

SA-UK

Tampereen kerho ry.

HYRYSYSY



n:o
2

19
78

Linja-auton merkki ?
s. 26

MENOLAINEN

kerholehti iu vuosikerta

YHTYMÄ T. SALLINEN OY TOIMINUT 50 VUOTTA -
KERHOMME YHTYY ONNITTELUIHIN.



Toukokuun 10. p:nä 1928 autoilija Toivo Johannes Sallinen osti Chevrolet kuormauton. Samalla hän aloitti kuorma-autoliikenteen harjoittamisen Kivennavalla ja muissa Karjalan Kannaksen lähikunnissa. "Letukan" kantavuus oli 1600 kg, eli nykyistä pakettiautoluokkaa. Tämä ei estänyt innokasta autoilijaa yrittämästä ja tuloksia syntyi. Jo vuoden toimittuaan Toivo Sallinen hankki toisen kuormurin, Brockway-merkkiä. Seuraavat autohankinnat olivat Reo-merkkisiä, joilla 30-luvulla ajettiin jo mittavia suorituksia.

Sotien jälkeen Kangasalle.

Toivo Sallisen kaikki neljä kuormuria joutuivat sodan alettua "valtion töihin". Aluevaltausten jälkeen alkoi myöskin Sallisten evakkoretki. "Evakkoretki" pysähtyi 1946 Kangasalle, missä Toivo Johannes joutui aloittamaan sotakolhuisilla kuormureilla kaiken alusta. Toiminta pääsi kuitenkin hyvään alkuun ja vähä vähältä liikenteenharjoittaja Sallinen sai säännöstelyvuosista huolimatta hankittua uutta kalustoa. 1950-luku olikin voimakasta kasvun aikaa. Tämän kasvun tulokset, sinivalkoiset tavaralinjakuormurit, me näemme päivittäin Tampereen ympäristön maanteilla.

Tukipylväs Tampereen kerhon toiminnalle.

SA-HK:n Tampereen kerhon toiminnassa ja aikaansaannoksissa on Yhtymä Sallisen tuki näytellyt hyvin ratkaisevaa osaa. Kerhomme voi olla onnellinen, että niin myötä- kuin vastamäessäkin olemme voineet turvautua kyseisen liikelaitoksen apuun ja suhteisiin Tamperelaiseen liike-elämään. Liikkeen perustaja, Toivo Sallinen, on kerhomme kunniajäsen ja Restaurant-viiri n:o 1. saaja. Olavi Sallinen on toiminut useita vuosia kerhomme puheenjohtajana ja johtokunnan jäsenenä. Olavi Sallinen on tehnyt suururakan kokoamalla mittavan valokuvakokoelman Kuljetusliikkeen ja nykyisen Yhtymä T. Sallisen menneiltä vuosikymmeniltä. Kuvakokoelma kertoo mainiosti niistä olosuhteista ja kalustosta mitä 50 vuoden pituisen kuljetusreitit varteen on mahtunut. Toivon, että mahdollisimman moni voisi tutustua tähän kokoelmaan. Se tuo inhimillisen lähelle 20-luvun, tämän harrastuksemme kiintoisimman ajan tapahtumat.

Onnea, Onnea, Onnea vaan. . .

SA-HK:n Tampereen kerhon johtokunnan, kerhon kaikkien jäsenten ja omat henkilökohtaiset onnitteluni tuloksekkaan toiminnan johdosta. Toivotamme yhtä menestyksellistä aikaa kauas tulevaisuuteen.

Simo Pyykkönen



Kuljetustaipaleen varteen
sopii myös vastoinkäymisiä.

Tiukka tilanne.

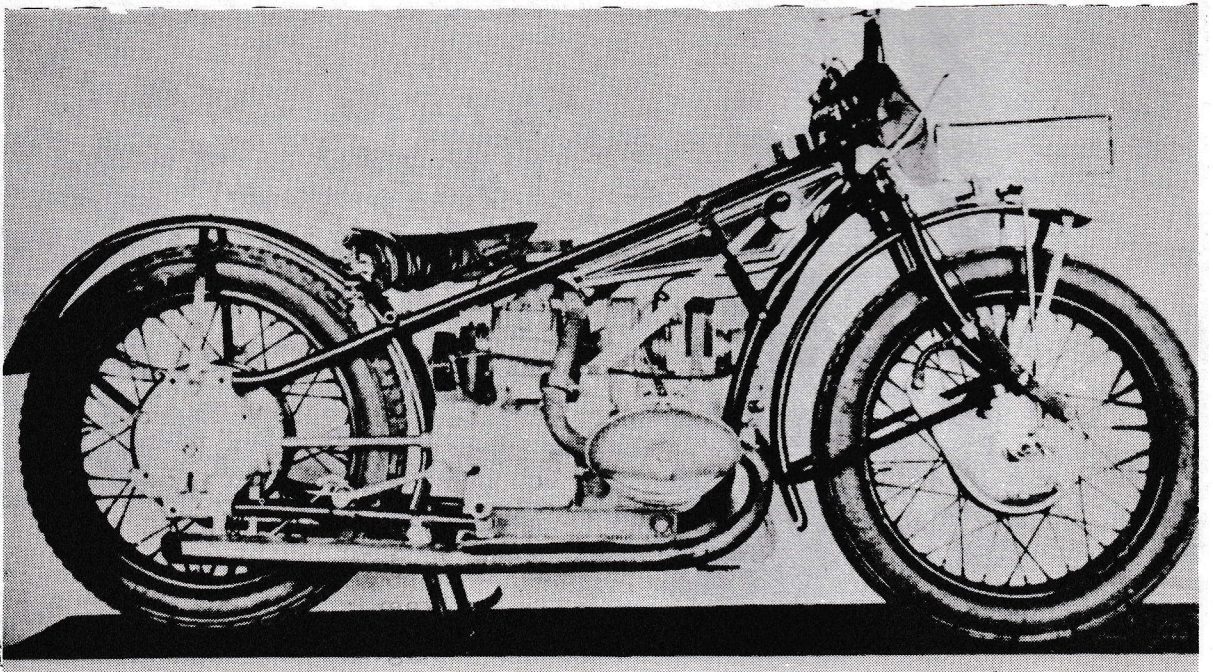
Alla 24 metriä vettä.
Jäätien petettyä putosi
Brockway Valkjärveen.
Tilanteesta ei aiheutunut
henkilövaurioita ja autokin
saatiin nostetuksi.
Kuva vuodelta 1930.



Kuorma puuta - miehet rautaa Reoista puhumattakaan.
Autoilija Toivo Sallisen Reo-kuormurit "prosilastissa" 1936 Raivolassa.
Edessä Reo Speed Wagon vm 1934 ja takana vm 1926.



White vm 1944, nelipyörävetoinen kuorma-auto, aikansa järeintä kalustoa. Kuva vuodelta 1949, jolloin Toivo Sallisella oli jo kaksi kuvan kaltaista maantiejunaa. Kuormana 35 m³ koivuhalkoja.



BMW:n ensimmäinen ahdettu kilpakone.
Ahdin vaihdelaatikon päällä.

BMW - moottoripyörrien historiaa III

BMW:n nykyisiä moottoripyörämalleja ei juuri pidetä kovinkaan urheilullisina, eikä tehdas viime vuosina ole aktiivisesti osallistunut nopeuskilpailutoimintaan tai sitä tukenut. Toisin olivat asiat kuitenkin erityisesti 1930-luvun loppupuolella. Silloin tehtaalla oli laaja kilpailuosasto, ja pyörät olivat parhaimmillaan huippuluokkaa. Ehkä tunnetuin BMW:llä saavutettu yksittäinen voitto on Man-saaren ajon senior-luokan ensimmäinen sija v. 1939. Aikaisemmin ei kukaan ulkomaalainen ulkomaalaisella pyörällä ollut kyennyt tätä tekemään. Tehtaan pyörää ajoi saksalainen Georg "Schorsch" Meier. Samassa kilpailussa toinenkin sija tuli BMW:lle. Ajajana oli englantilainen Jock West, joka myös tuolloin oli BMW:n tehdaskuljettajia. II maailmansodan jälkeen suurimmat kilpailumenestyksensä merkki on saavuttanut sivuvaunuluokassa, jota se parhaimmillaan suvereenisti hallitsi.

Tässä kirjoitussarjan III osassa käsitellään BMW:n kilpailutoimintaa. Paitsi pyöriä kosketellaan myös niiden takana olleita suunnitteluvoimia, ajajia ja jonkin verran muitakin kilpailuihin liittyviä asioita.

Ajanjakso ennen vuotta 1935.

Mies BMW:n kilpailutoiminnan käynnistymisen takana oli dipl. ins. Rudolf Schleicher. Suurelta osalta hänen johdolla ja suunnittelemanaan kehitettiin tehtaan kilpakoneita ja ennätyspyöriä ennen II maailmansotaa. Kuten aikaisemmin on kerrottu, hän suunnitteli myös "siviilimallin" R5 sekä sotilaspöörän R75. Tämä erinomainen konstruktööri täytti menneenä kesänä 80 vuotta ja viettelee hyvävoimaisena eläkepäiviään Thanning-Öhnböckissä Länsi-Saksassa.

Jo vuonna 1924 kilpailtiin mallilla R37, joka tuolloin oli aivan uusi. Menestystä saavutettiin alusta alkaen, mutta tänä vuonna Saksan "RR"-mestaruus voitettiin vielä Megolalla. Myös Schleicher itse osallistui ajajana kilpailuihin. Vuosina 1925 ja 1926 Saksan mestaruus tuli BMW:lle. Noiden vuosien tunnetuimpia BMW-kuljetta-

6.
jia olivat Franz Bieber, Paul Köppen, Pepi Stelzer, Ernst Henne ja Toni Bauhofer. Parhaana R37:llä ajattuna kilpailusaavutuksena pidetään kuitenkin v. 1926 voitettua 6-päivänajon kultamitalia. Kilpailu pidettiin tuolloin Walesissa. Ajajana oli itse Schleicher, joka tämän jälkeen lopettikin kilpailemisen ja keskittyi suunnittelutöihin.

Samoihin aikoihin hän alkoi kokeilla mekaanisella ahtimella varustetuilla kilpamoottoreilla. Hän joutui kuitenkin näissä asioissa BMW:n ylimmän johdon kanssa erimielisyyksiin, mikä johti siihen, että hän erosi tehtaalta ja siirtyi Horchille Zwickauhun. Täällä hän kehitteli tunnetun Horchin suoran kahdeksikon.

Vuosina 1927-1929 merkki menestyi kilpailuissa erinomaisesti. Toiminta rajoittui tosin pääasiassa Saksan ajoihin. Näinä vuosina käytettiin kilpakoneina malleja R47, R57 ja R63. Tehdaspyörät eivät juuri eronneet tuotantomalleista. Pitkissä kilpailuissa tosin käytettiin lisäpolttoainesäiliöitä. Pyörien viimeistely ja virittely hienosäätöineen olivat kuitenkin huipputasoa. Näiden vuosien ehkä tunnetuimpia kilpailusaavutuksia olivat Targa Florion moottoripyöräluokan voitot v. 1927 (Paul Köppen), v. 1928 (Ernst Henne) ja v. 1929 (Paul Köppen).

Aktiivisesti BMW alkoi kokeilla ja käyttää ahtimia kilpapyörissä v. 1928. Menestys näillä pyörillä oli kuitenkin heikko. Moottorit kyllä toimivat ja niissä oli tehoa runsaasti (750-kuutioisissa parhaimmillaan yli 40 hv), mutta sekä ajo-ominaisuudet että varsinkin jarrut olivat käyneet riittämättömiksi. V. 1930 kilpailumenestys jäi kaikkiaankin heikoksi, ja samana vuonna tehdas luopuikin kilpailutoiminnasta. BMW:n kaasutinmallit eivät enää olleet riittävän nopeita. Parhaimmat saavutuksensa tehdas sai noina aikoina nopeusestusajoissa, joita tullaan käsittelemään kirjoitussarjan IV osassa. Ennätyksiä ajoi Ernst Henne, joka myös onnistui taivuttelemaan tehtaan johdon siihen, että Schleicher kutsuttiin v. 1931 takaisin BMW:lle ratkomaan esiintulleita teknisiä ongelmia. Vuoteen 1945 hän toimi sitten moottoripyöräsektorin kehitysjohtajana.

Ennenkuin tarkastellaan hänen seuraavaa kilpakonekonstruktiotaan ansaitsee tulla todetuksi, että v. 1932 hän suunnitteli myös pienen kuusisylinterisen autonmoottorin, josta sitten tuli automallin 303 kone. Tästä kehitettiin edelleen muut BMW:n ennensotaiset kuusisylinteriset autonmoottorit aina urheilumalliin 328 asti.

Vuodesta 1935 II maailmansotaan.

Vuonna 1935 saatiin valmiiksi uusi kilpakone, joka huomattavasti poikkesi aikaisemmista. Luonnollisesti tämäkin oli Schleicherin suunnittelema. Moottori oli edelleen kaksisyylinterinen boxeri, nyt 500-kuutioinen. Kummallakin puolella oli kaksi yläpuolista nokka-akselia, jotka pyörivät "kuningasakselien" välityksellä. Kardaaniveto säilytettiin edelleen. Ahdin kuului tärkeänä osana moottoriin. Aikaisemmin se oli sijoitettu moottorin taakse vaihdelaatikon päälle. Nyt se kuitenkin oli kampikammion edessä ja käyttövoimansa suoraan kampiakselista. Myös itse ahdin oli Schleicherin käsialaa. Pyörässä oli teleskooppihaarukka edessä, mutta takarunko oli edelleenkin jousittamaton. Rinnan kilpapyörän kanssa syntyi standardimalli R5, jota käsiteltiin edellisessä osassa.

Uuden kilpakoneen ensiesiintyminen tapahtui Avus-radalla Berliinissä v. 1935. Sitä ajoi Ludwig "Wiggerl" Kraus, ja hän sijoittui kilpailussa neljänneksi. Samana vuonna BMW:n tehdasjoukkue voitti 6-päivänajon Trophy-kilpailun. Näin oli tosin käynyt jo v. 1933 ja 1934, mutta nyt pyörät oli varustettu uudella kilpamoottorilla ja ahtimella.

V. 1936 mallilla kilpailtiin paljon. Tehdasajajia olivat Kraus, Karl Gall ja Otto Ley. Pyörä oli selvästi nopeampi kuin yksisyylinteriset Norton ja Velocette, mutta ajo-ominaisuudet eivät vetäneet vertoja näiden englantilaiskoneiden ominaisuuksille. Vuoden pääkilpailu oli Saksan GP, joka pidettiin Sachsenringillä Hohenstein-Ernstthalissa lähellä Chemnitziä (nykyistä Karl Marx-Stadtia). Katsojia oli 240000 henkeä. BMW:n lisäksi tehdaspyöriä oli senior-luokassa Nortonilta, NSU:lta, Moto-Guzzilta ja DKW:lta. Ajon voitti kuuluisa Nortonin tehdasajaja Jimmy Guthrie. BMW ei menestynyt hyvin tehokkaasta moottoristaan huolimatta, koska ajo-ominaisuuksissa oli edelleenkin puutteita. Ruotsin GP:n BMW voitti samana vuonna Ley:n ajamana.

Vuoden 1937 kilpamallissa oli jo plunger-tyyppinen takajousitus. Moottori kehitti 68 hv 8000 kierroksella minuutissa. Huippunopeus oli 225 km/h, kun parhaat Nortonit ja Velocettet kulkivat 200 km/h. Tuona vuonna taistelu Euroopanmestaruudesta, joka vastasi nykyistä maailmanmestaruutta, oli BMW:n ja Nortonin välillä erittäin kova. Pääkilpailu BMW:n kannalta oli jälleen Saksan GP Sachsenringil-

lä. Sen voitti Gall, mutta ikävien vaiheiden jälkeen. Guthrie piti johtoa hallussaan vielä kilometriä ennen maalia, mutta tällöin lujavauhtisessa alamäkikaarteessa Nortonin kiertokanki katkesi. Seurauksena oli moottorin lukkiutuminen ja nurinajo, jonka seurauksena Guthrie samana iltana menehtyi. BMW osallistui nyt myös Man-saaren senior-luokkaan ajajana englantilainen Jock West. Hän sijoittui kuudenneksi. Tänä vuonna Gall voitti henkilökohtaisen Euroopan mestaruuden, mutta joukkuemestaruus meni Nortonille.

Vuoden 1938 BMW:n kilpapyörät olivat tuntuvasti edellisvuoden mallista kevennettyjä. Ne painoivat jopa vähemmän kuin englantilaiset vapaasti hengittävät yksisylinteriset. Päävastustajia olivat Norton ja Velocette sekä italialainen nelisylinterinen vesijäähdytteinen ahtimella varustettu Gilera Rondine, jossa oli tehoa 90 hv 10000 kierroksella minuutissa. Huippunopeus oli 240 km/h, ja pyörää ajoi Dorino Serafini. BMW:n talliin oli nyt otettu ajajaksi myös nuori Georg "Schorsch" Meier, joka jo oli ehtinyt kunnostautua maantiekilpailuissa..

Euroopan mestaruuden voitti Meier. Mutta Man-saaren senior-luokkaa ei BMW tänäkään vuonna pystynyt voittamaan. West ajoi viidenneksi, mutta kärkisija meni jälleen Nortonille, jota ajoi Harold Daniell.

V. 1939 BMW keskittyi erityisesti Man-saaren kilpailuun. Joukkueessa ajoivat Meier, West ja Gall. Tällä kertaa onnisti. Meier voitti kilpailun ja West oli toinen. Kuten aikaisemmin on mainittukin, tämä lienee BMW:n suurin kilpailuvoitto moottoripyörillä. Se oli myös ensimmäinen kerta, jolloin ulkomaalainen ajaja ja pyörä voittivat Man-saaren senior-luokan. Voiton arvoa tosin himmensi se, että Norton oli lopettanut tehdastallinsa jo vuoden 1938 lopussa, joten tämä merkki ei tehdaspyörillä kilpailuun osallistunut. Ikävän varjon tapahtumaan loi se, että Gall ajoi harjoituksissa pahasti nurin ja kuoli joitakin päiviä myöhemmin.

Mantereen kilpailuissa Serafini ja Meier ottivat useaan otteeseen tasapäisesti mittaa toisistaan. Gilera oli nopeampi, Meieria taas pidettiin Serafinia parempana ajajana. Kun Meier loukkaantui Ruotsin GP:ssä, hän ei enää päässyt mukaan Saksan GP:hen Sachsenringille. Sen voitti Serafini. 17 päivää tämän kilpailun jälkeen alkoi II maailmansota.

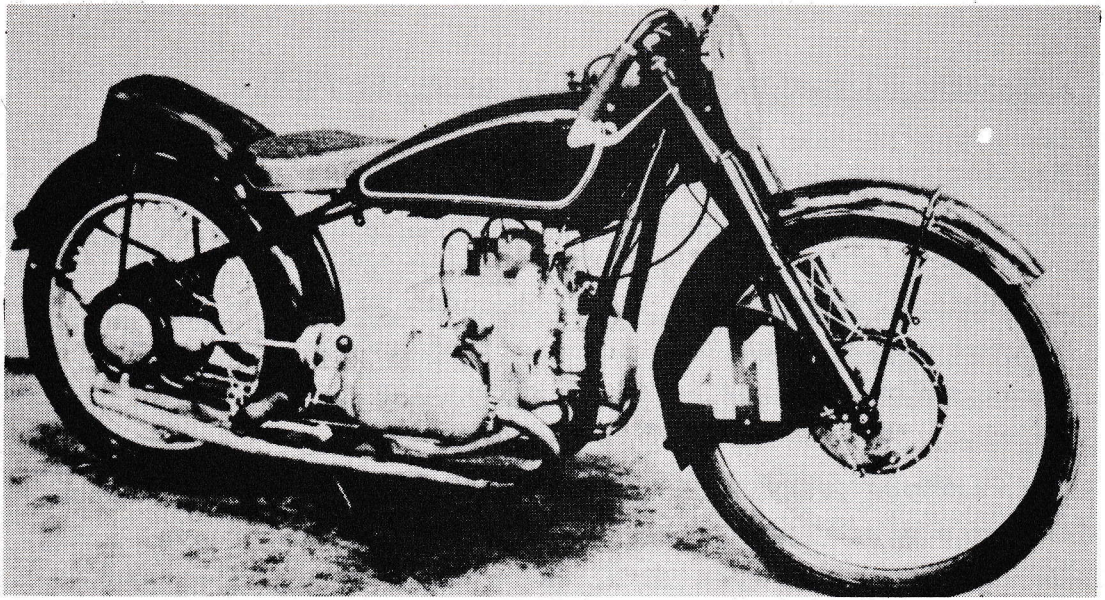
Ajanjakso II maailmansodan jälkeen, soolopyörät.

Moottoripyöräkilpailut käynnistyivät Saksassa jälleen v. 1947. Samana vuonna FIM (Kansainvälinen moottoripyöräliitto) oli tehnyt päätöksen, ettei ahdettuja moottoreita enää saanut käyttää kilpailupyörissä. Mutta Saksa oli heti sodan jälkeen erotettu FIMin jäsenyydestä, eivätkä kansainväliset säännökset koskeneet sen moottoriurheilua. Niinpä Saksassa käytettiin edelleen ahdettuja moottoreita, ja viimeinen BMW:n ahdinversio tuli käyttöön v. 1949. Siinä oli joitakin pikku parannuksia vuoden 1939 malliin verrattuna.

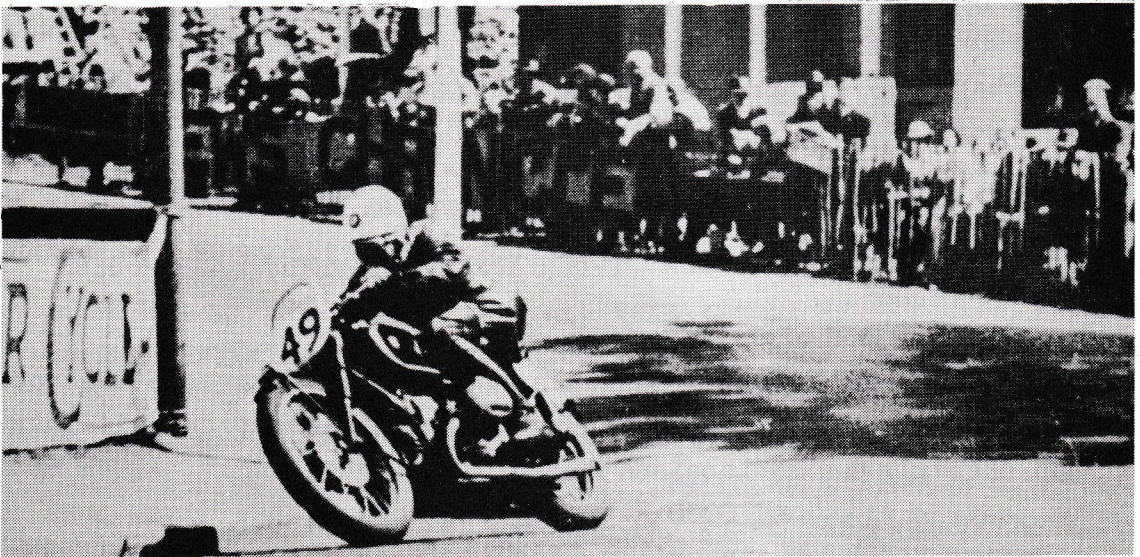
Vuosina 1947-1950 "Schorsch" Meier ajoi Länsi-Saksassa suuren joukon voittoja. Vastusta tarjosi erityisesti kaksisyylinterisellä, myös ahdetulla NSU:lla ajanut Heiner Fleischmann. NSU:ssa oli tehoa peräti 98 hv. Useimmiten kuitenkin Meier "gusseisern" (= valurautaa) veti pitemmän korren. Taistelu oli tasaväkistä, ja saksalaisissa moottorilehdissä näkee silloin tällöin vieläkin mainintoja tuon ajan loisteliaista kilpailuista. Mutta vuoden 1951 alusta Länsi-Saksa kelpuutettiin jälleen FIMin jäseneksi, ja ahdinten käyttö loppui.

Jo v. 1950 oli kokeiltu kahdella kaasuttimella varustettua vapaasti hengittävää mallia. Muuten pyörä oli aikaisempien kaltainen. Kun ahdetuissa moottoreissa tällöin oli tehoa 74 hv, ilman ahdinta saatiin 46-48 hv 8000 kierroksella minuutissa. Mies, joka ensimmäisenä ajoi uutta mallia kilpailuissa, oli Walter Zeller. Vuonna 1951 otettiin käyttöön täysin uudistettu kilpamoottori, R51 RS. Seuraavana vuonna tehdas varusti kilpapyöränsä plunger-takajousituksen sijasta keinuhaarukalla. V. 1952 etuteleskooppi-kin korvattiin R51 RS:sä keinuhaarukalla. V. 1954 tehdaspyörissä käytettiin kaasutinmallien lisäksi kokeillen suorasuihkutusmoottoreita. Näinä vuosina tehdastalli ei juuri ulkomailla kilpaillut.

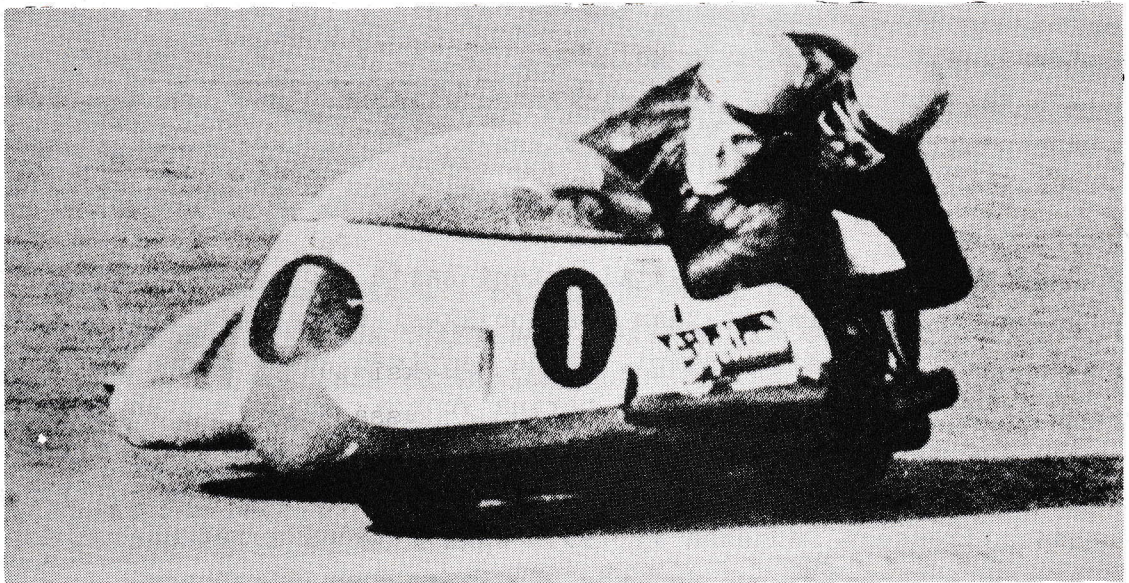
Vuoden 1954 RS-mallia myytiin pieni sarja myös yksityiskuljettajille. Sylinterimitoiltaan kone poikkesi tehdastallin käyttämästä, se oli pitkäiskuisempi. Raine Lampinen sai Suomeen yhden näistä pyöristä. Hän ajoi sillä parina vuonna, mutta sitten pyörä siirtyi Ruotsiin. Hyvin menestyneitä yksityisajajia Rennsportilla oli saksalainen Ernst Hiller, joka voitti Eläintarhanajon 500-luokan vieraillessaan Suomessa v. 1957. Kirjoittajan muistaman mukaan hän voitti samana vuonna myös luokkansa Pyynikinajossa.



V. 1935 esitelty uudistettu kilpakone.



Georg Meier Man-saarella v. 1939



Enders/Engelhart

13.
Vuoden 1954 malli jäi Rennsportin viimeiseksi versioksi. Viimeisellä tehtaan kappaleella ajoi ensin Walter Zeller, mutta tämän lopetettua aktiiviuransa, joissakin kilpailuissa ajoivat myös englantilaiset Geoffrey Duke, John Surtees ja Dickie Dale. Duke voitti Hockenheimilla v. 1958 ja Dale samana vuonna Sachsenringillä, joka nyt on Itä-Saksan puolella.

1950-luvun puolivälissä ja sen jälkeen oli kuitenkin tullut selväksi, ettei oikeastaan vuodelta 1935 peräisin oleva pyörä enää ollut kilpailukykyinen erityisesti italialaisia nelisylinterisiä Gileroita ja MV Agostoja vastaan. Tehdas lopettikin sitten RS:n valmistuksen ja kilpatallinsa, mutta kuten todettu, lainasi kalustoa joillekin hyvälle ajajille senkin jälkeen.

Ajanjakso II maailmansodan jälkeen, sivuvaunut.

Mainittuna ajanjaksona BMW on saavuttanut suurimmat kilpailumenestyksensä sivuvaunuluokassa. Alkuvaiheissa tehtaan "panostus" sivuvaunukilpailuihin lienee ollut tuntuva, mutta voitot 1950-luvun puolivälin jälkeen ja erityisesti 1960-luvulla tulivat käytännöllisesti katsoen ilman tehdastukea.

BMW:llä oli ennen sotaakin jonkin verran kilpailutoimintaa myös sivuvaunupyörillä. Laajassa mitassa tämä kuitenkin käynnistyi sodan jälkeen. Vuoteen 1951 Länsi-Saksassa kilpailtiin kahdessa sivuvaunuluokassa, alle 600 cc ja alle 1200 cc. Pienemmässä luokassa, johon tehdas ei aktiivisesti osallistunut, ajettiin pääosalta R51:n 600-kuutioisiksi suurennetuilla moottoreilla. Yksi hyvin menestynyt pari käytti myös soolokoneista tuttua ahdinmoottoria onnistuttuaan tälläisen jostakin saamaan. Aiemmin ei ole tullut esille, ettei ahtimella varustettuja kilpakoneita myyty missään vaiheessa yksityisille. Suuremmassa luokassa käytettiin R75:n eli sotapyörän viritettyjä ja usein suurennettuja koneita. Tähän luokkaan osallistui tehdastallikin. Tunnetuin pari oli Wiggerl Kraus/Klaus Huser, joka käytti ahtimetonta 900-kuutioiseksi suurennettua R75:n konetta. Pari oli yleensä varsin menestyksekkäs.

FIMIin liittymisen jälkeen sivuvaunuluokaksi tuli sitten Länsi-Saksassakin alle 500 cc. Tehtaan sivuvaunussa, jota ajoi edelleen pari Kraus/Huser, oli samanlainen kone kuin soolokoneissakin. Ensimmäinen sivuvaunumaailmanmestaruus tuli BMW:ll v. 1954. Ajaji-

olivat Wilhelm Noll ja Friz Cron. Tällöin loppui Eric Oliverin ja Nortonin valtakausi tässä luokassa.

Vuodesta 1954 vuoteen 1975 BMW RS-moottorilla voitettiin sitten kaikki sivuvaunumaailmanmestaruudet lukuunottamatta vuosia 1968 (Helmut Fath, kone-URS) ja 1971, jolloin voittaja oli Horst Owesle samalla pyörällä. Mestaruuksia veivät mainittujen lisäksi Faust/Remmert, Hillebrand/Grünewald, Schneider/Strauss, Fath/Wohlgemuth (myös BMW:llä), Deubel/Hörner, Scheidegger/Robinson ja Enders/Engelhart.

BMW RS:n kone sopi erinomaisesti sivuvaunupyörän moottoriksi, aikanaan se oli ylivoimainen voimanlähde tässä luokassa. Nykyisin se on kuitenkin auttamatta vanhentunut, ja sivuvaunuluokkaakin hallitsevat tällä hetkellä kaksitahtimoottorilla varustetut pyörät, ehkä oikeammin sanottuna ajoneuvot, koska moottoripyörän piirteitä ei niissä juuri enää ole.

Edellä on tyydytty käsittelemään BMW:n sivuvaunukautta kovin lyhyesti. Tälle kaudelle ominaista kuitenkin oli, että alun jälkeen tehtaan kiinnostus laimeni, ja se oli loppuvaiheissa oikeastaan vain muodollista. Moottorit pysyivät perustyyppiltään samoina, mutta yksittäiset kilpailijat tekivät laajaa kokeilutyötä runkojen kehittämisessä. Helmut Fath rakensi ensimmäisen kneelerin, jota ajettiin makaavassa asennossa. Loppuvaiheissa tultiin jo kilpa-autotyyppisiin kolmipyöräisiin erikoisrakenteisiin, jotka olivat sivuvaunumoottoripyörän perustyyppistä kovin kaukana. Itse BMW:n historian kannalta on vain todettava, että RS-moottori pysyi pitkään kilpailukykyisenä, ja kehitystyö tapahtui lähinnä yksityisten toimesta runko- ym. rakenteissa. Nämä kokivat tuon parinkymmenen vuoden aikana täydellisen mullistuksen.

Tuorein kehitys.

Viime vuosina BMW ei juuri ole osoittanut kiinnostusta moottoripyörien nopeuskilpailuja kohtaan. Varsinaista kilpamallia ei tällä hetkellä ole ohjelmassa. Tuotantopyörien kilpailuissa tehdas lieollut siten jonkin verran mukana, että se on antanut joillekin ajajille erikoisosia käyttöön. Mutta vuoden 1978 alussa alettiin Länsi-Saksan maantiekilpailuissa (Geländesport) kilpailla luokassa yli 750 cc, ja tiedot kertovat, että tehdas olisi nyt tästä kilpailulajista jossain määrin kiinnostunut.

Pekka Urrila.



TULE RESTAURANTAAN ONNISTUNEITA RENTOUTUMAAN JA TEKEMÄÄN VARAOSAHANKINTOJA!

• WANHANAJAN
LATOTANSSIT.

• PUFFETTI.

• KILPAILUJA.

• HERNEKEITTOA.

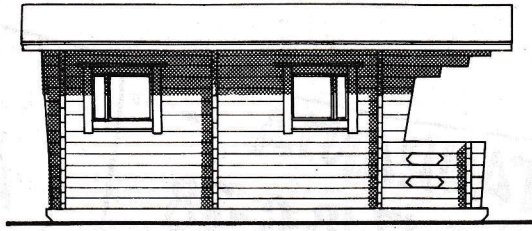
**KERHOMME
JÄRJESTÄÄ**

TANSSIT
ELOKUUSSA
12 P:NÄ

KANGASALLA
SAARIKYLJEN
KUMPULASSA

TAHDIN TAKAAVAT "JUSSI & LASSE"

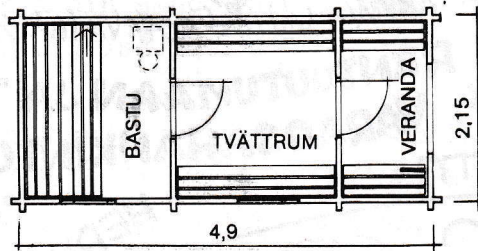
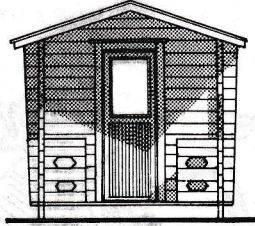




KERHOMME UUSI SAUNA.

Ennen saunomista ja ke-
sän rientoja täytyisi
sauna kyllästä.

TALKOOT OVAT LAUANTAI-
NA 20.5. ALKAEN
KLO 10. Sallisen uudel-
la korjaamolla.
KAIKKI MUKAAN!



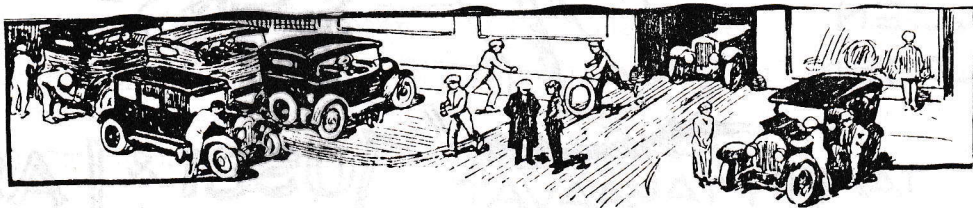
Mobilistit!

Käyttäkää Restaurantaa. Sopikaa sinne teemailtoja: Ford-miesten ilta, Amerikan rautoja harrastavat, sivuvaunuilta jne, tai vastaavia. Ne kerholaisemme, jotka eivät vielä ole RR:ssä käyneet (on kuulemma vielä niitäkin), korjatkaa asia nyt heti. Tulkaa viimeistään RR-päi-ville. Tai käykää tutustumassa RR:aan perheporukalla. Matti Aakkulal- ta saatte tarvittaessa avaimen ja lisätietoja.

Onko joku kerholaisistamme vailla kesänviettopaikkaa ? Vietä osa kesälomastasi Restaurannassa. Erilaisia työsuorituksia vas- taan onnistuu. Sovi asiasta ennakkoon Hakalan Helgen tai Aakkulan Ma- tin kanssa. (RR tarjoaa mainion mahdollisuuden lomaviettoon sauno- misen, takkatulen ja "kevyen työskentelyn" merkeissä)

TAPAHTUMIA:

Ahveniston Moottoriradalla järjestetään 20-21.5 Moottorimessut. Sunnuntaina 21.5 messujen ohjelmassa on vanhojen autojen kokoontumis- tapahtuma. Autot ovat moottoriradalla yleisön nähtävissä ja ajavat radalla "esittelykierroksen". Järjestäjät ovat lupautuneet hoitamaan osallistuville "pikku palkkion". Tarkemmat tiedot tapahtumasta ja ai- kataulusta kerhomme Hämeenlinnalaiselta jäseneltä, Alpo Ojaniemeltä.



TUNNETUIMPIEN HENKILÖAUTOJEN RAKENNETTA VALAISEVA KAAVA

Table with columns: TEHDAS JA MALLI, Akseliväli, Renkaat, Silinterit, läpimittat ja iskun pituus, HV, "N.A.C.C."in mukaan, HV, Silinteri tilavuus, Venttiilien sijoitus, Voimansiirto, Mäntämatali, Kehyslankereita, Moottorin voitelu, Jäähdytys, Kytkin, Takakseli, malli ja tehdas, Väliyssuhde, Jalkajarru, malli ja paikka, Käsijarru, malli ja paikka, 4-pyöräjarru (v. vaihtavana), Takejouset, malli ja pituus, Korin voitelutapa, Huomautuksia.

Merkkien selitys. * = Eri maksusta. † = Matalalampereenkant eri maksusta. 1/2 = Puolikantava (Semi-floating). 3/4 = 3/4-kantava. A = Ilma. A = Alumiiniumi. Ada = Adams. B = »Semi-steel». B-F = Sekä sisä- että ulko- (4-pyörä-) jarrut. Ch = Ketju. CI = Valurauta. Cm = Keskussäiliö.

Col = Columbin. Cu = Öljy- ja rasvakupit. D = Monilevykytkin (multiple disk). E = Koko-elliptiset. Ent = Eaton. E-F = Ulkonaiset nelipyörä-. E-R = Ulkonaiset takapyörä-. Fl = Kokokantava (Full floating). G = Kanssi- ja sivu-. H = Nestejarrut. He = Vinohampaila varustet. kartiopyörät. I = Venttiilit kunnassa. I-F = Sisäpuol., nelipyörä-.

I-R = Sisäpuol., takapyörä-. J = »elliptiset. L = L-muotoinen sil. M = Mekkinen. O = Takajouset erikoismallin. Oe = Rasvakupit. Own = Oma. Ow = Rasvakupit sydämellä. P = Ksilevykytkin. Pr = Rasvapuristin. Pc = Painevoitelu kampiakselin ja kiertokangens laakereihin. PF = Painevoitelu kaikkiin laakereihin.

PK = Painevoitelu kiertokangens, kummen ja kampiakselin laakereihin. PS = Räiske- ja painevoit. Pu = Pumppu. Q = 1/2-elliptiset. S = 1/2-elliptiset. Sal = Salisbury. SP = Räiskevoitelu (splash). T = T-muotoinen sil. Th = Termosifooni. Tim = Timken. V = Cantilever. X = Luisti.

Eurooppalaisten vaunujen mitat litroissa ja mm.

Matalalampereenkant 150 sorilla varustettuna

Marmon

ESITTELEE NELIVAIHTEISEN BIG EIGHT -SARJAN.

Howard Carpenter Marmon.

Howard Marmon oli kenties yksi USA:n nerokkaimmista autonsuunnittelijoista - joskaan insinööri ja kauppias eivät asuneet samoissa housuissa. Marmonilla oli päämääränään teknisesti täysipainoinen tuote ostavan yleisön tuijottaessa vain auton ulkoisiin muotoihin. Hänen suunnittelemansa autot ovat teknisesti erittäin mielenkiintoisia.

Muutamia mielenkiintoisia yksityiskohtia Marmonin koko tuotannosta.

Ensimmäisessä Marmonissa vuodelta 1902 oli normaalin rungon asemesta kaksi erillistä runkoa, toinen kanto korin ja toinen moottorin sekä vaihteiston. Vuoden 1904 malli B:n moottori oli nelisynterinen omaten painevoitelun (vuonna 1904!), jonka ansiosta se kykeni pyörimään yli 1000 rpm ilman, että laakerit paloivat. Myös moottorin muoto oli hämmästyttävä, se oli nimittäin V-4 ja kaikenlisäksi ns. neliomäinen moottori (iskunpituus = sylinterin halkaisija). Vuoden 1906 F-malli oli ilmajäähdytteinen V-8. 7-hengen korilla varustettu auto painoi 1700 kg rakenteessa käytetyn alumiinin ansiosta. Indianapoliksen 500 mailin ajon 1911 voitti Marmonin malli 32. Vuonna 1918 syntyi malli 34, joka oli suurimmalta osaltaan kevytmetallia. Tämä auto pysyi tuotannossa pääpiirteiltään muuttumattomana aina vuoteen 1929, jolloin suorat kahdeksikot korvasivat tämän kansiventtiilikuutosien. Uhmien yleistä mielipidettä Marmon rakensi 1931 7,5 litran kansiventtiili V-16 moottorin, joka kykeni antamaan 2500 kg painavalle autolle 170 km:n tuntinopeuden. SAE (Society of Automotive Engineer) myönsi vuoden 1931 kultamitalin Howard Marmonille tunnustuksena "merkittävimmästä insinöörityön näytteestä". Suuren laman alkaessa Marmon - niinkuin moni muukin suurien autojen valmistaja - joutui lopettamaan tuotantonsa.

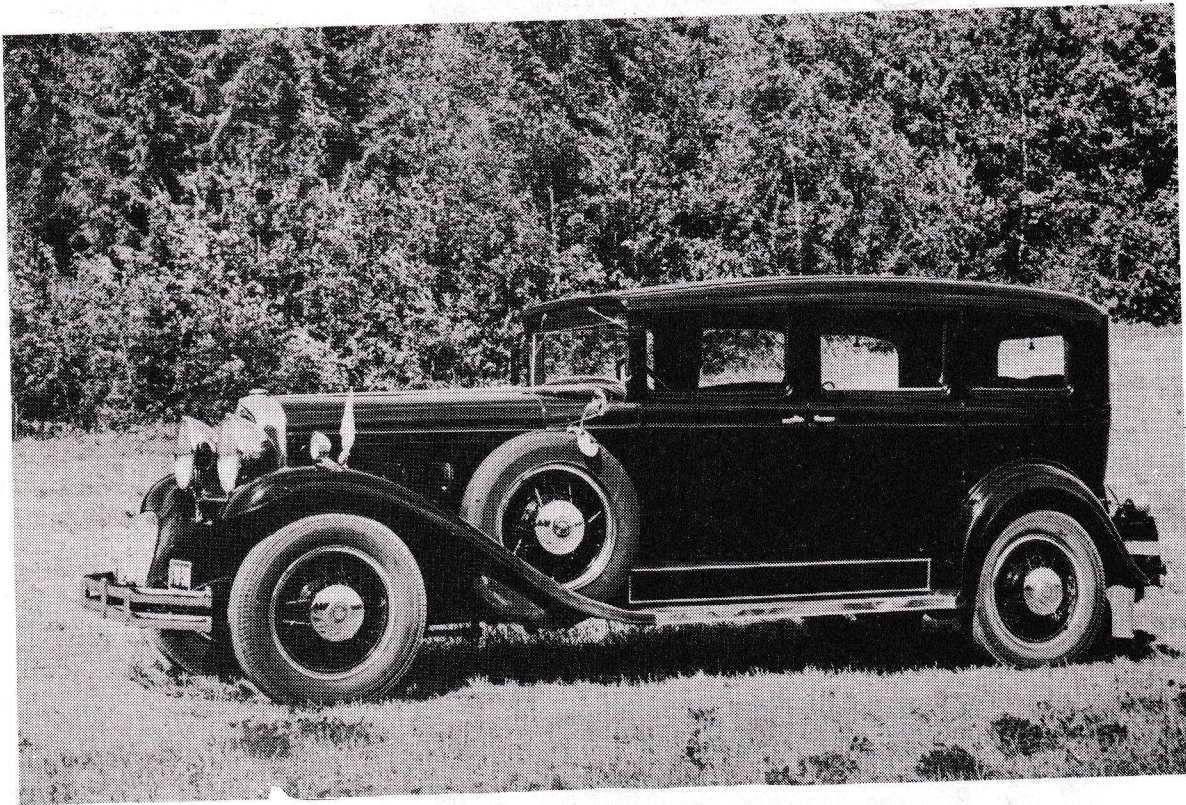


Marmon Motor Car Companyn luovuttua malli 34:n tuotannosta tuli tilalle Big Eight-sarjan neljä hintaluokkaa kattavat suorat kahdeksikot. Uuden sarjan mielenkiintoisista yksityiskohdista mainittakoon mm. Warnerin nelivaihteinen vaihdelaatikko, kaapelitoimiset Bendix-servoneliipyräjarrut sekä Rossin "cam-and-lever" ohjausvaihde.

Massiivinen - mutta edistyksellinen.

Ulkonäön massiivisuus on onnistuttu yhdistämään mataliin ja siroihin linjoihin, ja vaikka uusissa autoissa määrättyssä määrin onkin Marmonin jo tuttuja piirteitä, niin kuitenkin korin kaartuvat linjat ja pitkät ikkunat ovat merkkejä edistyksestä. Pirstoutumattomasta lasis-

ta tehdyt ikkunat ovat lievästi kaarevat alareunoistaan, samoin ovien alareunat. Korin muotoilun päälinjaan kuuluu katon takaosan kaltevuus. Katto päättyy symmetrisesti korin terävään takakulmaan. Tavanomainen aurinkolippa on korvattu kahdella sisäpuolisella, säädettävällä häikäisysojalla. Konepellin molemmin puolin on neljä entisen säleikön korvaavaa tuuletusluukkuja. Marmonille tunnusomainen "keihäänkärki" on mukana jäädyttäjän, etulyhtyjen sekä parkki-alojen muotoilussa.



Marmon Big Eight Limousine vm 1930.

Moottori.

Moottorin yksityiskohdista mainittakoon uudelleen muotoiltu kaksionteloinen palotila, joka sallii melko täydellisen vesivaipan rakentamisen palotilan, venttiiliohjaimien, sytytystulppien sekä imu- ja pakosolien ympärille. Korkeajännitejohdot on koteloitu. Puristussuhde on 5,5:1 ja moottorissa on mahdollista käyttää joko tavallista tai lisäaineellista bensiiniä. Sylinteriryhmä sekä kampikammion yläosa ovat valurautaa ja kampikammion alaosa on puristettua terästä. Sylinterit on viimeistelty "hoonaamalla". Kampiakselisäädön Marmonin korkeajaksovärinän vaimennin ja akseli on laakeroitu 5 pronssilaakerilla, joista keskimäinen estää akselin päittäis-suuntaiset liikkeet. Moottorissa on Permite-männät, joiden helmat ovat halkaistut. Öljytilavuus on 9,5 ltr. AC-öljysuodatin on vakiovarusteena. Polttoainejärjestelmässä on Scheblerin kaksoiskaasuttaja sekä AC-bensiinipumppu. Imusarjan lämmitykseen käytettävää pakokaasujen virtausta säädetään kojelaudassa olevasta vivusta. Pakosarja on alaimutyyppejä. Kaasuttaja on varustettu AC-ilmanpuhdistajalla. Vesipumppu saa käyttövoimansa laturin akselistä. Jäädytysjärjestelmän tilavuus on 26,5 ltr. Auton sähkölaitteet ovat Delco-Remy valmistetta. Sytytystulppien eristeen pituus on normaali ja kierre on "millinen". Käynnistinmoottorin pyörittämisnopeus on normaali l. noin 125 r/min. Kytkin on kuiva Rockfordin yksilevykytkin, jossa keskiön

ja kytkinlevyn välissä on kumieristys.

Bimel-puupuolapyörät.

Autossa on Bimel-merkkiset puupuolapyörät, vaihtoehtoisesti auto voidaan toimittaa varustettuna Dayton-teräspuolapyörin.

Kuusi eri korimallia.

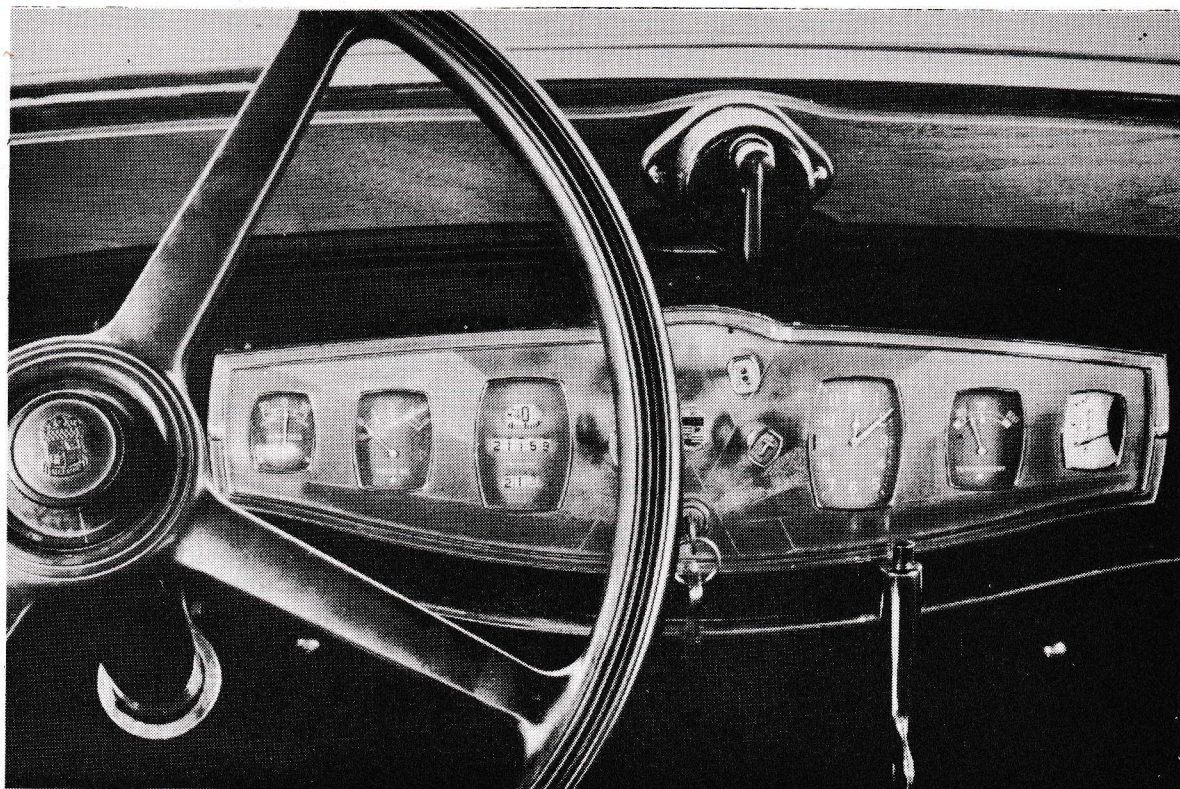
Sarjassa on valittavana kuusi erilaista korimallia: viiden hengen sedan, seitsemän hengen sedan, kahden hengen coupe, seitsemän hengen limousine, neliovinen brougham sekä neliovinen klubisedan. Lukuunottamatta klubisedania ja broughamia on kaikissa malleissa matkatavarateline vakiovarusteena. Broughamin katon takaosa on verhoiltu kankaalla. Klubisedaniissa ja broughamissa on vakiovarusteena matka-arkku, joka on asennettu koriin kuuluvalle kiinteälle telineelle. Kaikissa Big Eight-sarjan malleissa on vararenkaat sijoitettu etulokasuojiin (tai pyörät, jos auto on varustettu pinnapyörin). Limousinen etuosa on verhoiltu mustalla nahalla ja täysilevyinen välilasi voidaan laskea etuistuimen takapuolelta. Seitsemän hengen malleissa on avattavat, leveät lisäistuimet. Limousinissa olevan puhelimen mikrofoni on takaosan ovitaskussa, kovapuhuja on ohjaamon katossa. Takaosassa on kello vakiovarusteena.

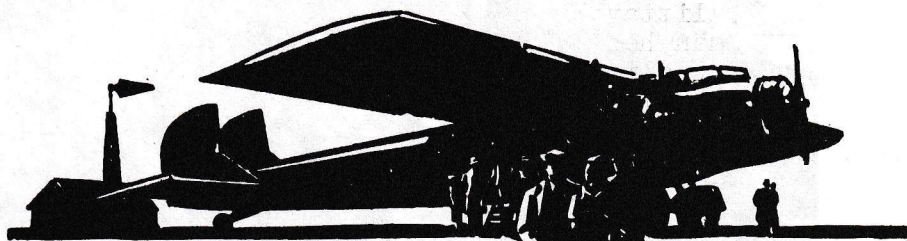
Kiiltävät osat kromatut.

Kaikissa malleissa on astinlautojen sivupellit kuvioitu, mikä parantaa auton ulkonäköä. Kaikki ulkopuoliset kiiltävät osat ovat kromatut. Ovet ovat "varkausvarmaa" tyyppiä (kunovi on lukittu, kahva kääntyy vapaasti avaamatta ovea).

Runsas mittarivarustus.

Ohjaamon niklattuun mittaritauluun kuuluvat nopeus-, öljynpaine-, ampeeri-, bensiini- ja lämpömittari sekä sähkökello. Käynnistys-, valo- sekä äänimerkinkatkaisija ovat ohjauspyörän keskustassa. Käsikaasu-, sytytyksensäätö-, imusarjan lämmitys- sekä rikastimen vipu ovat kojelaudassa.





M A R M O N

*Näistä neljästä mal-
leista — neljässä eri
hintaluokassa — löy-
dätte vaunun, joka
sopii Teille*

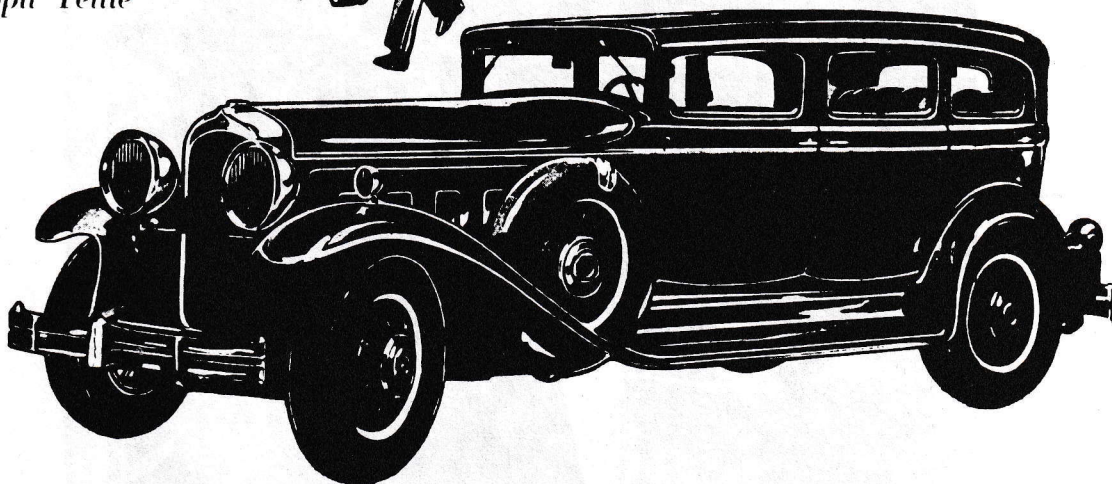


Neljä uutta mallia
„suoria kahdeksikkoja“

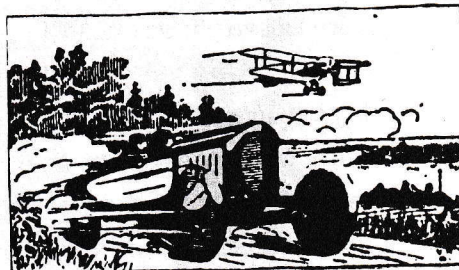
„Big Eight“
Marmon „79“

Marmon „69“
Marmon „R“

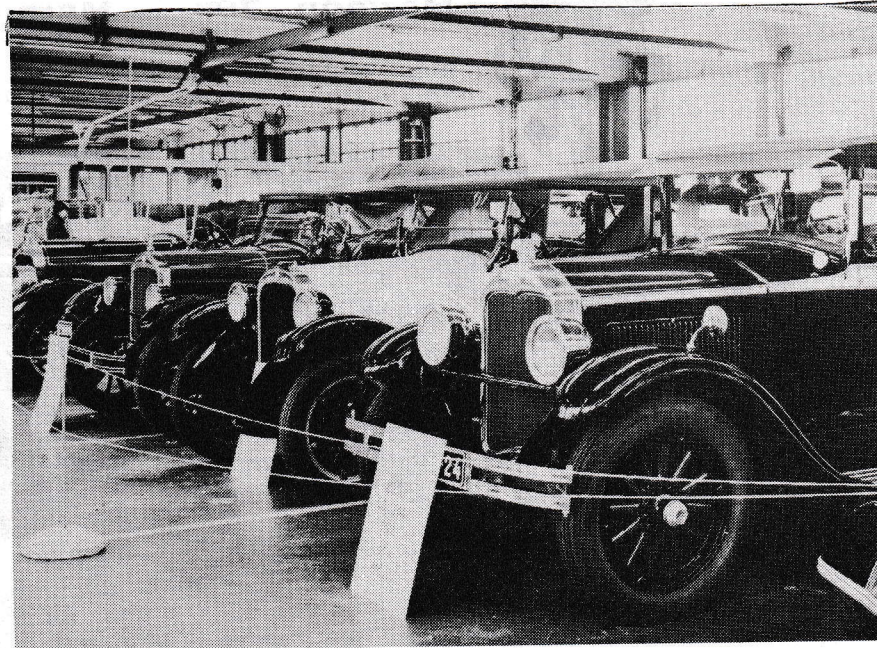
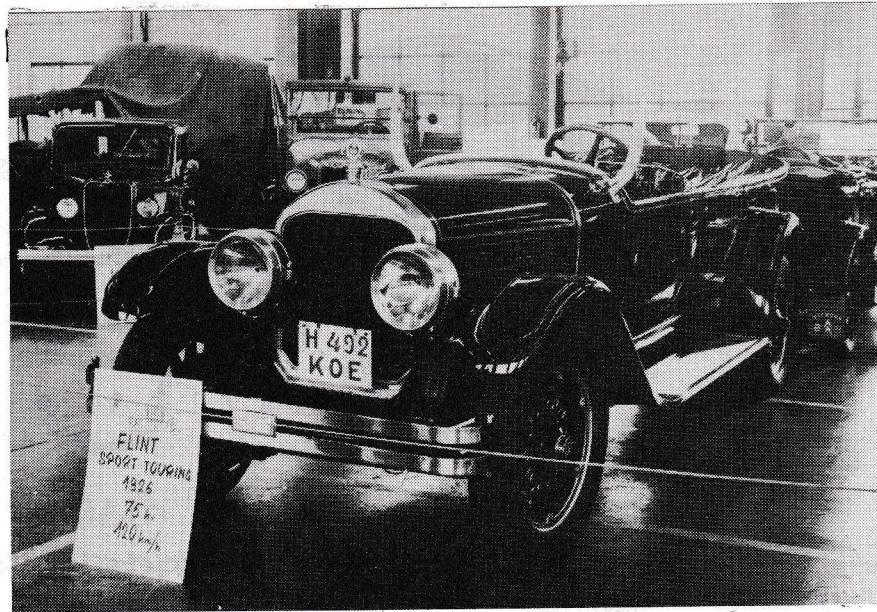
Marmon tarkoittaa kokemusta luotetta-
vaisuutta voimakkuutta kestävyyttä



Lähde: Automotive Industries
2. marraskuuta 1929
käännös J. Vanhatalo
referointi L. Sallinen
valokuvat R. Stolze



NÄYTTELYN KUVASATOA



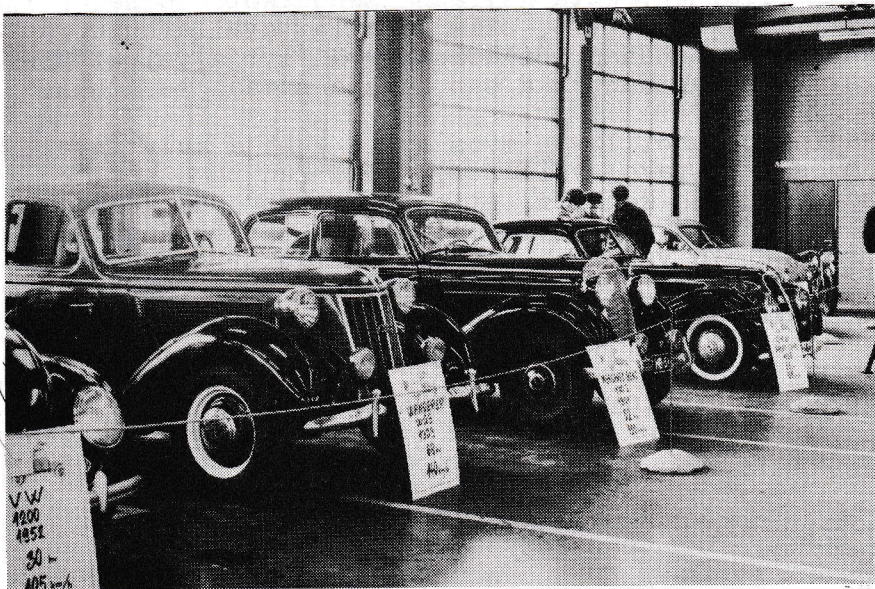
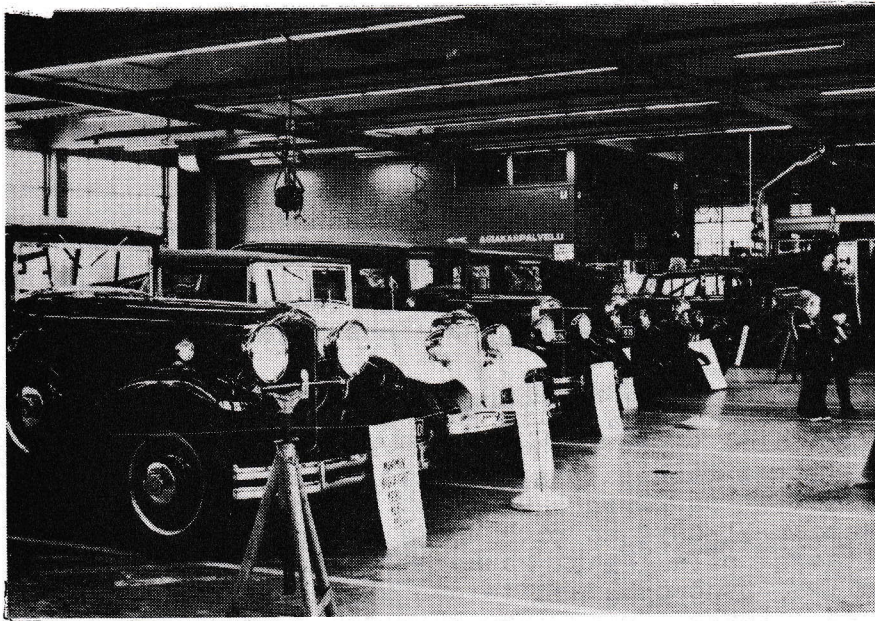
OLAVIN NÄKÖKULMASTA:

Lakalaivapäivien (11.-12.3.) yhteydessä ollut automobiilinäyttely onnistui erittäin hyvin.

Näyttelyn johtajana haluan lausua ensisijaiset kiitokset Oy Scan-Auto Ab:lle ja aktiiviselle jäsenistöllemme. Saumattoman yhteistyön ansiosta näyttelyn rakentaminen ja purkaminen sujui mutkattomasti.

KIITOS !

Olavi



Valokuvat
R. Stolze

Käyräin ajo

Käyrissä on aina ajettava suurella varovaisuudella. Sellaisissa käyrissä, joiden koko mittaa ei voi nähdä, on usein tavaton vaara tarjona sekä vastaantulijalle että itselle, ellei ajoa suoriteta sääntöjen mukaan. Käyrissä, kuten suorillakin teillä, on aina ajettava tien oikeaa syrjää. Jos käyrän muoto on sellainen, että vaunu ei tahdo oikealla syrjällä pysyä, on ehdottomasti vauhtia hiljennettävä, eikä mentävä kielletylle alueelle, sillä jos tien mutkasta tulevat vastaan jotkin toiset ajoneuvot, niin onnettomuus on valmis.

Käyriä ajettaessa alkaa vaikuttaa eräs voima, jota ei suoralla tiellä ole. Tämä ns. keskipakoisvoima pakottaa vaunua ulospäin käyrän kehältä. Kuta suurempi nopeus on, sitä suuremmaksi keskipakoisvoimakin käy. Tämä ilmenee siten, että vaunun takaosa pyrkii ulospäin tieltä. Vaunu ei siis suoraan kulje sitä tietä, mille sitä ohjataan. Samaan suuntaan vaikuttaa vielä lisäksi tien muoto, se kun on jonkun verran kupera, siis syrjiltään matalampi kuin keskeltä.

Käyriin tultaessa on vauhtia pienennettävä kuristamalla kaasua. Sitäpaitsi on ainakin vast'alkajan viisainta polkea kytkin alas, niin että vaunu tulee käyrään omalla voimallansa. Jarrun voimakas käyttäminen käyrässä on vaarallista, sillä silloin luisuu vaunu varmasti, jos jarrutus on liian voimakas. Toiselta puolen jarrua on käytettävä, mutta kohtuullisesti ja varovasti.

On koko lailla eri asia, kumpaan suuntaan käyrä kulkee. Jos käyrän suunta on oikealle, siis samanne päin kuin vaunun kulku-suunta, niin tulee vaunu kulkemaan käyrän sisäsyrjää myöten. Tällöin vaikuttaa keskipakoisvoima tielle päin, ja vaara ei ole suuri. Mutta jos käyrä suuntautuu vasemmalle, niin tulee vaunu kulkemaan ulkosyrjää pitkin, ja silloin voi varomattomasti ajettaessa olla leikki kaukana. Vaarallisuuteen vaikuttaa kuten sanoimme, myös osaltaan teiden väärä rakenne, ne kun ovat yleensä joka paikassa, siis myös käyrissä, kuperat. Oikean tien pitäisi olla sellainen, että käyrässä sen ulkopuoleinen syrjä on korkeammalla kuin muu tie, siis samalla tavalla kuin rautatien rakennuksessa tehdään. Silloin käyrän syrjä vaikuttaisi keskipakoisvoimaa vastaan eikä sen kanssa samaan suuntaan.

Käyräin ajaminen vauhdilla on myös hyvin kumeja kuluttavaa. Tämä johtuu myös keskipakoisvoimasta, sillä kun tämä heittää vaunun takaosaa ulospäin kehältä, niin tulevat pyörät kulkemaan jonkunverran syrjittäin samalla kun ne menevät eteenpäin; ne hankaavat siis tietä vastaan. Katujen kulmauksissa on oikeaan käännätyssä aina tehtävä pieni käyrä, vasempaan käännätyssä taas käännätyssä mahdollisen loivasti.

Lähdeteos: Automobiilioppi vuodelta 1928

Ls

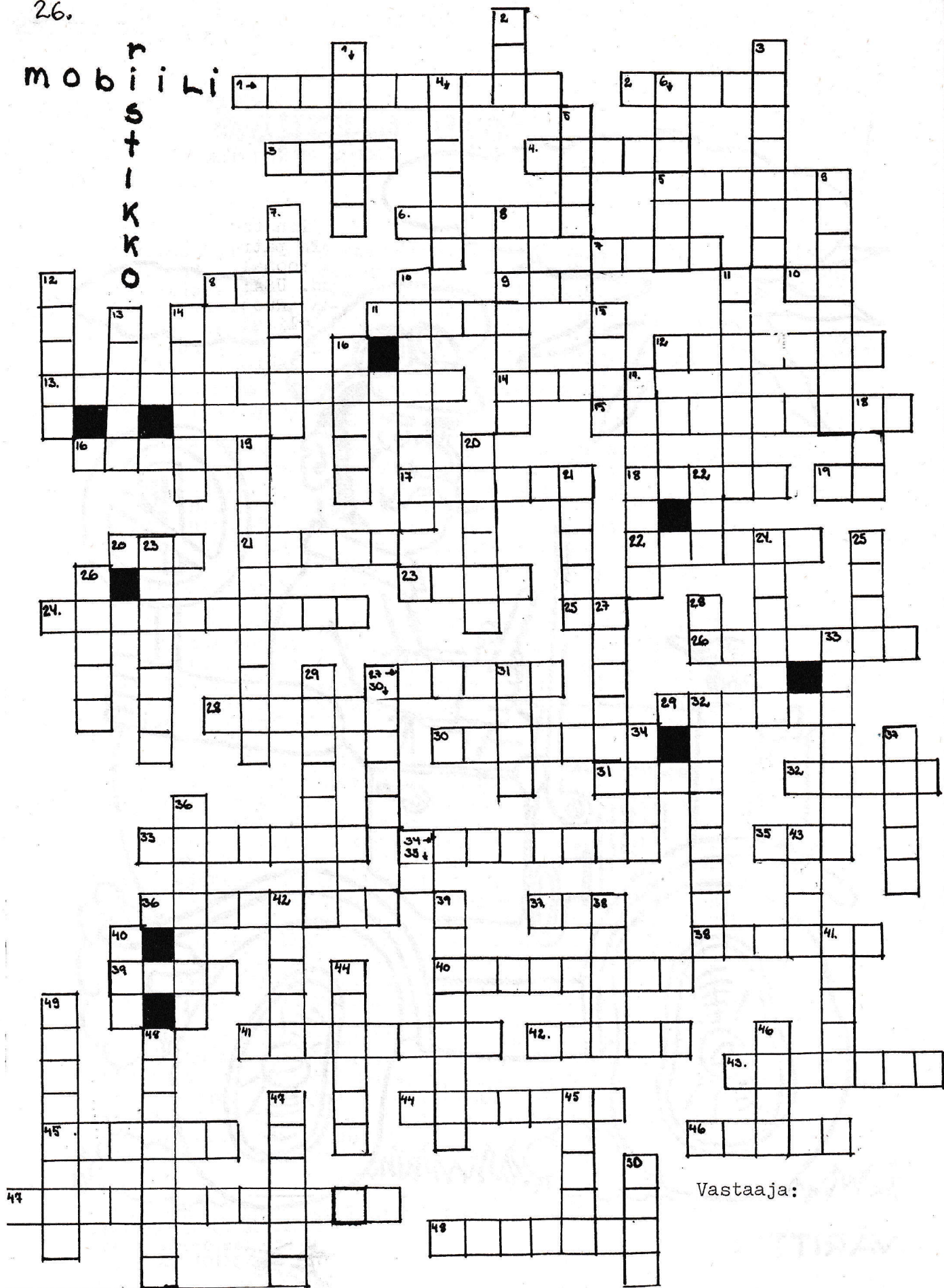
VÄRITYSTEHTÄVÄ
PERHEEN PIENIMMILLE



VÄRITTI :

Palautus 15.6. mennessä
SA-nk, Tampereen Kerho
Pl. 28, 33101 Tampere 10.

mobili
r
s
t
i
k
k
o



Vastaaaja:

Palautus 15.6. mennessä
SA-HK, Tampereen kerho
Pl. 28, 33101 Tampere 10.

"Kuninkuuskyse": linja-auton merkki ?

ristikon vihjeet

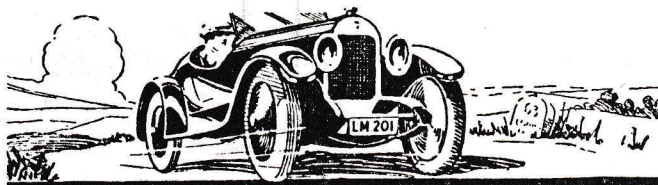
Vaakasuora:

1. oli maan vanhin autoliike
2. ranskal. lyhdynvalmistaja
3. etuvetoinen USA:sta 30-l.
4. kotimainen gummi
5. Dieselin etunimi
6. Howardin ylpeys V-16
7. myös pastilli
8. Büssing-
9. Neckarsulm
10. valmistinmyös aseita
11. Panhardin kiihvain malli
12. kynttilämerkki Italiasta
13. se, toinen kansainvälinen
14. 2-moottorinen, 2-tahtinen
15. Hyrysusy-
16. myös vuoristo K-Euroopassa
17. Fiat'n sisaryhtiö
18. Chevroletin etunimi
19. miljoonia Susilinnasta
20. Ransomien kuormuri
21. Tuomisen Veikon ylpeys
22. tanskal. moottoripyörä
23. Se. Varma. Kotimainen
24. iso 8 Indianapoliksesta
25. kuuluisat engl. pojat, aikukirj.
26. Thomas'n 2-pyöräinen, 6-syl.
27. voimaa Hämeenlinnasta
28. kuuluu myös Chrysler-yhtymään
29. 100 A
30. helmi
31. Espanjan suurin autotehdas
32. α -
33. 404
34. neiti Jellinek
35. auto kuin mies
36. Ahveniston umpikumi kuormuri
37. pyörii, pyörii, pyörii...
38. Molsheimin patruunan etunimi
39. Torinon suurin
40. yleisempi kuin Havin valumaton
41. Linkosuon "vaaleaksi paahdettu"
42. tykkitraktori Ranskasta
43. kuuluisa Ferdinand
44. Matin terästorpedo
45. apuna renkaan vaihdossa
46. Ranen Multi-
47. auto hopeoituine haikaroineen
48. engl. klassikko

Pystysuora:

1. monttuja vaimentava, kurvikkaan nimi
2. hollantilainen - ei lentävä
3. autokaupunki USA:sta
4. ei kuitenkaan virta Lähi-Idässä
5. auto kuun varjossa

6. heimoveljien tekemä linjuri
7. Molsheim'n patruuna
8. jumalana roomal., autona belgial.
9. ilmajähd. USA:sta -ei presidentti
10. automerkki Ruotsista
11. rengas Italiasta
12. Scania-
13. vuoristo Keski-Euroopassa
14. ei Rugby, eikä Star, vaan ...
15. ompelukone- ja autoteht. etunimi
16. aloitti Jakobilla
17. kuuluisa brittil. autoyhtiö
18. helmi Marittan rinnalla
19. Grönlundin Matin ylpeys
20. punainen moottoripyörä
21. kotka
22. Magiruksen kotikapunki
23. Studebakerin halvempi malli
24. näitäkin Magiruksia tuli 3 S:meen
25. GM:n saksal. sillanpääasema
26. auttaa moottoria saamaan paremman täytyössuhteen
27. tuottaa Singeriä ja Hillmannia
28. johtotähti
29. mobilisteille ystäväll. öljy-yhtiö
30. vie perille
31. Harri J:llä on taas sellainen
32. sytytystulppia ja virtalaitteita
33. 12-syl., V-moott. Detroitista
34. STOP
35. tunnettu engl. urheiluauto
36. 30-l. linja- ja kuorma-autona tunnettu
37. ei kuitenkaan Raquel
38. "kuin rakentaisi veistosta" sanoi Mönkäreen Matti
39. kuuluisia gummeja
40. myös Itä-Saksan seisojana tunnettu
41. lordi Llangattockin poika (Henry Roycen ystävä)
42. sähkölaitteistaan tunnettu Robert
43. -Union
44. Korpivaaran nykyedustuksia
45. yksi Fordin tyypeistä
46. The Universal Car'n isä
47. E Type
48. autoissa sota-aikana
49. automuseo
50. Studebaker



Markkinapalsta ostetaan

Hyvä ja halpa piikkilangankiristäjä tai Takra,
äkeineen tai ilman.
Pentti Arvio, puh. 931-751283.

Rengas 5.00 x 20 mielellään nokialainen tai vas-
taava. Jos et ilkee yhtä myydä - myy kaksi.
Juhani Mäkelä, Piirokatu 13, 33400 Tampere 40,
puh. 931-460062.

Chevrolet vm 1937 sopivat iskunvaimentajat. Huo-
nokuntoisetkin huomioidaan.
Arto Rantala, puh. 931-455418.

Harmaata verhoilukangasta Mercedes-Benziin vm 1938.
Heikki Koitto, puh. 931-620416.

Renault vm 1923-29 kaikkia osia sekä Chevrolet
vm 1923 mittari ja takasillan osia.
Veikko Tuominen, Toukolantie 6, 33750 Tampere 75,
puh. 931-645665.

LaSallen ja Peerles vm 1927 kaikkia osia ja alan
kirjallisuutta.
Eero Lehtinen, Huhtasenkatu 33, 33330 Tampere 33.

Harley-Davidsonin ennen vuotta 1923 tehty etuhaa-
rukka, jossa ei ole lampun alla lyhyitä ulkopuo-
lisiä jousia.
Ari Mantila, Riihikatu 6, 39700 Parkano,
puh. 933-2476.

Opel Blitz kuorma-auton vm 1940-43 kaikkia osia.
Mikko Eerilä, Vammala, puh. 932-2820.

Kaikkea Citroën-kirjallisuutta sekä Berline 11-15
osia.
Jarmo Ojala, 39200 Kyröskoski 3, puh. 931-716069.

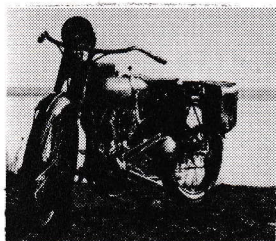
Vanhoja valokuvauskoneita ja alan kirjallisuutta
sekä M-B 170 VA:n jäädyttimen vaippa.
Helge Hakala, puh. 931-410017.

Citroën kuorma-autot
-autot - osat - kirjallisuus.
Matti Grönlund, Kumpulantie 9, 33610 Tampere 61,
puh. 931-620470.

Austin Healey Brite urheiluauto vm 1950-60.
Hillevi Niemi, puh. 931-30313 liikeaikana.

A-Fordin osia.
Antti Kouhi, Kokemäki, puh. 939-561072.

myydään



Harley-Davidson 1000 cc, malli 20 J, vm 1920.
Pyörä on yksityiskohtiaan myöten alkuperäiskuntoaan
vastaavaksi entisöity. Ajokilometrejä entisöinnin
jälkeen 900. Pyörä esitelty Tekniikan Maailmassa 7/71.
Tiedustelut: Sten Söderblom, Koillisväylä 9 A 20,
00200 Helsinki 20. Puh. 90-676830 (koti) ja
90-821022 (toimi).

Zündapp K-500 vm 1952 osina.
Steip-sivuvaunu.
Ford Prefekt, 3 hyvää rengasta, 4 vannetta.
2 uutta Firestone rengasta 6.40-15.
Hyvä Gaz 8-hengen maastoauto vm 56.
Erik Ahonen, Irjalankatu 28, puh. 931-630243.

Porsche 1600 mm, 1963
Raanamo, puh. 931-614884.

Siisti Peugeot 203, vm 1959.
Sakari Siivonen, Rantaperkiö, Härmälänk. 14
puh. 931-650858.

Alkuperäinen amerikkalainen autoradio, noin vuodelta
1948-50. Radio on kunnostettu. Toimii 6 V virralla.
Tiedustelut: 931-653819 /Harri Koivunen.

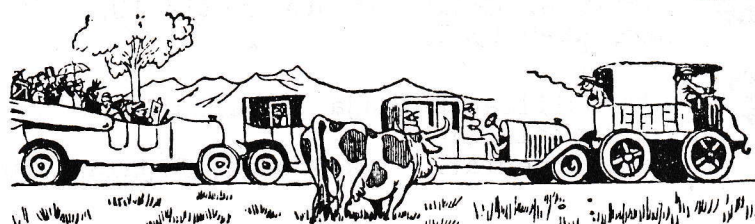
Pikku Mosse vm 1956.
Tiedustelut: Teuvo Turva, Myllykylä, 37200 Siuro.

Näyttelyssä kertyneet vihjeet:

Käsikirjoja:
Chevrolet AD ja LR 1930
-"- P, BA, DA, DC 1934
Chrysler "60" vm 1927
Buick 1930
sekä osia Whippettiin
Chevrolet vm 1929
NV 125 cc, ZC vm 53

Tiedustelut : Simo Pyykkönen, puh. 931-770624 tai
SA-HK, Tampereen kerho, PI 28, 33101
Tampere 10.

Kansitiivisteitä:
Auburn Elgar Lycoming 8syl. vm 1927-31
Auburn sarja H, 8 syl. (Victor 561)
Austin Princess 1948
Dodge 1934-37
Ford Eiffel
Humber Hawk Mark IV kansi- ja pakosarjantiiviste
International 1933-39
Hupmobile 8 syl. 1926-29 (Victor 605)
Opel Kadett 1936-38
Opel Olympia pakosarjantiiviste 1934-37
Olavi Sallinen, 36200 Kangasala, puh. 931-791550.



myydään

Ajo- ja alkuperäiskuntoinen Skoda vm 1951, ajettu 75000 km, hinta 3000 mk.
Harto Yliaho, 2. piiri, 48720 Kymi,
puh. 952-81492 iltaisin.

Reo F 20 Cold Comet kuorma-auto vm 1951.
Mauri Sokka, puh. 935-33138.

Ford 60 vm 1938 moottori, vaihdelaatikko, taka-akseli, lyhdyt ja korin osia.
Kari Antila, puh. 931-440347.

Patentoitu autojen jännitesäätäjä, yleistyypin sopii kaikille tasa- ja vaihtovirtageneraattoreille. Puolivalmiste, varasto ja työvälineet.
Jukka Tuimala, Rautatienkatu 24 C 34, 33100 Tampere 10, puh. 931-29266.

Austin Brite, vm 1962, rätkikattoinen urheiluauto, uusilla renkailla, katsastettu syksyllä.
Heikki Koitto, puh. 931-620416.

Varaosa-autoksi Buick Special vm 1938-39.
Antti Kouhi, Kokemäki, puh. 939-561072.

Täydellinen Mercedes-Benz, tyyppi 230, vm 1939.
Puh. 916-31627.

Varaosa-autoksi melko täydellinen, kolaroitu Opel Olympia, vm 1937.
Arvi Tunkelo, puh. 931-645900/30.

Chevrolet henkilöautot: vm 1949 ja osittain entisöity vm 1953 sekä osia Chevrolet autoihin vm 1938, 1949 ja 1953.
Tiedustelut Veikko Lepistö, puh. 931-766224.

BMW 340 Baumaster vm 1951, osittain purettu, osat tallella. Hintapyynti 350,-.
Mauri Airasmaa, Orivesi, puh. 935-2321 töihin.
Tiedusteluihin vastaa myös Marrku Renko, puh. 931-651562.

Land-Rover vm 1953, lyhyt. Harvinaisen hyväkuntoinen yksilö, joka myydään tarpeettomana.
Antti Kallio, Muolaantie 15, Toijala, Puh. 937-21671.



Mopedi Velosolex vm 1949-50. Täydellinen ja hyvä "ensimmäisen polven mopedi". Hintapyynti 750,-, sekä Renault 4CV, vm 1952. Hyvä, ajokuntoinen, hieno maalaus. Hintapyynti 5.500,-.
Martin W. Ekman, Stenbergintie 10, 02700 Kauniainen, puh. 90-501520.

wihje

Automobiilien kuomuja ja verhoilua suoritetaan suurella ammattitaidolla.
Verhoilumestari Erik Ahonen, Irjalankatu 28, Tampere.

ostetaan

Mercedes-Benz-kuorma-auto tyyppiä L 3500 tai LA 3500 tai L 4500 tai LA 4500 tai L 312 tai LA 312 vuosimallit 1949-56. Myös Gaggenaun-tehtaan tyypit sotien jälkeen kiinnostavat (esim. L 315 tai L 330).
Unimog-maastoauto, kaikki tyypit kiinnostavat valmistuksen alusta lähtien.
Vastaukset tai pienetkin vihjeet Seppo Eronen, Lammastie 12 A 6, Pähkinärinne, 01710 Vantaa 71, puh. 90-847103 iltaisin.

Ford T-mallin vm 1924 takasilta, etuakseli täydellisenä sekä kardaaniputki.
Seppo Siitari, puh. 955-13898.

Ford AA, vm 1928-29 sylinterikansi ja hytti.
Voitto Virtanen, Salo, puh. 924-15511.

Renkaita Fiat vm 23. Koko 765x105 mm. Lievereunat.
Toivo Zetterman, puh. 917-70110.

T-Fordin vm 1923-24 takalokasuojat.
Olavi Sallinen, 36200 Kangasala, puh. 931-791550.

<p>MOOTTORIÖLJYÄ ÖLJYNVAIHTO Voim. 31.3.46 saakka. 1 ltr. Giltig till den 31.3.46. MOTOROLJA UTBYTE AV OLJA</p>	<p>MOOTTORIÖLJYÄ ÖLJYNVAIHTO Voim. 31.3.46 saakka. 1/2 ltr. Giltig till den 31.3.46. MOTOROLJA UTBYTE AV OLJA</p>	<p>MOOTTORIÖLJYÄ ÖLJYNVAIHTO Voim. 31.3.46 saakka. 1/2 ltr. Giltig till den 31.3.46. MOTOROLJA UTBYTE AV OLJA</p>	<p>MOOTTORIÖLJYÄ ÖLJYNVAIHTO Voim. 31.3.46 saakka. 1/2 ltr. Giltig till den 31.3.46. MOTOROLJA UTBYTE AV OLJA</p>
<p>MOOTTORIÖLJYÄ ÖLJYNVAIHTO Voim. 31.3.46 saakka. 1 ltr. Giltig till den 31.3.46. MOTOROLJA UTBYTE AV OLJA</p>	<p>Voiteluainetta (ei moottoriöljyä) Voim. 31.3.46 saakka. 50 gr. Giltig till den 31.3.46. Smörmedel (icke motorolja)</p>	<p>Voiteluainetta (ei moottoriöljyä) Voim. 31.3.46 saakka. 50 gr. Giltig till den 31.3.46. Smörmedel (icke motorolja)</p>	<p>Voiteluainetta (ei moottoriöljyä) Voim. 31.3.46 saakka. 50 gr. Giltig till den 31.3.46. Smörmedel (icke motorolja)</p>

Nykyaikaisen öljykriisin uhatessa lienee aiheellista palauttaa mieleen aika entinen, jolloin voiteluaineita oli mahdollisuus saada vain kuvan kupongeilla.



Teekkarien mainoskulkue Helsingissä vuonna 1938.
Taustalla Hotelli Kämp.