

VELLAMOBILIILI

PÄIJÄT-HÄMEEN
MOBILISTIT RY:N
JÄSENLEHTI



NUMERO 2
2015



Keroplastin tehdasmyyntipäivillä historiaa.

Mobilisteiltakin oli kutsuttu pari vanhaa autoa rekvisiitaksi maaliskuun tehdasmyyntipäiville Keroplastin tehtaan pihaan Orimattilaan. Keroplastin pihalla olevaa lasikuitutaloa, Venturoa tullaan käyttämään vieras- ja esittelytilana. Tehtaan naapurista, mobilistien hallilta, ajettiin esittelyautoiksi Pihlaja-Kuhnan NSU Prinz III ja kerhon oma Ford Anglia. Esittelypäivien aikana tehtaan perustaja Tapio Nieminen juhli myös 70 vuotispäiviään. Onnea vielä Tapiolle!

PÄIJÄT-HÄMEEN MOBILISTIT
SUOMEN AJONEUVOHISTORIALLINEN KESKUSLIITTO RY:N JÄSENKERHO

TIE KUTSUU MOBILISTIA

Museotarkastusten kysynnästä huomaa kesän olevan jo ovella; puhelin alkaa päivittäin soida ja kysellään kovasti milloin voisi tuoda ajoneuvoaan tarkastettavaksi. Museoajoneuvoharrastajan talven tai useamman kestäneen rakentelun jälkeen olisi kova kuume päästä ajelulle työnsä tuloksella oli se sitten mopedi, auto tai joku muu ajoneuvo. Tarkastuksia jatketaan tarpeen mukaan; ota yhteyttä jos tallista löytyy tarkastettavaa.

Ajelu vanhalla ajoneuvolla onkin mukavaa hermolepoa, varsinkin kun pysyttelee pienemmällä teillä. Ajopelitkin tykkää liikunnasta ja samalla näkevät muutkin tielläkulkijat nostalgista kalustoamme liikkeellä. Pieni lenkki kioskille mopedilla, tai vaikka kauppareissu kuplavolkkarilla on aina hyödyllinen matka kunhan sen ottaa hivin kannalta.

Itselle on tullut sellainen mielikuva että eri ajoneuvojen harrastajat sopivat nykyisin entistä paremmin samoihin kokoontumisiin ja ajoihin. Monissa tapahtumissa -kuten Vääksyn kanavalakin- on kaikenlaisia laitteita sulassa sovussa, ja uudempien autojen harrastajatkin haluaisivat autonsa näytille museoautojen, mopojen, traktorien ja kuorma-autojen joukkoon. Sama suuntaus näkyy myös rompepäivien harrasteparkeissa. Eihän se ajoneuvojen rakentelun tyylisuunta haittaa vaikka itse harrastammekin mahdollisimman alkuperäiskuntoisia museoajoneuvoja. Tärkeintä on, että arvostetaan ja nautitaan erilaisista ajoneuvoista, onpahan monipuolista nähtävää tienpäällä ja tapahtumissa.



Tervetuloa kaikki kerholaiset sekä kaverit harrasteajoneuvoillanne Jokimaan Rompemarkkinoille myymään, ostamaan - tai talkoisiin, joissa aina on tarvetta muutamankin tunnin tuuraajalle!

Hyvää kesää kaikille harrastajille!
t. Antti

VELLAMOBILIILI



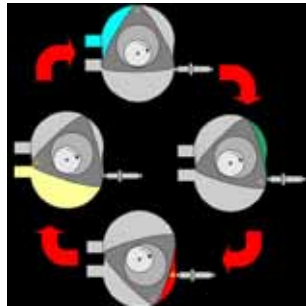
Julkaisija:
Päijät-Hämeen Mobilistit ry,
Internet:
Sähköposti:
Kotisivua hoitaa:
Vellamobiiliin toimituskunta:
Päätöimittäjä: Pentti Pihlaja-Kuhna,
Antti Vähälä ja Lea Lahti
Kari Heinonen
Hannu Laitinen, (taitto)
Kirjapaino:

PL 25, 15801 LAHTI
<http://www.phnet.fi/public/phmobili/>
[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)
Padasjoen Kirjapaino, 2015

WANKEL-MOOTTORI

Ensimmäinen varsinaisesti toimiva Wankel-moottori oli DKM-tyyppinen ja esiteltiin helmikuussa vuonna 1957. Toukokuussa prototyyppimoottori pyöri kaksi tuntia ja se tuotti 21 hevosvoimaa. Ensimmäistä KKM-tyyppistä moottoria päästiin kokeilemaan heinäkuun 7. vuonna 1958.



Wankel-moottori on polttomoottorityyppi, jonka on kehittänyt saksalainen insinööri Felix Wankel. Se käyttää pyörivää roottoria (mäntä) edestakaisin liikkuvien mäntien sijasta. Tämä konstruktio takaa pehmeän korkeakierroksisen voiman kompaktista ja kevyestä moottorista. Wankel-moottoreita kuitenkin kritisoidaan suuresta polttoaineen kulutuksesta ja korkeista päästöistä.

Siitä lähtien kun moottori esiteltiin NSU Motorenwerke AG:ssa ja 1960-luvun Mazda-autoissa, sitä on kutsuttu yleisesti kiertomäntämoottoriksi.

NSU käytti wankelmoottoria NSU Spiderissä vuodesta 1963 ja myöhemmin Ro80 -mallissa, jota valmistettiin vuoteen 1977 asti.

Vaikka monet valmistajat lisensioivat mallin, vain Mazda on valmistanut moottoria suuria määriä. Mazdan ensimmäinen Wankel-moottorinen auto oli toukokuussa vuonna 1967 esitelty Mazda Cosmo. Ensimmäinen Yhdysvalloissa myyty auto oli Mazda R-100 vuonna 1970. 1970-luvulla moottori nähtiin myös pick-up-mallissa. Suurin myyntimenestys oli vuonna 1979 esitelty Mazda RX-7. Myös moottoriturheilussa Wankel-moottorilla on saavutettu menestystä, mm. Le Mansin voitto vuonna 1991. Vuoteen 2007 mennessä Mazda on valmistanut yhteensä lähes 2 miljoonaa Wankel-moottorilla varustettua autoa. Vuonna 2005 moottori oli saatavissa vain Mazda RX-8 urheiluautossa. Viimeinen Mazdan valmistama

NSU/Wankel-Kreiskolbenmotor
Triebwerk NSU Ro 80

Labels: Ventilator, Verteiler für Doppelzündung, Kolben, Motorgehäuse, hydr. Drehmomentwandler, Anlasser, Scheibenbremse der Zweikreisbremseanlage, Getriebe mit 3 Fahrbereichen, Motor-Exzenterwelle, Zahnrädumpumpe für Ölkreislauf, Ölwanne, Ölfilter, Einzelscheiben-Trockenkupplung.

NSU/Wankel-Kreiskolbenmotor, Viertakter

Leistung 115 DIN/PS bei 5500 U/min

Verdichtung 9:1; Drehmoment 16,2 mkg bei 4500 U/min

Mechanisch angetriebener, drehmomentgeregelter Ventilator

2 Flachstrom-Registerversäher mit Starteinrichtung und Beschleunigerpumpe

Elektrische Anlage: 12 Volt Drehstromlichtmaschine 490 Watt Anlasser 2 PS und Zündverteiler

Elektrisch-pneumatisch betätigte Einzelscheiben-Trockenkupplung mit hydraulischem Drehmomentwandler

Selektiv-Automatik-Getriebe mit 3 Fahrbereichen

Vorderradantrieb über homokinische Gelenke

Druckumlauf-Schmierung, Micronic-Ölfilter im Hauptstrom

1 Ansaugen
2 Verdichten
3 Arbeitshub
4 Ausstoßen

Wankel-moottori rakennettiin 22.6.2012 Hiroshiman tehtaalla RX-8 mallisarjan valmistuksen loputtua.

Iskumäntämoottorin ja kiertomäntämoottorin välisen olennainen ero on siinä, että tehon kehittämiseen tarvittavien liikkuvien osien yhteinen painopiste liikkuu iskumäntämoottorissa lähes suoraviivaisesti edestakaisin, kun se kiertomäntämoottorissa liikkuu pitkin pyöreää rataa. Koska kiertomäntämoottorissa toimivilta osilla ei esiinny lainkaan edestakaista liikettä, kiertomäntä on – tai ainakin voi olla – täysin tasapainossa, jos kyse on kaksikammioisesta moottorista jonka roottorit ovat vastakkaisissa vaiheissa. Tämän ansiosta kiertomäntämoottori toimii luonnostaan paljon tasaisemmin ja tärinättömämmin kuin iskumäntämoottori.



NSU Ro 80 ennen arkistointia, odottamaan uutta tulemistä

MOOTTORIREMONTTI WANKEL-MOOTTORIIN

Poikani Esa sanoi että ei se voi olla kovin vaikeaa kun You Tubesta löytyy video missä 6 vuotias tyttö kassaa isänsä kanssa wankel-konetta. No eihän siinä sitten muuta kun toimeen vaan.

Muutama vuosi sitten tallissa odotelleen NSU Ro80 moottori ylös nokalta ja pöydälle. Konehuoneessa on ns. 2-tulppainen uudemman mallinen kone, hyvin tilaa ja rakenteet yksinkertaisia, irrotus on on parin tunnin homma ensikertalaisellekin.

Moottorin purkaminen on myös yksinkertainen, mutta siinä vaiheessa kun kolmiomännät alkavat olla esillä niin syntyy pieni ennakkoavustus vaikeuksista. Lattialle on jo pudonnut pieniä metallisia tiivisteosia ja kumirenkaita, mistähän nekin tulivat, no kerätään osat laatikkoon vaan kyllä no joskus paikkansa löytävät.

Puretun koneen kammiot osoittautuivat sitten aika kuluneeksi, eikä projektia kannattanut jatkaa tämän kanssa.

4 VELLAMOBIILI

KOULUTUSKÄYTÖSSÄ OLLUT MOOTTORI

Seuraava moottori esiin, se on 4-tulppainen vanhempi malli. Tämä kone on tullut hankittua joskus 90-luvun alussa Orimattilan Rompemarkkinoilta. Moottorin on ollut koulutuskäytössä, asennettuna koepenkkiin jossa sitä on voinut myös koekäyttää. Hataran historian mukaan ehkä Vehon huolto-osasto on sitä käyttänyt kun mukana tuli mm. Vehon suomentamia korjaamokäsikirjan osia.



Gunnari arvioimassa yhtä versiota männänregaspuristimesta joita jouduttiin tekemään useita ennen kuin toimiva löytyi.

Kone auki, nyt parempaa huolellisuutta käyttäen että osien paikat ja järjestykset pysyivät selvillä. Osat osoittautuivat erittäin hyväkuntoisiksi, myös kammioiden pinnat olivat lähes virheettömät.

OSIEN HANKINTAAN

Talven mittaan aloitettu osien metsästys sai vauhtia, netistä löytyy muutama paikka josta voi yrittää. Sähköposteja lähetettiin neljään paikkaan, yhdestä paikasta sai lupaavia vastauksia ja toisesta vähän lisäkysymyksiä jotka eivät vielä ole johtaneet mihinkään.

Hyvä ystäväni, monien tuntema Gunnar, on jo aikojen kuluessa tuonut minulle aika paljon uusia ja käytettyjä osia joille on nyt käyttöä. Saksasta sain sitten hankittua tiivistesarjan jossa olivat mm. nämä tärkeimmät osat, vitoniset o-renkaat jota käytetään kammioiden ja seinämien välissä tiivistämään öljy- ja vesikanavat. Moottorissa on käytetty pääasiassa o-renkaita tiivistämiseen, niinpä erikokoisia renkaita on yli 50 ja stefat päälle.

Kolmiomäntä onkin sitten kokonaan oma juttunsa, palotilan ja öljynkierron tiivistämiseen kahdessa männässä on käytetty metallisia yms. tiivisteosia yhteensä 74 kpl.



Kuvassa näkyvät kolmiomännän sivulla olevat kolme eri rengasasetelmaa joiden tehtävänä on erottaa paineisen voiteluöljyn pääsy palotilaan. Näiden paikalleen puristamiseen tarvittiin kolmenkokoisia puristustyökaluja.

MOOTTORIN KASAAMINEN

Kasaamista valmistelevana toimenpiteenä piti tehdä asennusteline jossa keskimmäisen väliseinän ja kampiakselin saa pystyasentoon jotta koneen toista päätä voi alkaa kasata.

Naapurin autotallista löytyi tarvittavaa lattarautaa ja pitihän se naapurin pylväsporakonekin purkaa asennustelineen rungoksi. Männän öljyrenkaiden asentamiseen piti tehdä kolmen kokoisia puristustyökaluja, ja niitäkin moneen kertaan että sai toimivat.

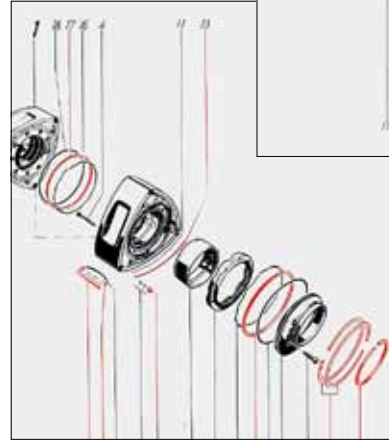
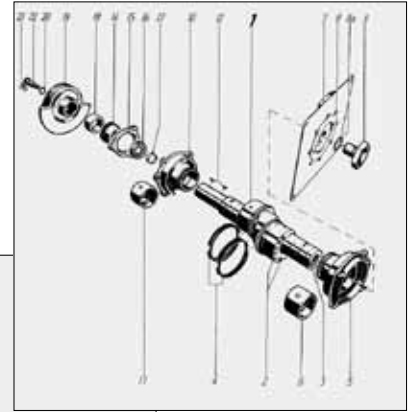
Vaikein kohta kasauksessa on männän sivu- ja kärkitiivisteiden asentaminen kun ne täytyy saada pysymään vaseliinin kanssa paikallaan ”alapuolella” mäntää asennettaessa. Onneksi asennusmestariksi saapui Gunnari, joka oli ennenkin kasannut wankel-koneita.

Kolme päivää, kahteen mieheen, niin alkoi taas näyttää moottorilta, tosin apulaitteet vielä puutuivat.



Naapurin Antsan pylväsporakone, osittain purettuna, sai toimia asennustelineenä. Väliseinä on asennettuna telineeseen ja asennus voi alkaa, tähän pystyyn kampiakseli ja ensimmäinen mäntä.

Kaaviopirros, kampiakseli osineen.



Kaaviopirros, Männät tiivisteineen.



Wankelin kolmiomännän jokaisessa kärjessä on tämän verran tiivisteosia joita ponnistetaan seinämää vasten jouliosilla, kuvassa näkyy myös männän sivutiiviste aaltojouisineen. Kahdessa männässä kärkitiivisteosia on 60 kpl ja sivutiivisteosia 48 kpl.



Tältä ne tolkkuttomat määrät tiivisteitä näyttivät laatikon pohjalla purettuna.

APULAITTEET

Muunnostöitä sähköpuolelle aiheutti se että 2-tulppakone vaihtui 4-tulppakoneeksi. 2-tulppainen moottori on uudempi malli ja siinä on käytetty elektronista sytytystä jonka sähköjohdotus autossa on. 4-tulppakone on vanhempi versio jossa sytytys on toteutettu perinteisin kärki – ja puola menetelmin. Autoon täytyy muuttaa 4-tulppaisen vaatima sähköistys.

Alipaineen ohjaaminen toimilaitteille on herkkäpiäisen sähköohjatun venttiililaitteen varassa. Ro:ssa käytetään ns. puoliautomaattista vaihteistoa. Autossa on 3-vaihteinen ”kova” vaihdelaatikko jota käytetään alipainetoimisen levykytkimen ja momentimuuntimen avulla. Samaa Fichtel & Sachs Saxomatic systeemiä ovat käyttäneet mm. Auto Union ja Volkswagen. Auton käyttäminen kuljettajalle on lähes vastaava kuin automaattilaatikoisenkin auton, autosta puuttuu kytkinpoljin. Kytkimen korvaa kuljettajalle huomaamaton vaihdekepin nuppi jossa on mikrokytkin antamassa käskyjä alipainetoimiselle kytkimelle.

Onneksi startti ja laturi ovat kohtuullisen normaaleja Bosch’in tuotteita joihin osia saa melkein osuuskaupasta.

Tätä kirjoitettaessa moottorin savut ovat vielä ottamatta joten onnistumisesta ei ole vielä tietoa. Palaan asiaan kunhan auto liikkuu omin voimin.

Pena



Ensimmäisessä vaiheessa asennettu kampiakseli, väliseinä, mäntä, kammio ja toinen pääty. Käännetään 180 astetta ja toisen pään asennus voi alkaa. Pena miettimässä miten jatkettaisiin.

FORDILLA KEIKALLA

Kerhon Ford sai kunniatehtävän kuljettaa Hartwallilta eläkkeelle jäävän Jari Kankaan viimeisen työpäivän jälkeen sovittuun illanviettoon. Vähälän Antti vei pienen juomakuljetuksen Solttiin miehen kotiin ja otti tutusta autosta iloisesti yllättyneen miehen kyytiin. Ajo-reitti kulki Kankaan entisiä tuttuja työpaikkoja sivuten; ensin ajeltiin Niemeen Polttimolle ja sieltä Kolkankantua pitkin vanhaa Mallasjuoman alueen reunaan kulkien kaupungin halki. Päämääränä oli Hartwallin tehdas, jossa työkaverit ottivat Kankaan vastaan.

Hartwallin tehtaan portilla pois lähtiessä vastaan tuli Ristimaan upea näyttelyrekka, jonka kuljettaja pysäytti yhdistelmän varta vasten ihaillakseen Fordia. Harmittavasti oli jo liian hämärää yhteiskuvan saamiseksi.



TALKOOLAISIA ROMPETORILLE!



Taas tarvitaan paljon talkoolaisia että saadaan rompemarkkinajärjestelyt sujumaan onnistuneesti. Talkoopäiviä pidämme seuraavasti:

07.05.2015 klo 10:00 alkaen hallilla Orimattilassa, numerolappujen kunnostus ja tavaroiden lastaus Scanian lavalle.

13.05.2015 klo 10:00 alkaen Jokimaan raviradalla, myyntikentän teko

15.05.2015 klo 10:00 alkaen Jokimaan raviradalla, telttojen pystytys, opastukset, jne.

16-17.05.2015 Rompemarkkinat Jokimaan ravikeskus, paljon talkoolaisia paikalle, liikenteen ohjaus, myyntipaikat, teltat, lopuksi myös purkaminen. Talkoolaisille järjestetään ruokailut.

02.06.2015 Rompemarkkina jälkipalaveri Lehmonkärjessä Asikkalassa, kahvitarjoilu. tarkempaan aikatauluun palataan myöhemmin.

Tervetuloa

TALLINNAN AUTOMUSEO

Mobilistinaisten syysreissulla Tallinnassa osa porukasta vieraili reilua vuotta aiemmin auenneessa Tallinnan Automuseossa. Museo löytyy aivan Tallinnan Eläintarhan vierestä lähes vastapäätä Rocca al Maren kauppakeskusta sekä Saku Suurhallia. Satamasta on alle 10 kilometrin matka museolle.

Vanhoissa autoliikkeen tiloissa ainakin toistaiseksi oleva museo on kahdessa eri rakennuksessa. Toisessa esitellään entisessä Neuvostoliitossa rakennettuja autoja ja toisessa on esillä monenlaisia eurooppalaisia ja amerikkalaisia autoja. Kaikki autot omistaa museon pitäjä, entinen autokauppias Peeter Kalli. Sekä Kalli itse että museon esittelijä puhuvat molemmat sujuvaa Suomen kieltä.

Tallinnan Automuseo on avoinna vain kesäaikaan; toukokuun alusta syyskuun loppuun museoon pääsee tutustumaan joka päivä joka päivä klo 11-19. Sisäänpääsymaksu on hieman alle 5 euroa, ja mikäli aikoo samalla poiketa myös eläintarhassa, pääsee molempiin tutustumaan alle kymmenen euron yhteislipulla.

Tallinna Automuseum
Paldiski mnt. 135a
Tallinn 13522
ESTONIA
www.automuseum.ee
+372 5141444
info@automuseum.ee



Lea ja Gaz 24 'Volga' taxi vuodelta 1978.



Ritva ja Marja muistojen herättävän Gaz M20 'Pobedan' vierellä.

Museon toinen halli keskittyy itäautoihin. Keskele hallia on asetettu esille monen mallisia Ladoja.



TALWIAJOT PEURUNGALLA 14.2.2015

Talviajojen lähtö- ja maali- paikkana toimi tänä vuonna Kylpylähotelli Peurunka Laukaassa Jyväskylän yläpuolella. Meno- ja paluumatkat taitettiin avolavalisella Opel Movanolla, A Ford 1930 lavalla kuljettaen. Keli oli lämmin, vain hitusen pakkasen puolella. Kolmeen mieheen lähdettiin, veljekset Asko, Jouni ja minä, nautiskelemaan keski-Suomen mobilistien aina niin kivasta talviajo-tapahtumasta reilun 200 muun harrastajan kanssa. Kesärenkaat alla, kuten aina ennenkin, startattiin talvikelin haasteisiin. Kun aiemmin monena talvena ajelin talviajot T Fordilla myös kesärenkain, niin olen huomannut että



A fordi on nopeutensa, voiman ja paremman kiihtyvyyden johdosta huomattavasti helpompi ajettava keski-Suomen mäkisillä ja mutkaisilla pikkuteillä. Toisaalta tuntuu, että viime vuosina on olleet kelitkin paljon helpompia, kuin joskus kymmenen vuotta sitten. T Fordissa siis joutui välillä ihan toisinaan kokemaan talvikelin haasteet, ja joskus tuntui jo puolen päivän ruokatauolle tullessa, että on ollut kova päivä, ja kuskilta ”veto” vähissä. Mainitsen tähän vielä, että ne erlaiset talvikelin haasteet, vaikeatkin, ovat keski-Suomen talviajojen suola. Onhan siellä joskus tullut vastaan mäkiä, joita ei ilman ketjuja (T Fordilla) uskalla edes yrittää, ja joskus niitä ketjuja on laitettu sitten, kun on tilanne päällä. Tuntuu, että viime vuosina on kelit olleet helpompia, siis lunta ja pakkasta vähemmän, ja ehkä reititkin on tehty helpompiin maastoihin??

Foordi pelitti taas moitteetta ja talviajot tarjosi taas kivassa suhteessa nautiskelua, jännitystä, kilpailuhenkä, hyviä ihmissuhteita yms harrastuksen iloa! Yksi päivän kohokohdista oli jäärata.

Jo nuorena rallikärpäsen pureman saaneena starttasin viivalta ”haaveena voitto”. Viimevuonna syntynyt ajatus, että ei A Fordilla pärjää kesärenkas-luokan nuoremille autoille, oli taas unohdettu ja lähtöviivalla oli syke korkealla ja tunne, että taas on paljon pelissä...

Rata oli turvallinen, eli lingolla tehty, ei jäisiä penkoja, joten ei ollut pelkoa auton, vanteiden tms rikkou-

tumisesta. Ajolinjat osuivat omasta mielestäni nappiin ja luisut pysyivät maltillisina, joten kello tykkäsi 40-heppaisen hopan vauhdista. Olin kesärenkasluokan kolmas, vain 2 sek. 70-lukuiselle 4wd autolle hävinneenä. Ehkä hän ei ajanut tosissaan? Ehkä kaikki eivät ole ”hulluja” vaikka kello käykin... Talviajojen ajoreitti oli jokatapauksessa ihan mielenkiintoinen, periaatteessa helppo, mutta kesärenkain pitää kuitenkin muistaa pitää varansa. Kun siellä kohtaa esim mutkan jälkeen alamäen, joka päättyy T-risteykseen, niin huolimaton lähestyminen tilanteeseen voi koitua kohtalokkaaksi. Ehkä juuri nämä tilanteet ja onnistumiset antavat tapahtuman jälkeisen hyvän mielen.



Maaliin saavuimme hyvissä ajoin ennen iltajuhlaa, joten sanoin velipojille, että nyt ajetaan vielä sinne jääradalle ottamaan valokuvat, kuinka kanttiautolla tullaan mutkasta ulos ns ”kahva edellä”.

Kuvauksissa osui sitten tilanne päälle. Tulin vasemmalle taittuvaan mutkaan, ja käänsin nokan sisään ja aloin ottamaan ohjauksella luisua kiinni. Tässä vaiheessa talvipaltoon hiha tarttui ovikahvaan kiinni ja ratin kääntö pysähtyi kuin seinään. Tulipa tehtyä komeat piruetit, ehkä jotain 360 astetta. Jokunen hyvä kuva jokatapauksessa satiin, mutta ajattelin tilannetta, että jos se hihan tarttuminen olisikin tapahtunut liikenteessä esim jossain risteyksessä, kun olisi pitänyt

käantää, ja hihan tartumisen takia kulku olisikin jatkunut ajateltua suurempaan. Ehkä tuon tilanteen muistaa kerran koettuna jatkossa välttää. Vielä ennen iltajuhlaa nautiskelimme kylpylän palvelut saunoineen porealtaineen.... Rastitehtävät tuntuivat aiempiin vuosiin nähden helpommilta ja sieltä tullut vanhimman luokan 9:s sijakin tuntui myös mukavalta. Tunnelmallisen iltajuhlan jälkeen vatsat hyvää ruokaa yms. herkkuja täynnä, ajelimme onnellinen poikakolmikko vielä yötä myöten kotiin.

Aamulla vielä alustan ja koko auton pesu painepesurilla, niin sai ajaa kärryn talliin odottamaan kesän ajoja.

Terv. Kari Heinonen

TALKOITA HALLILLA

Hallilla on tehty parina tiistaina pieniä rakennuksen kunnostustöitä. Vanhan halliosan katon päätyräystästä oli aikanaan jäänyt ilman suojaavaa reunapeltiä ja 25 vuotta on tehnyt tehtävänsä, laudat olivat vaihtokunnossa. Scaniakin sai pientä hyötyliikuntaa kun talkoomiehet rahtasivat uudet laudat paikalle. Nyt hankittiin myös reunapellit ja asentamiseen saatiin tarvittavaa nosturiapua Motopalvelun saksinosturilla, kiitos Niemitalon Timolle. Kiitos myös kaikille talkoolaisille !

Pena



PIKKU TARINA HUOLTOHALLIN PUOLELTA ...

Elettiin -80 luvun alkupuolta. Silloin sai vielä asiakkaat katsella ja ”neuvoa” asentajaa huoltohallissa.

Eräs vanhaherra toi autonsa, olisiko ollut, 10 000 km:n huoltoon, -66 mallisen, Toyota RT 40 Coronan, eli tuttavallisemmin ”juustohöylän”. Kävimme porukalla ihailmassa tuota autoa pihamaalla. Auto oli kuin uusi. No asentaja teki huollon ja asiakas valvoi vierestä. Kun huolto oli muuten tehty, niin asentaja päätti vielä voidella ovien saranat. Kun hän aukaisi vasemman takaoven, niin asiakas kiljaisi, ”**älkää, älkää menkö sinne, siellä ei ole istunut vielä kukaan**”. Asentaja siihen varovasti, että ”enhän minä muuta, kuin rasvaisin nuo saranat”. Autossa oli vielä kaikki ovien suojamuovut paikoillaan ja taisi olla muovi vielä takaistui-messakin.

... että oli niitä yksilöitä jo silloinkin.

Martti Suutari



PYHÄPÄIVÄ PETTERIN KYYDISSÄ



Bedford Vesijärven satamassa

Päijät-Hämeen Mobilistien Bedford on koneremontin myötä entistä pontevamassa kunnossa. Ensimmäinen pidempi sisäänajo yhdistettiin vuoden kuluttua järjestettävän Valtakunnallisen Retkeilyajon reittisuunnitteluun. Seppo Rantanen toimi luottokuljettajana kun Bedford vei kerholaisista koostuvaa seuruetta sunnuntaipäivänä Lahden, Hollolan ja Asikkalan maisemissa.

Kerhomme on lupautunut järjestämään SAHK:n valtakunnallisen ajotapahtuman kesäkuussa 2016. Päijät-Häme -ajoa on jo alettu pikkuhiljaa valmistelemaan, ja näissä merkeissä kartalle suunniteltua reittiä käytiin 19.4. testaamassa tien päällä ajamalla se läpi Petterillä. Ajon aikana viilattiin reittiä sujuvammaksi ja tutkailtiin sekä ruodittiin rastipaikoiksi sopivia kohteita.

Näillä näkymin ajotapahtuman lähtöpaikkana toimii Mobilisti-illasta tuttu Vääksyn Kanavan puisto. Vääksystä jatketaan Pulkkilanharjun kautta Kalkkisiin, josta reitti etenee Kopsuontietä pitkin mutkitellen Vesivehmaan sekä Paimelan vanhantien kautta Lahteen. Lahden sataman ruokailutauon jälkeen jatketaan Hollolan kirkonkylän kautta Viitailaan ja sieltä edelleen maali- ja iltajuhlapaikalle Asikkalan Lehmonkärkeen.



Ari Yrjölä vastaanotti seurueen ja esitteli Lehmonkärjen uutta juhlatilaa



Seppo Rantanen nautiskeli täysin rantein Bedfordin ratissa



Matkan varrella haettiin lisää "löpöä" Petteriin



Päijät-Hämeen
ROMPEMARKKINAT
 16.-17.5.2015
 Jokimaan raviradalla Lahdessa



Posetiivarit Messilässä

Konsertti
 su 2.8.2015
 klo 19.00

MESSILÄ

Mukana
 Veteraaniajoneuvot!

Tervetuloa!

mediatalo
ESA

LAHTI ENERGIA

SELGER
 www.selger.fi

LAHTI REGION
 www.lahti.fi/region



Kansainväliset
Posetiivifestivaalit
FINEST 2015
 Street Organ Festival
 www.poseetivi.fi



Hämeenlinna Festival
 Suomen Posetiivarit
 Vaiku Karvonen
 1338-40534-0-03
 www.poseetivi.fi | info@poseetivi.fi



Tallinn Festival
 Estonian Theatre and Music Museum
 Oskar Helde
 1372-0259-424
 www.tallinnfestival.ee



VANHOJA MUISTELLEN

HUOM! Eri lähteissä annetut vuosiluvut poikkeavat toisistaan. Samoin autotehtaat ilmoittavat usein täysin toisten valmistajien tiedoista poiketen olevansa ensimmäisiä jonkin uuden keksinnön tai oivalluksen osalta. Myös automallien valmistusmäärät vaihtelevat eri lähteissä.

1905, **110** VUOTTA SITTEEN

- Austin Motor Company (aluksi Longbridge Works) (myynti alkaa 1906)
- turboahdin-patentti (prof. Alfred Büchi, SUI)
- pakkasneste kaappoihin USA:ssa
- kierrejoussitus (Christie, USA)
- kennojäähdytin (Peerless, USA)
- luistimoottoripatentti (Charles Y.Knihgt, USA) (ensimmäinen moottori 1907)
- SU-kaasuttimen patentti (engl. George Skinner: Skinners Union => S.U.)
- hammastanko-ohjaus (Sizair, FRA)
- ins. Georg Knorr perusti Berliiniin jarruja valmistavan yrityksen
- virallinen nopeusennätys 176,47 km/h
- 2-kerros linja-auto liikenteeseen Berliinissä (14 sisällä, 18 katolla)
- Cadillac: 4-sylinterinen moottori



1915, **100** VUOTTA SITTEEN

VOLVO



- Volvo-nimi rekisteröitiin, hakemus 11.05.1915 (Ab Delmar & Co, myöhempi omistaja SKF)
- ZF perustettiin (= Zahnradfabrik Friedrichshafen, GER)
- V-12 moottori (Packard Twin Six) (1915=>23, 35.046 kpl ??)
- alipainetoimiset lasinpyyhkimet (Willys-Knight, USA)
- ilmasuodatin (Packard Twin Six)
- kesäkuussa Chevrolet myyntiin
- Cadillac: V8 sivuventtiilimoottori (Type 51), termostaatti jäähdytysjärjestelmään
- ensimmäinen M.A.N. -kuorma-auto (GER) yhteistyössä Saurerin (SUI) kanssa
- James A. Allison perusti yrityksensä Indianapolissa (GM:n omistuksessa 1929-->2007)
- viimeinen Vabis-merkkinen auto valmistui

1925, **90** VUOTTA SITTEN

- Chrysler Car Corp. Perustetaan 6.6.1925 (pohjana Willys Overland Co ja Maxwell Motor Co)
- hypoidihammastus (Cleason), hammaspyöränormit
- kokometallikori Euroopassa (Citroen), nelipyöräjarrut (Citroen B 12)
- puskurit pakollisiksi USA:ssa
- nelipyöräjarrut vakioksi kaikissa Renaulteissa
- Fordin kokoonpano tehdas Yokohamaan (JPN, 1925 =>39)
- GM osti 31.12. 1925 Vauxhall Motor Ltd:n (GBR), tuotanto vain 1.500 autoa/vuodessa
- nitromaali (USA: Duco-Lack), korin maalausaika supistui 3 viikosta 2 päivään
- 31.10. 1925 T-Fordin päivätuotanto 9.109 autoa
- virallinen nopeusennätys 242,8 km/h
- Vélav Klement & Vélav Laurin liittyi Skoda-yhtymään (CZE)
- William Clay Ford (14.3.25 – 9.3.2014) nuorin Edsel Fordin lapsista
- Nashin halvempi malli: Ajax (myöhemmin = Nash Light Six)
- miljoonas Buick valmistui



BUICK

1935, **80** VUOTTA SITTEN

- Fiat 1500: suuntavilkut, upotut oven ulkokahvat
- henkilöauton dieselmoottori sarjatuotantoon (M-B)
- 4WD maastohenkilöauto Japanissa (Kurogane 95, yht. 4.775 kpl)
- kokoteräskatto (Citroen)
- 2 CV:n suunnittelu alkoi syksyllä 1935
TPV =Toute Petite Voiture (= hyvin pieni ajoneuvo)
- Berliinin autonäyttely: itsekantava kori suursarjatuotantoon (Opel Olympia) ensimmäinen saksalainen
- André Citroen kuoli (5.2.1878 - 3.7.1935)
- Citroen Michelinin haltuun
- Toukokussa 1935: ensimmäinen Toyotan prototyyppi (Toyota Model A-1, korimalli Chrysler Airflow, moottori 6-syl. Chevrolet) ja kuorma-auto G-1
- 1.7.1935 Gottlob Auwärter GmbH (Neoplan) perustettiin Stuttgartissa (GER)
- ensimmäinen Jaguar (Swallow Side Car Company)
- Saksan ensimmäinen Autobahn valmistui (Darmstadt-Frankfurt)
- Penta Verket kokonaan Volvolle
- toukokuussa valmistui 3.000.000. Ford kuorma-auto
- 1.000.000. Oldsmobile valmistui
- John North Willys kuoli (1873 – 1935, USA)
- ensimmäiset Simcat kauppaan (Simca-Fiat)
- meilläkin tutut M-B 170 V, VA, VB, VD (-35-->53)
- kuorma-auton kippiohjaamo (Sterling, USA)
- tuulilasin pesin vakiona (Triumph Gloria Vitesse), käsikäyttö

CITROËNI



Opel Olympia



FORD -PALOAUTO



Talvella tuli käytyä Espoon automuseossa, asian tynkänä oli Prinz III dynastart -osat. Heidän Prinssi ei oikein starttaa ja minulla taas on kertynyt osia niin että riittää avuksi muillekin. Panin merkille mm. vanhan Fordin paloauton jonka kyljessä on historiaa;

**HELSINGIN AUTOMUSEO
VIIPURIN PALOAUTO 1936-40
ODOTTAA PALUUTA TAKAISIN
ORIMATTILAN VPK 1940-91**

... tällä tavalla ilmaistuna herää kysymys, odottaako paluuta takaisin Viipuriin vai Orimattilaan, vaiko vain on myynnissä?

KEVÄT HERÄTTÄÄ PRÄTKÄMIEHET



Naapurin pihassa tapahtuu jotain, äkkiä katsomaan, liikennällä on niin vanhanaikaisen näköistä kalustoa. Leo Eiranenhan se siellä on Zündappia koeajolla, hän on menossa seuraavana päivänä Veteraanin Talviralliin Padasjoelle. Hänen Zündapp on erittäin hieno alkuperäiskuntoinen vuosimallia 1976, GS125 enduropyörä. VMPK järjesti 28.3.2015 Padasjoella Veteraanin Talvirallin. Leokin on varmaan selvinnyt retkestä, kun olen nähnyt hänet taas Orimattilankin maisemassa.

Pena

AUTOMOBIIILEHDELLE KANSIOITA



Kerholla on myytävänä AUTOMOBIIILI -lehdelle säilytyskansioita, kansioon mahtuu 10 lehteä. Kansiot ovat Orimattilan hallilla, ja maksavat 10 € kpl. Ostaoit vaikka kokousten yhteydessä.

Pena



BEDFORD LÄHTEE VAASAAN

SAHK:n 56. valtakunnalliset retkeilyajot ajetaan 13.6.2015 Vaasassa merenläheisillä reiteillä Vaasan Vereraaniautoseuran järjestämänä. Reilun vuoden kuluttua on oman kerhomme vuoro järjestää ajot, ja sitä silmälläpitäen järjestelytoimikunta lähtee Bedfordilla tutustumaan Vaasan ajojen järjestelyihin. Lähtö perjantai-iltana ja paluu sunnuntai-iltana, tarkemmat aikataulut ja järjestelyt selviävät myöhemmin. Jos haluat mukaan, ilmoittaudu majoitusjärjestelyiden vuoksi mahdollisimman pian Antti Vähälälle 040-5559265.

KOKOUKSET JA TAPAHTUMAT:

- * 05.05.2015 klo 18:30 Kuukausikokous hallilla Orimattilassa.
- * 07.05.2015 klo 10:00 Rompemarkkinatalkoot hallilla Orimattilassa
- * 13.05.2015 klo 10:00 Rompemarkkinatalkoot Jokimaan raviradalla
- * 15.05.2015 klo 10:00 Rompemarkkinatalkoot Jokimaan raviradalla
- * 26.05.2015 klo 17-21 A-katsastuksen asemalla Laa tukadulla katsastusilta museo autoille
- * 16-17.05.2015 Rompemarkkinat Jokimaan ravi-keskus, Lahti
- * 02.06.2015 Kuukausikokous/ajelu Lehmonkärjessä Asikkalassa.
- * 13.06.2015 Museoajoneuvopäivä
- * 13.06.2015 Valtakunnalliset Retkeilyajot Vaasassa.
- * 07.07.2015 Mobilisti-ilta Vääksyn kanavalla
- * 25.07.2015 Mobiiliajelu Voikosken automuseoon Museo auki klo 12-15.
- * 02.08.2015 klo 19:00 Posetiivarit Messilässä Konsertti, mukana Veteraaniajoneuvot!

JÄSENASIA

UUDET JÄSENET:

Vilander Keijo ORIMATTILA

Mustonen Petri VÄÄKSY

Suominen Harri LAHTI

Loponen Erkki ORIMATTILA

Jäsenmäärä tällä hetkellä 519. 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 joko:

puhelimitse 044-7889312,

sähköpostilla phmobili@phnet.fi

kirjallisesti Kuusamatie 13,

16300 Orimattila.

Jäsenmaksuja on vielä maksamatta 27. Tilitoimisto valmistelee karhukirjettä lähiaikoina. Tarkistaisitko ystävällisesti oletko maksanut jäsenmaksusi.

Vellamobiili 3/2015 ilmestyy viikolla 38, aihe lehteen 3 viimeistään 30.8. mennessä.

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

PÄIJÄT-HÄMEEN MOBILISTIT RY

PL 25, 15801 LAHTI

KERHON TOIMIHENKILÖT 2015

Puheenjohtaja	Antti Vähälä	040-555 9265
Sihteeri		
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 2015

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

MAKSUT

VUONNA 2015

- 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

Jokaisella autolla on tarina.

BENSAA Sunbeam 900 '70
SUONISSA



KLASSIKOT

AUTOILUN AJANKUVAA • www.klassikot.fi • 03/15 • Hinta 8,90 €

Piiri Multipla

Tilaa ja tunnelmaa



Renault Goelette
Leppoisa retkeilyauto



Klassikkoesine
Sony MiniDisc -soitin



Kadett Rallye '70
Kisoista käyttöön ja harrasteautoksi

Hienosti soi!
Autohifistelyn historiaa


15003
9 288481 1000 PAA WSO 2015-2X

Hae omasi Lehtipisteestä tai tilaa kotiin: www.klassikot.fi

KLASSIKOT

AUTOILUN AJANKUVAA