Maunon alitajuntaan merkintä että tuollainen kuormuri minullakin vielä joskus on. Kymmeniä vuosia tämä vamma pysyi piilossa ja mies vaan rakenteli talon, perusti perheen ja pajailee jo lastenlapsiakin. Autoilija Maunosta tuli, linja-auton kuljettajana ja yrittämisellä tämä kaikki on saatu aikaan.



Unelma alkaa nosta päätään.

Taisi kaikesta muusta alkaa tulla valmista ja vanha unelma sai jalansijaa, äityen oikein vaivaksi asti, autokuume keväällä on sama vaiva. Mersua piti alkaa oikein etsiä, kulmakunnan aina valmiin mobilisti-veli Onnin avustuksella auto sitten löytyikin. Hankintajoukkoihin liittyi vielä Arvin veli, Mikko Meri, ja niin autoa voitiin lähteä noutamaan Urjalan Tursan kylästä, se oli elokuuta 2007.

Mikko Meri myyjän edustajana, kättä päälle, ja niin on Mersu vaihtanut omistajaa, uusi omistaja Mauno Saarinen oikealla.

Mauno alkoi mobilistiksi, liittyi myös kerhonne jäseneksi. Projekti tuotiin Orimattilaan ja purkuhommat pääsi alkamaan.

Konekipillä varustettu lava oli aikansa palvellut ja jäänteistä on tullut polttopuita ja kasa ruostunutta rautaa. Ohjaamon alakerta tarvitsee neliötolkkulla uutta



Mauno Saarisen Mercedes-Benz L 322 vm. 1960 näyttää edestä katsoen näin uljaalta.



Tässä alkaa muhia tulevaisuuden uusi sukupolvi mobilistia, lapsenlapset ottamassa tyyppejä Mercedesin ohjaamossa.

pellii ja hitsari on haussa, samoin täytyis löytyä hitsarille sateensuoja.

Taka-akseli on Maunon autotallin lattialla, laakerit, stefat ja jarrumeکانismit vuosihuollossa. Jousipakat odottelevat kyyditystä jousipajalle.

Moottoriin myyjä laittoi vesipumpun ja kohenteli jäähdytysjärjestelmää. Ei siinä osastossa muuta tarvinutkaan kun autolla jo voi ottaa savut. Moottoritila on muutenkin hyväkuntoinen orginaali, siitä oikein näkee millainen se on ollut.

Projektin inventaari on jo sen verran pitkällä että nyt pystyy hahmottamaan mitä seuraavina vuosina pitäis tehdä. Juhannukseksi valmiiksi, vuosilukua ei vielä ole päätetty.

Tekniikkaa

Mercedes-Benz L 322 vm. 1960. 9x20 renkailla ja konekipillisella lavalla. Moottori 6 sylinterinen 5.1 litr. 120 hv. Vaihdelaatikko viisi vaihteinen. Kantavuus 6250 kg, omapaino 4100 kg, kokonaispaino 10350 kg.

Vanha tieto tietää että tällainen kuormuri on uutena maksanut 2 491 000 mk, eli yli 2 miljoonaa, vähän on vaikea arvioida joko arvo alkaa olla nousemaan päin.

Tämän projektin vastaava, Mauno Saarinen Orimatilassa on kiitollinen kaikenlaisesta aiheeseen liittyvästä konsultaatiosta. Palataan asiaan viimeistään museotarkastuksen merkeissä.

Kerholle oma postimerkki

Kerholle on kokeilumielessä tilattu oma postimerkki. Tilaus tehtiin postin nettipalvelusta, omakuva merkinä. 100 kpl merkkiarkit postituskuluineen maksoivat 132 euroa, merkki on 1 luokan merkki. Ensimmäiseen oman merkin kuvaan pääsi kerhomme Bedford / Wiima linja-auto. Postimerkkejä tarvitsevat kerhon asioiden hoidossa lähinnä puh.johtaja, sihteeri ja rahastonhoitaja. Oman merkin lisätilauksista ja käytöstä jatkossa päätetään myöhemmin uudestaan.

Tässä voi samalla kehua postin palvelun toimivuutta tässä merkkituloimenetelyssä, sunnuntaina tilatut merkit tipahitivat postilaatikkoon jo tiistaina, näinhän homma voi parhaimmillaan toimia näin internetaikakaudella.



MOBILISTIEN KOHTAAMINEN VIRON MAATIEMUSEOSSA 18-20.07.2008

Ilmoittautuminen oli viimeistään 06.05.2008, mahdollisia peruttuja paikkoja voi vielä kysellä.

Pekka Saarinen, sähköposti: [pekka.saarinen\(at\)lah.tiprecision.com](mailto:pekka.saarinen(at)lah.tiprecision.com) GSM 0400- 710292. Kuljettaja: Leo Orjamo GSM 0400-495910

Osallistumme Etelä-Viron Vanhan Tekniikan klubin (Levatek) järjestämään kokoontumisajoon Tartto – Põlva – Varbuse ja illanviettoon Viron Maantiemuseolla Põlvamaalla, Kanepin kunnassa.

Vanhan Tartto – Võru postitien varressa, Varbusen kylässä, sijaitsevan maantiemuseon tilat olivat postiasemana vuodesta 1863 aina 1920-luvun lopulle, jolloin postin kuljetus hevosilla lopetettiin. Tämän jälkeen tilat olivat tiehallinnon käytössä. Museon konehallissa onkin näytteillä aikanaan teillä kulkeneita ajoneuvoja ja koneita, joilla teitä tehtiin.

Matkan hinta mobilisteille on 150 € ja siihen kuuluvat laivamatkat, majoitukset aamiaisella ja iltaruoka

Tartossa tai Tarton lähistöllä. Lisäksi Levatekin järjestämät lounas ja iltaruoka. Muuten matkan ruoka- ja juomahuolto on omatoimista. Henkilökohtaiset vakuutukset hoitaa jokainen itse.

Alustava matkaohjelma. Ohjelmaan tehdään vielä muutoksia ja lisäyksiä:

Perjantai 18.07.2008 kello 05.30, Lähtö Mobiilitaltilta Orimattilasta.

Lauantai 19.07.2008 alkaa kello 09.00 Paraatijolla Tarton Raekoja Platsille klo 24.00 Yöksi samaan majapaikkaan Tarttoon tai läheiseen maatilamajoitukseen.

Sunnuntai 20.07.2008 kello 09.00 Lähtö majapaikasta. Paluumatka Tartto - Tallinna, klo 22.00 - 22.30 Orimattilassa.

Katso myöhemmin tarkempi ohjelma netistä kotisivujemme tapahtumaluettelosta.

7. MOBILISTI-ILTA Vääksyn kanavalla tiistaina 8.7.2008 klo 18.00

Vanhojen ajoneuvojen harrastajat kokoontuvat jo seitsemättä kertaa Vääksyn kanavan puistoon. Vanhat ajoneuvot ohjataan Jokirannan huvilan edustalle sekä kanavan laidalle. Yleisön toivotaan pysäköivän etäämmälle, koska kanava-alue on varattu vanhoille ajoneuvoille.

Tänä vuonna A-katsastus lahjoittaa vuosikatsastuksen 6 vanhimmalle ajoneuvolle Lahden A-katsastusasemilla. Vanhalla ajoneuvolla saapuvien kesken arvotaan Hotelli Tallukan lahjakortti ja perinteisesti Vääksyn Mylly lahjoittaa jokaiselle vanhalla ajoneuvolla saapuvalle Sinuhen valmistaman, Vääksyn myllyn rukiiseen leivotun ruisleivän.

Tervetuloa mukaan kaikilla vanhoilla ajopeleillä!



Myös yleisö on tervetullutta. Paikalla 4H -kahvio.

Tapahtumaan on vapaa pääsy.

Antti Vähälä 040-5559265 - <http://koti.phnet.fi/leantti>

Aiemmin päivällä on mahdollista osallistua tai tutustua vanhanajan välineillä pelattavaan hikkori-golf -peliin Vääksyn Kanavagolfissa <http://www.kanavagolf.com>



Autotalleissa tapahtuu...

Kävinpä tässä tarkistamassa vuoden vanhaa talliraporttia. Niemitalon Teemu sai raottaa tallinsa ovea kun kerran vuosi sitten lupasi että juhannukseksi valmistuu. Kyllä se näytti olevan sanansa veroinen mies tämä Teemu, edistynyt oli.

Muistattehan 1/2007 kuvamme Teemun FIAT 500 projektin. Kori oli palannut maalarilta kotitalliin. Odotteli siinä grillissä varustajaansa. Valkoinen maali oli niin erinomaisen näköinen että voin taata että tästä Fiatista tulee söpö kaikkien suosikki.

Uusia ja kunnostettuja maalattuja osia oli lattia peittonaan, kiinni vaan. Verhoilut oviin ja penkkeihin oli uutta Italiasta tuotua tavaraa. Kunnostettu moottori, ilmajäähdytteisen peltikotelaja vajaana odotteli pöydällä.



Teemu vaan valitteli moottoripyörämiehen kevään kiireitä, hänen tunnetusti heräävät aikaisin keväällä ja sehän on Teemun bisnes.

Mutta aikataulussa ollaan, juhannushan on joka vuosi.
- pena -

SA-HK:n kevätkokous Kongressikeskus Fellmannissa 19.4.2008

Kerhomme edustajina kokouksessa olivat Antti Vähälä, Klaus Lindholm ja Pentti Pihlaja-Kuhna. Kokouksen asialistalla tärkein asia lienee oli SA-HK:n tilinpäätöksen käsittely. Käsittelyt sujuivat sopuisissa merkeissä, äänestyksiä ei tarvittu.

SA-HK:n tilinpäätöksen loppurivit, 2007 vuodelta ylijäämää 66871 euroa ja tase 236386 euroa vähän puhuttivat. Selityksenä voitolle ja varojen kertymäl-



**CLASSIC
MOTORSHOW**

le kuultiin mm. että museotarkastustulot olivat 2007 poikkeuksellisen suuret. Tämä lienee johtunut siitä että museoajoneuvojen ikäraja oli viimeistä kertaa 25 vuotta, tästä lähtien ikäraja on 30 vuotta. Varojen kertymälle taas oli luvassa paljon varattua käyttöä. SA-HK:n hallitushan on päättänyt painattaa mm. uuden kalustoluettelon jaettavaksi kaikille jäsenille. Täähän mennessähän varoja on jo kulunut kaikille jaettuun jäsenkorttiin.

Yhdistysten maksama 24 euroa/jäsen osuus SA.HK:lle keskustelutti myös. Tärkein tästä takaisin saatu hyöty jäsenille lienee Autobiili-lehti 6 kertaa vuodessa.

Kokouksen jälkeen tilaisuus jatkui puheenjohtajien palaverilla, sinne kerhoamme edustamaan jäi Antti Vähälä ja Ford-paloautolla paikalle saapui myös puheenjohtajamme Esa Suomi.

Esa Suomi saapui Classic Motorshow messujen mainosajoreissulla 19.4 kerhon paloautolla SA-HK:n kevätkokoukseen. Tässä mainosautomme parkkeerauksessa Kongressikeskus Fellmannin edustalla.

LAHDEN Autokori Oy

Maamme suurista linja-autokoritehtaista on jäljellä Lahden Autokorin lisäksi vain Volvon omistamat Liedon ja Tampereen tehtaot, joista edellinen oli tunnettu aikaisemmin nimellä Delta-Plan ja jälkimmäinen Ajokki Oy. Maaliskuun alkupäivinä oli uutinen, että Tampereen tehdas lopetetaan ja tuotanto siirretään Volvon omistamalla koritehtaalle Puolaan. Vuosia aikaisemmin ovat jo markkinoilta poistuneet aikoinaan varsin tunnetut Kutter (Autokorirakenne Oy), Wihuri-yhtymän Wiima (Oy Uusi Autokoriteollisuus Ab), Helko (Helsingin Koritehdas Oy) jne.

Jäljellä on vielä Kausalassa sijaitseva Kiitokori Oy, jonka päätuotteita ovat olleet kirjastoautot, myymäläautot ja viimeaikoina muutamien linja-autojen lisäksi erilaiset erikoisautot mm lentokenttäkäyttöön.

Lisäksi maassamme toimii lukuisia joukko yrityksiä, jotka tekevät mm sairausautoja, pikkubussi-muunnoksia pakettiautoista sekä pieniä linja-autoja umpinaisen tai kevyen umpikuorma-auton pohjalta. Näistä mainittakoon esim HP-Kori Villähteellä (myös pari koritehdasta Heinolassa)

Lahtelaisten on lisäksi syytä muistaa että Koiviston- Auto-yhtymään kuuluva Kabus Oy Lahdessa on valmistanut jo 30 vuotta yhtymän omaan käyttöön pitkälti omiin konstruktioihin perustuvia kaupunki- ja pikavuoromalleja.

Lahden Autokori Oy aloitti vuonna 1945. Perustava kokous pidettiin 11.4.45 ja KTM (Kauppa- ja teollisuusministeriö) hyväksyi yhtiöjärjestyksen 7.6.45.

Perustajina oli neljä helsinkiläistä ammattimiestä: peltisevät Jaakko Hokkanen ja Arvo Paavali Juusola sekä puusevät Eino Ilmari Hjelt ja Paavo Lepistö (oli

mukana -50-luvulle). Vähän perustamisen jälkeen mukaan tulivat virvoitusjuomatehtailija Kalle Saario, Paavo Siltanen ja Väinö Tuompo.

V. 1947 Saario osti koko tehtaan vastineena takamilleen lainoille. Nykyisin yritys on kokonaan Saarion perheen omistuksessa.

Ensimmäinen toimipaikka oli Lahdessa muistitietojen mukaan Mestarinkadulla. Muutto Nastolan Villähteelle tapahtui 29.3.46 ja oma tehdasrakennus valmistui 1947.

Alkuvaiheessa tehtiin mm korikorjauksia ja ka-ohjaimoita (Vanajalle n. 3.000 kpl vuoteen -64).

Ensimmäinen linja-autokori tehtiin -46 tulipalossa vaurioituneen tilalle (Itä-Hämeen Liikenne, Vilho Vesänen). Korit olivat siihen aikaan puukehikkoisia, joten tarvittiin sekä puu- että peltiseppiä.

Ensimmäinen laajennus Villähteellä saatiin valmiiksi -55.

Kun muut maamme koritehtaot siirtyivät puukehikosta teräskehikkoon, valitsi Lahden Autokori kehikon raaka-aineeksi kevyen ja ruostumattoman alumiiniprofiilin. Ensimmäinen Al-kori valmistui 1967.

Villähteen tehdasta on laajennettu vuoden -55 jälkeen useaan otteeseen mm 1972, 1989 ja viimeksi 1996. Kaikkiaan Villähteellä on rakennusten yhteispinta-ala n. 9.800 m². Vuonna 1996 henkilöstö oli n. 150.

Tuotannosta mainittakoon: -48: 14 koria, -49: 17 koria. Raudoitettuja puukehikkoisia koreja tehtiin n. 200 kpl vuoteen 1958. Vuosien -58-73 välillä tehtiin liimattuja puukehikkoisia koreja n. 670 kpl.

Lahnuksen Linja Oy:lle valmistettiin aikanaan hyvinkin erikoinen turistibussi, johon oli kerätty kaikkea erikoista, mm. takasiipiin mahtui monta koria Colajuomaa



Uuden tehtaan ensimmäinen tuote esiteltiin Bus '07-näyttelyssä Savonlinnassa kesäkuussa 2007.

1.000. la-kori valmistui 1972 (Someron Linja). Ensimmäinen vientikauppa tapahtui 1973, Sisu alustainen la Sveitsiin. Korit tehtiin liikennöitsijän haluamalle alustalle (Bedford, Mercedes-Benz, Scania, Sisu, Vanaja, Volvo jne) kunnes Volvo osti Ajokin, Delta-Planin ja Wiiman, jonka jälkeen Volvon alustat tietysti vähitellen päätyivät melkein yksinomaan noille omille koritehtaille.

1994 toimitettiin tehtaan 4.000. kori (Flyer 520 Tanskaan). 2005 solmittiin Scania-yhtymän kanssa

sopimus Scania-alustaisten pikavuorobussien valmistamisesta, jolloin Scania hoitaa markkinoinnin ja Lahden Autokori vain valmistuksen.

2006 varattiin n. 7 ha:n tontti Lahdesta Jokimaalta, koska tarvittavaa laajennumahdollisuutta ei Villähteellä enää ollut. Lisäksi Lahden Jokimaa on logistisesti erinomainen paikka koritehtaille.

Suunnitelmissa oli ensimmäisessä vaiheessa rakentaa n. 7.000 m², rakennettiin kuitenkin heti n. 10.000 m² (rakennusoikeus n. 26.000 m²).

2007 perusteettiin kolme Bustop-la-korjaamoja palvelemaan sekä omien koriin että muidenkin tehtaiden korikorjauksia. Pisteet ovat Villähteellä, Helsingissä ja Turussa.

Uuden Jokimaan tehtaan kutsuvierasesittely oli 8.1.2007, mutta ainoan tuotteen ScaniaOmni-mallin valmistusta oli sisäänajettu jo sitä ennen muutama kuu-kausi. Uuden korin kehikko on ruostumatonta terästä. ScaniaOmni-mallin valmistuksessa tehdään Jokimaalla tarvittavat teräskehikot ja ristikot, kaikki asennus- ja sähkötyöt sekä ruostesuojaukset ja maalaukset. Kokoonpanossa käytetään paljon valmiita isohkojakin komponentteja (etu- ja takapään muoviosat, etuosan lattiat, porraskäytävät, istuimet, WC:t jne) .



Vuoden 2008 kokonaistavoite on n. 270 la-kori, uuden tehtaan arvioitu kapasiteetti yhdessä työvuorossa on n. 220 koria. Henkilökuntaa on uuden tehtaan myötä kasvatettu lähes kaksinkertaiseksi ja on se nyt n. 300 henk.

Villähteellä jatkuu osavalmistuksen ja varastotoimintojen lisäksi AI-kehikkoisten mallien Flyer ja Scala tuotanto.

Reino Wallenius

Jäsenrekisteriasiaa

Muutokset ja uudet jäsentiedot pitää toimittaa Pentti Pihlaja-Kuhnalle joko puhelimitse 044-7880312, sähköpostilla phmobili(a)phnet.fi Kannattaa ilmoitella muutoksista koska lehden saanti on siitä kiinni.

SA-HK:n hallitus on päättänyt että ajoneuvoista painettaisiin syksyllä myös paperiversio, siis kirja. Pyydämme jäseniä tarkistamaan ja ilmoittamaan myös ajoneuvotietonsa ajantasalle.

Jäsenmaksut

Lehden painoon mennessä jäsenmaksuja oli vielä maksamatta noin 20. Tarkistakaa ystävällisesti onko maksu tullut omalta osalta maksettua.

Uusia jäseniä:

Helenius Leif
Kettunen Lauri
Myllylä Jukka
Oksa Jarmo
Rantamäki Erkki
Tamminen Pertti
Tervo Unto
Viinikainen Eino

MYRSKYÄ
HEINOLA KK
ORIMATTILA
LAHTI
ISO-ÄINIÖ
JÄRVENPÄÄ
LAHTI
LAHTI

FORD M -KESÄTAPAHTUMA

13.06.2008-15.06.2008

Pälkäne, Kostianvirta Camping

Tervetuloa kaikki saksalaisista Ford 12M/15M/
17M/20M/26M -malleista kiinnostuneet!

Lisätietoja: Mäntylä 040 7009542



Kokoukset:

Kesäkuun kokous

3.6. 2008 klo 18.30 Niemenkylän Maamies-
seurantatalolla Orimattilassa.

Syyskuun kokous

2.9. klo 18,30 Orimattilan hallilla

Tapahtumat:

Orimattilan Rompetori 17-18.5. 2008

Orimattilan raviradalla

Kansallinen Museoajoneuvopäivä 7.6. 2008 ↗

Suur-Saimaan ympäriajo 28.-29.6.2008

Vääksyn Jokirannan Mobilistipäivä 8.7. 2008

Ks. ilmoitus sivulla 12

Mobilistien kohtaaminen Viron maantiemuseossa

18 - 20.7.2008 lisätietoja sivu 12

Kerhoajelu, lähtö Teivaalan rannasta 5.8. 2008

Kokoontuminen ravintola Lokin edustalle
alkaen klo 17.30, matkaa lähdetään noin 18.15
- 18.30. Tarkemmat ajo-ohjeet ja reitti selviää
paikan päällä. Tarkista viime tiedot kotisivuilta!

Kansallinen Museoajoneuvopäivä 7.6.2008



Moottoriveneiden F1-kisat Lahden Vesijärvel-
lä sattuvat juuri samalle viikonlopulle museoajo-
neuvopäivän kanssa. Tämän vuoksi ja ruuhkia
välttääksemme emme järjestä ajelua Lahdessa.
Topparoikka ry:llä on lauantaina 7.6. Lahden
Rautatiepäivä Mytjäisten entisillä veturitalleil-
la. Kerhoamme on kutsuttu vierailulle ja esitte-
lemään vanhoja autoja. Tarkemmin tapahtumasta
netissä <http://www.topparoikka.net>

Varmista aina viimeisimmät tiedot kerhon kotisivuilta
<http://www.phnet.fi/public/phmobili/>

Päijät-Hämeen Mobilistit ry

PL 25 15801 LAHTI

SAHK:n (Suomen Automobiilihistoriallinen Klubi) jäsenkerho

KERHON TOIMIHENKILÖT 2008

Puheenjohtaja	Esa Suomi	03-756 2009	050-540 0756
Rahaston hoitaja	Pentti Pihlaja-Kuhna	03-777 3865	044-788 9312
Sihteeri	Reino Wallenius	03-752 6275	0400-810 778
Museotarkastajat	Antti Vähälä		040-555 9265
	Klaus Lindholm	03-718 8620	040-726 3725
	Mauri Tossavainen	03-734 7260	050-911 5403
	Esa Suomi		050-540 0756
	Janne Laaksonen		040-726 5202
Peräkärryn vuokraus:	Jaakko Riihelä	03-7561832	0400-455 831

Jäsenedut ja toiminta 2008

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

toimintaa

- mukavat jäsentapahtumat
- kuukausikokoukset ja vierailut niiden yhteydessä
- Orimattilan Rompetori toukokuussa

Maksut vuonna 2008

- liittymismaksu 25 euroa
- jäsenmaksu 37 euroa

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

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

Puheenjohtaja: Timo Kaunonen, toimisto: puh. 09-7289 5150, fax 09-7289 5151.
kotisivu: <http://www.sahk.fi>, sähköpostiosoite: toimisto (at) sahk.fi

VELLAMOBILI 3/2008 ilmestyy viikolla 37, lehteen tarkoitettu aineisto 15.8. mennessä.