

SA-HK:n Tampereen kerhon k.lehti, kolmas vuosikerta

HYRYSY

No 2

1977



MENOLAINEN

Automobiili = herrasmiesten historiallinen harrastus

Suomen Autobiili-Historiallinen Klubi

Tampereen Kerho r.y.

Postilokero 28

33101 Tampere 10



HYRYSYSY-MENOLAINEN
kerholehti n:o 2/1977



Toimittanut
Maritta Pahlman-Hietanen

Eläessämme Hyrysysymme kolmannen vuosikerran aikaa voidaan todeta, että lehdestä on tullut okeellinen osa kerhomme toimintaa: sen ilmestymistä osataan jo innolla odottaa. Kiertokirjeiden ohella lehti välittää tietoa odotettavissa olevista tapahtumista, tilaisuuksista jne. Tämän lisäksi julkaisumme pyrkii tarjoamaan tietynlaista "harrastaviihdettä" lukijoilleen, mutta myöskin kartuttamaan jäsenistön automobiilitietoutta. Se siis pyrkii edesauttamaan mielekästä yhteistoimintaa tarjoamalla foorumin automobiilihenkiselle keskustelulle, tiedonvälitykselle, materiaali- vaihdannalle jne.

Tämän tarkemmin ei liene tarpeen tavoitettamme määritellä, koska lehteä halutaan mahdollisimman vähän kangistaa kaavoihin. Persoonallisuuttaan lehti ylläpitääkin parhaiten sillä menettelyllä, että julkaistava materiaali kootaan koko jäsenistön keskuudesta. Kenenkään ei siis tule epäroйдä tarttua kynään silloin, kun kerrottavaa on mielessä. Näissä puitteissa tärkeintä on asia, idea ja halu tuoda se julki, pilkun sijoittelulla ei ole merkitystä!

Tällä kertaa oli aineistoa tarjolla kiitettävästi, kustannus- syistä jouduimme jopa jättämään siitä osan seuraavaan numeroon. Mukava on ollut saada artikkeleita ja ilmoituksia myös muiden kerhojen piiristä. Vaikka Hyrysysy onkin lähinnä tamperelaisten oma kerholehti, luetaan sitä ilmeisen laajalti myös muualla Suomessa. Painosmäärä onkin ollut tapana pitää niin suurena, että voimme eri tilauksesta kaupitella irtonumeroita myös muiden kerhojen harrastajille (tälläkin kertaa lehteä voi tilata osoitteella: M. Pahlman-Hietanen, Kauppakatu 5, 37100 Nokia tai puh. 931-414474 kotiin, 931-35333/348 työhön).

Tampereen Kerhon tavoitteena on aikaansaada ensi vuonna kolme Hyrysysyä: ensimmäisen on määrä ilmestyä heti alkuvuodesta samoin toimittajavoimin kuin käsillä olevakin lehti, toinen ilmestyy loppukevästä ja kolmas syksyllä. Muistakaa Menolaista taas artikkeleilla, kirjeillä, ilmoituksilla, kuvilla yms. Sana on vapaa!

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Kiitoksia, ystävät!

Taas on yksi automobiilikesä mennyt iloineen ja vastoinkäymisineen. Uskon ilon aiheita olleen meistä itsekullakin voittopuolisesti.

Kerhon ilonaihe on Restaurannan edistyminen taas kukonaskeleen eteenpäin. Tästä johtokunnan kiitokset kaikille talkoissa ja työtehtävissä mukana olleille kerholaisille. Laskemattomat on ne työtunnit, joita uutterimmat kerholaiset ovat yhteisen toimintakeskuksemme hyväksi tehneet. Kiitokset siitä, teille uurastajat!



Myöskin monet liikelaitokset ja toiminimet ovat pyyteettömästi tukenet kerhomme toimia Restaurant-projektin eteenpäin viemisessä. Parhaat kiitokset. Mahtava on myös se avun määrä, jolla Yhtymä Sallinen tänäkin kesänä on kerhon toimia avustanut. Yhtymä Sallisen ta saamamme materiaali- ja työkonelajhoitukset ovat luoneet sen van-kan pohjan, jolle koko RR-projektin edistyminen on voinut nojautua. Lämpimät henkilökohtaiset ja johtokunnan kiitokset koko Sallisen automobiiliperheelle.

Kesän mentyä jatkuu kerhon toiminta "tuttuun tapaan". Kerhoiltojen aika, paikat ja aiheet ilmenevät kiertokirjeistä. Pikkujoulua vietämme taas oman kurkihirren alla Restaurannassa. Mutta, miksi meitä on näissä yhteisissä tilaisuuksissamme monasti niin kovin vähän.

Mitä Sinä odotat kerhon toiminnalta? Onko kerhon jäsentilaisuudet liian kaavamaisia? Onko "puhdashenkinen automobiilitoiminta" unohtunut bussineksen ja talkooryntäilyn alle? Ehkä! Mutta älä jää filosofoimaan näitä ajatuksia mobiilikammioosi, vaan tule mukaan aktiiviin jäsentointaan! Parhaan palautteen ja katteen maksamallesi jäsenmaksulle saat ottamalla osaa mahdollisimman moneen kerhomme tilaisuuteen. Jos toivot toiminnaltamme lisää, tee siitä ehdotus!

Johtokunta suunnittelee nyt ensivuoden toimintaa. Pääsuuntauksena on toiminnan painopisteen siirto Restaurannasta varsinaiseen automobiilitoimintaan: näyttely keväällä, varaosa- ja kalustotietojen keräämisen vauhdittaminen, tutustumismatkat jne.

Nyt voit parhaiten vaikuttaa tulevaan toimintaan! Ota minua tai ketä tahansa johtokunnan jäsentä hihasta. Pysäytä kuuntelemaan ja kerro toivomuksesi, ajatuksesi tai vaatimuksesi.

Käy, soita tai lähetä savumerkkejä - ota kantaa oman kerhosi toimintaan.

22.9.1977

Tomppa

XVIII RETKEILYAJOISTA

Kovin epävarmoin tuntein otimme ajojen järjestämisen vastaan. Lama löi leimansa ajoihimme joka suunnalta, mutta mitään suurempia takaiskuja emme sillä alueella onneksemme kokeneet.

Olemme keskuudessamme suorittaneet arvostelun tekemisistämme ja tekemättä jättämisistämme. Monen asian olisimme järjestäneet paremmin, jos olisimme arvanneet tai osanneet tai voineet. Kaikesta huonosta tai kielteisestä pyydämme osanottajilta anteeksi.

Osanottajien runsaus ilahdutti meitä järjestäjiä suuresti. Kaikesta huolimatta tänne "kurjalle kehitysalueelle" uskaltautui 79 reitin kiertävää automobiiliä ja tämän lisäksi vielä muutama biili, joka ei vielä uskaltanut kuin näyttelyyn. **KAIKILLE OSANOTTAJILLE PARHAAT KIIITOKSEMME!**

Piristynein ja rohkaistunein mielin tulemme joukolla osallistumaan seuraaviin toisten kerhojen järjestämiin ajoihin.

Savon kerho r.y./ Seppo Vuokkomaa

Tämä Voorti
se on sitten
vasta auto!



Yksi XVIII retkeilyajojen menestyksekkäimmistä automobili-
listeistä, Voitto Rantanen Savon maisemissa.

Voiton voitot:

- Mobil-palkinto yhdessä Matti Järvenpään kanssa
- 2. sija entisöintikilpailussa
- 12. sija ajokilpailussa.

Seuraavilla sivuilla ajojen tuloslistaa.

SA-HK:n XVIII Retkeilyajot Kuopiossa 28.-29.5.1977

Kilpailujen tulokset:

Luokka 1. Ajokilpailu ennen vuotta 1941 valmistetuille henkilöautoille:

1.	Markku Pönkänen	Ford	1939	Helsinki	12	pistettä
2.	Matti Järvenpää	Oldsmobile	1925	Tampere	11	"
3.	Aulis Pakula	Stutz	1926	Helsinki	11	"
4.	Jukka Lindroth	Reo	1928	Turku	11	"
	Jorma Hakala	Nash	1939	Raahе	11	"
6.	Paavo Niemi	Ford	1925	Sillakajoki	11	"
7.	Yrjö Amberla	Maybach	1931	Helsinki	10	"
8.	Veijo Pesonen	Fiat	1923	"	10	"
9.	Matti Talvio	Morris	1932	Keski-S.	10	"
10.	Bengt-Göran Ena	Oldsmobile	1919	Pietarsaari	9	"
	Pentti Arvic	Ford	1928	Tampere	9	"
12.	Voitto Rantanen	Ford	1919	Turku	9	"
13.	Pentti Rajala	Ford	1937	Et.-Pohjamaa	9	"
14.	Rauno Renko	Essex	1930	Tampere	9	"
15.	Esko Virkkala	Ford	1927	Keski-S.	9	"
	Eero Ravi	Chevrolet	1928	Kymen k.	9	"
17.	Esko Veinio	Ford	1926	Helsinki	8	"
18.	Taisto Lehtonen	Buick	1937	Turku	8	"
	Reino Krouvila	Cadillac	1928	Turku	8	"
20.	Alpo Hintikka	Willys-K.	1926	Keski-S.	8	"
21.	Markku Renko	Chevrolet	1928	Tampere	8	"
	Veikko Tuominen	Dodge	1924	Tampere	8	"
23.	Olavi Raunala	Chevrolet	1938	-	8	"
24.	Seppo Siitari	Ford	1924	SA-HK	8	"
25.	Paavo Honkala	Ford	1928	Pietarsaari	8	"
26.	Uolevi Kekko	Ford	1926	Keski-S.	8	"
27.	Aarno Koivikko	Ford	1926	"	8	"
28.	Tuomas Hautajoki	Ford	1924	-	8	"
29.	Raimo C. Honkanen	Chrysler	1939	SA-HK	7	"
30.	Heikki Jääskö	Buick	1927	"	7	"
31.	Viestikoulu/Puisto	Locomobile	1928	"	7	"
32.	Dage Groop	Studebaker	1920	Pietarsaari	7	"
33.	Kari Tokola	Chrysler	1928	SA-HK	7	"
34.	Juha Toivonen	Fiat	1927	Päijät-Häme	6	"
35.	Jaakko Eskelinen	Buick	1939	Savon k.	6	"
36.	Pertti Tuovinen					

37.	Maaherra Risto Hölttä/ Pertti Tuovinen Teuvo Immonen	Ford Ford	1930 1931	Savon kerho "	6 6	pistettä "
38.	Oiva Virtanen	Chevrolet	1928	Tampere	6	"
39.	Mauno Kumpulainen Timo Raikko	" Studebaker-29	1927 -	Turku -	6 6	" "
41.	John Strang	Ford	1928	Pietarsaari	6	"
42.	Reijo Keski-Hannula	Oldsmobile-28		Vaasa	6	"
43.	Sauli Tiikkala	Ford	1926	SA-HK	5	"
44.	Osmo Toivonen Matti Hannila	Ford M-B	1925 1939	Keski-S. SA-HK	5 5	" "
46.	Seppo Hacklin Matti Ervasti	Erskine Oldsmobile-27	1927 -	PHijät-H. SA-HK	5 5	" "
48.	Raimo Tepponen	Ford	1929	Kymen k.	4	"
49.	Jaakko Lehto	Willys-K.	1928	Tampere	4	"
50.	Voitto Virtanen	Ford	1930	Keski-S.	4	"
51.	Aarne Salminen	Rugby	1926	"	3	"
52.	Tapani Koski	Chevrolet	1931	Helsinki	3	"
53.	Reijo Järvinen	Ford	1927	Keski-S.	2	"
54.	Voitto Virtanen	"	1926	Turku	2	"

Luokka 2. Ajokilpailu ennen vuotta 1956 valm. henkilöautoille:

1.	Matti Louhelo	Chrysler	1951	Turku	11	pistettä
2.	Onni Hakulinen	Tetraplan	1952	Tampere	11	"
3.	Pertti Vihervirta	M-B	1957	Turku	10	"
4.	Vaasan Veteraaniautos.	Volvo	1951	Vaasa	10	"
5.	Reijo Tuominen	M-B	1951	Keski-S.	8	"
6.	Hannu Asunta	Amstrong	1951	"	7	"
7.	Bengt Fröjd	Hillman	1952	Kymen k.	7	"
8.	Tapani Pakkanen	M-B	1951	SA-HK	6	"
9.	Juha Viiskoski	Moskvits	1955	Savon k.	6	"
10.	Heikki Halonen	Rover	1953	"	6	"
11.	Pekka Virtanen	Fiat	1954	Turku	5	"
12.	Kari Leusu K. Piirainen	Ifa Citroen	1956 1952	Joussu SA-HK	5 5	" "
14.	Risto Hietanen	BMW	1951	Tampere	4	"
15.	Pertti Kyöstilä Juha Kinnunen	M-B Standard	1951 1956	PHijät-H. Savon k.	4 4	" "
17.	Reijo Kulmala Pentti Palonen	Ifa M-B	1955 1951	Turku Keski-S.	4 4	" "

Luokka 3. Ajokilpailu ennen vuotta 1936 valm. moottoripyörille:

1. Pekka Urrila BMW 1933 Tampere 9 pistettä

Luokka 4. Ajokilpailu ennen vuotta 1945 valm. kuorma- ja erikoisautoille:

1. Pertti Hytölä Ford 1934 Keski-S. 9 pistettä
 2. Jalmari Konttinen Sisu 1936 Savon k. 9 "
 3. Savon kerho/R. Marttila Chevrolet 1936 " 8 "
 4. Risto Höylä Ford 1924 Keski-S. 6 "

Luokka 5. Ajokilpailu naisautomobilisteille:

1. Tuija Skaffari M-B 1956 Tampere 9 pistettä
 2. Leila Sallinen Studebaker-38 " 9 "

Luokka 6. Entisöinnin laatukilpailu ennen vuotta 1931 valmistetuille autoille:

1. Aulis Pakula Stutz 1926 Helsinki
 2. Voitto Rantanen Ford 1919 Turku
 3. Markku Renko Chevrolet 1928 Tampere

Luokka 7. Entisöinnin laatukilpailu ennen vuotta 1941 valmistetuille autoille:

1. Aulis Pakula Chevrolet 1931 Helsinki

Luokka 8. Asu-ajoneuvokilpailu ennen vuotta 1945 valmistetuilla autoilla matkaaville:

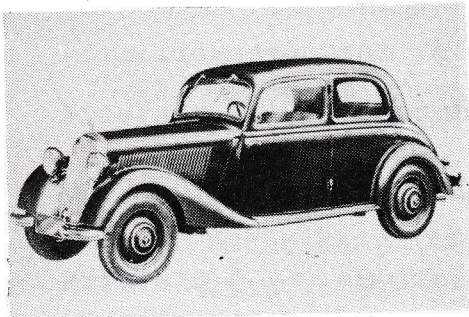
1. Paavo Niemi & Co Ford 1925 SA-HK/Siikajoki
 2. Veijo Pesonen & Co Fiat 1923 Helsinki
 3. Matti Talvio & Co Morris 1932 Keski-S.
 4. Alpo Hintikka & Co Willys-K. 1928 "
 5. Taisto Lehtonen & Co Buick 1937 Turku

Luokka 9. Pisimmältä saapunut osanottaja:

Reino Krouvila Cadillac 1938 Turku/Nousiainen

Mobil-palkinto:

Matti Järvenpää, Tampere ja Voitto Rantanen, Turku.



Mercedes-

harrastajat
kokoontuivat Tampereella

Mercedes-Benz -autoja harrastavat kokoontuivat ensimmäiseen valtakunnalliseen yhteispalaveriinsa 10.9.1977 Tampereella. Oheisena muutamia tiivistelmiä kokouspöytäkirjasta:

- Yhteistoimintaa viedään eteenpäin omana "Mersu-harrastajien" ryhmänä.
- Selvitetään SA-HK:n kanta tämän tapaiseen "merkki-jaokseen".
- Tiedottamiseen käytetään kiertokirjeitä ja ainakin nyt aluksi SA-HK, Tampereen Kerhon kerholehteä.
- Seuraava yhteispalaveri Keski-Suomen Kerhon Talvi-ajojen yhteydessä.
- Yhteistoiminnan kehittämistä varten valittiin seuraava työryhmä:

Erik Rosenqvist, kokoonkutsuja, Tampere, puh. 931-443327.
 Seppo Eronen, Helsinki kotiin
 Pentti Palonen, Jyväskylä
 Taisto Lehtonen, Turku
 Erkki Venetmäki, Tampere

*

Samantyyppinen yhteiselin on syntynyt CADILLAC-mobilistien piirissä kuluvan vuoden helmikuussa. Cadillac-klubin tarkoituksena on mm. kerätä ja kortistoida tiedot ao. harrastajista, kalustosta, varaosista, tarvikkeista jne. Jäseniä perustetussa klubissa on tällä hetkellä n. 20 ja puheenjohtaja Reino Krouvila (puh. 921-715334) toivottaa uudet C-harrastajat lämpimästi mukaan toimintaan.

* * *

ONNISTUNUT RUSKARETKI VEHKAKYLÄÄN

Noin 25 kerholaista oli mukana Tampereen kerhon jo perinteiseksi muodostuneella Ruskaretkellä. Lähtö tapahtui 18.9. klo 10.00 Linja-auto-asemalta. Helge Hakala oli tapahtuman ratamestarina, ja lounaspaikaksi Helge oli valinnut Vehkakylän lomakylän Padasjoella. Kaunis sää ja syysviejättävät maisemat hemmottelivat retkeläisiä. Tunnelma oli korkealla, ja varsinkin TIMOLLA matkanneet - täysi lasti - olivat tyytyväisiä matkaansa. Eniten menettivät ne kerholaiset, joita ei määräaikaan mennessä näkynyt lähtöpaikalla.

MIKSI NÄIN ???

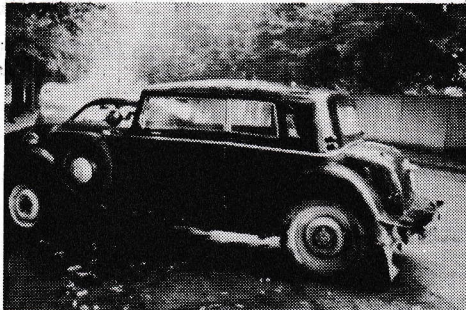
Kerhojen järjestämät vappu-, juhannus-, ruska-, roska-, talvi- ym. ajot ovat aina jäsenistön hyvin suosimia. Kuitenkin niissä on eräs piirre, joka on jo vaivannut pidempään allekirjoittanutta ja heitänkin sen tässä niinkuin keskustelun pohjaksi.

Jostakin syystä näiden ajojen organisoijaksi on aina valittu henkilö, joka haluaa pitää tiedot reitin suunnasta, pääte pisteestä ja muustakin ajoon liittyvästä täysin omana tietonaan. En löydä moिसelle menettelylle mitään järkevää selitystä. Jos ko. menettelyn takana on vaan tarkoitus rajoittaa osallistumismäärää tai sulkea muutoin pois jokin osa harrastajista (johonka toimenpiteeseen ei tietääkseni ole mitään aihetta), on jotakin taas pahasti vinossa.

Siispä kun seuraavalla kerralla retkeillään talvella tai kesällä, tuodaan esille selvästi, mistä lähdetään ja minne mennään. Onhan se kotonakin reilumpaa sanoa, mistä isäntä äkkiä löytyy, jos tarvitaan. Samoten reitin suuntaan voi mobilisti jo ennakoita suunnitella joitakin vihjeiden tarkistuksia, joita harrastajalla aina on muistivihossaan muutama sivullinen.

Siis seuraavaa retkeä suunnittelevien tietoon: kaikki turhanpäiväinen salailu pois.

Toivoo Matti Järvenpää



löytö

Hyrysysyn toimitus on onnistunut metsästämään todella kuumaa ja ajankohtaisen vihjeen: salainen agenttimme on jäljittänyt oheisen auton. Löytöpaikka n. 80 km Helsingistä. Auto on ajokunnossa. Ilmoitamme auton sijaintipaikan todella kiinnostuneelle, tulisieluiselle harrastajalle, jobbarit älkööt vaivautuko! Vastaukset Hyrysysy-Menolaisen toimitukseen nimimerkillä "Intoa riittää".

HÄN TULI, NÄKI JA VOITTI....

Näin kertoo historia, mutta Bothnia 77:stä puheenollen voidaan sanoa:
hän tuli, osallistui ja voitti

Juuri ennen Bothnia-rallin lähtöhetkeä saapui ystävämme Esko Vainio mobilistikollegan Markus Järven kanssa lentäen veteraaniyksityiskoneella Kruunupyyn lentoasemalle. Mutta - ilman autoa. Esko tuli luokseni kysyen tahdikkaasti mahtoiko osanottajien joukosta löytyä joku, jonka autossa olisi paikka vapaana. Varmasti jotakin saadaan järjestetyksi, odotahan. Menin kollegani John Strangin luo keskustelemaan. Tiesin kyllä, että John oli samalla viikolla ollut ensimmäisellä koeajolla "talven entisöimistyön" kanssa T-Ford vuodelta 1923. John joka aikaisemmin ei ollut ollut missään tekemisissä T-Fordin kanssa eikä ennen ajanut sellaista oli ehtinyt sekä ajaa kolarin autotallinsa oven kanssa että muuta sekalaista jännittävää, jota sattuu kun ensi kerran hoitaa vaihteet jaloilla. No, sehän ei ollut varsinainen kertomukseni aihe. Koska John osallistui ralliin A-Fordillaan ei T-Ford ollut käytössä.

Sovimme, että kysyisimme Eskolta haluaisiko hän "vihkiä" T-Fordin. Sanottu ja tehty. Kysyimme ja hän ihastui ajatuksesta. Sitten meillä olikin ratkaistavana monta käytännön ongelmaa.

Koska auto oli rekisteröimätön, täytyi hankkia "keltaiset kilvet". Sellaisten saaminen käsiin lauantai-aamuna vaati sekä mielikuvitusta että hyviä suhteita, mutta onnistuihan se.

Johnin autotallista sai Esko itse etsiä työkalut ja varaosat, joita matkan aikana luuli tarvitsevansa. Kun autolla ei tositarkoituksessa ole aikaisemmin ajeltu oli bensiinitankki luonnollisesti tyhjä ja akku ilman virtaa. Ilman virtaa vielä selviytyy - on olemassa magneettosytytys ja bensiiniä voi ostaa. Kun on luja tahto selviytyy melkein kaikesta kuten Esko teki. Hän sai selvitä huolista omin käsin, sillä rallissa on kaikilla tarpeeksi huolehtimista omassa itsessään ja omissa ongelmissaan niin myös Johnilla.

Vähitellen kaikki valmistelut saatiin suoritetuksi ja Ford pääsi matkaan noin 40 muun osanottajan kanssa.

Lounastauolla monet odottivat jännittyneinä - onko Ford selviytynyt. Kaikki hyvin - se tuli - ja maaliin saakka. Iltapäivällä laskettiin tuloksia, ja kukapa muu olisi voittanut ellei Ford T 1923, kuljettaja Esko Vainio - T-Ford-tohtori Järvenpäästä.

Kuka muu olisi selviytynyt sellaisella kunnialla rallista vieraalla autolla ?
Vielä kerran: Hän tuli, osallistui ja voitti.

BMW - moottoripyörien historiaa

Tässä kirjoitussarjassa tullaan tarkastelemaan BMW - moottoripyöriä, niiden taustaa, kehityksen tyypillisiä piirteitä ja lyhyesti joitakin yksittäisiä mallejakin. Lisäksi käsitellään BMW:n kilpailutoimintaa, joka erityisesti 1930-luvulla oli voimaperäistä sekä nopeusennätysaavutuksia. Nyt esillä olevassa ensimmäisessä osassa pyritään antamaan kuvaa BMW - pyörien taustasta sekä varhaisimmista malleista.

Bayerische Motoren Werke (BMW) sai oikeastaan alkunsa vuonna 1911. Silloin perusti Gustav Otto, nykyaikaisen nelitahvimoottorin keksijän Nikolaus August Otton poika Müncheniin Saksaan 'Gustav Otto Flugmaschinen Fabrik', joka valmisti lentokoneita. Vuonna 1916 tähän yritykseen yhtyi Rapp-Motoren Werke, lentomoottorien valmistaja. Näin muodostuneen yhtiön nimeksi tuli alkuun 'Bayerische Flugzeugwerke AG' (BFW), mutta vähän myöhemmin nimi muutettiin Bayerische Motoren Werke AG:ksi (BMW).

Yhtiön muodostajina olivat insinöörit Karl Rapp ja Max Friz. Friz oli suunnitellut ensimmäisen saksalaisen käyttökelpoisen lentokonemoottorin jo vuonna 1912.

Bayerische Motoren Werke valmisti ennen I maailmansotaa ja sen aikana pelkästään lentokoneen moottoreita. Saksalaiset hävittäjäkoneet olivat tuolloin BMW-moottoreilla varustettuja. Mm. kuuluisa hävittäjä-ässä Richthofen kiitti näiden moottorien erinomaista laatua. Max Frizin viimeisellä sodanaikaisella lentomoottorikonstruktiolla (BMW IV Höhenflugmotor) saavutti Franz Diemer vuosi sodan päättymisen jälkeen siihen aikaan hämmästyttävän lentokorkeuden 9760 m.

Versaillesin rauhansopimuksessa I maailmansodan jälkeen voittajavallat kielsivät Saksalta lentokoneiden ja lentomoottorien valmistuksen. Niistä jäi enää BMW:lläkin muistuttamaan nykyinkin käytössä oleva tuotemerkki, joka on keskiöltään sini-

valkoinen ja symbolisoi pyörivää lentokoneen potkuria.

Insinööri Frizin ensimmäisiä suunnittelutöitä sodan jälkeen olivat laivamoottorit, joita BMW ryhtyi valmistamaan. Muita tuoteryhmiä tällöin olivat paineilmajarrut, metalliset työkalukaapit, joihin käytettiin aikanaan lentokoneenrakennusta varten hankittuja materiaaleja, toimistohuonekalut sekä ali-hankintoina suoritettut valutyöt.

Mutta heti 1920-luvun alussa BMW-tehtaalla suunniteltiin ja valmistettiin myös ensimmäinen moottoripyörä. Se oli varustettu berliiniläisen Kurier-tehtaan 148-kuutioisella kaksitahtimoottorilla ja nimeltään se oli Flink. Pyörästä tuli suosittu, ja se menestyi markkinoilla hyvin.

Seuraava vaihe BMW-moottoripyörien kehitystä ajatellen oli insinööri Frizin kehittämä kaksisylinterinen 498-kuutioinen (68 mm x 68 mm) boxerimoottori, 'Bayern Kleinmotor' Typ M 2 B 15, jota valmistettiin vuosina 1920-1922. Tätä moottoria myytiin monille saksalaisille moottoripyöränvalmistajille. Suurin M 2 B 15:n ostaja oli Victoria, muita esimerkiksi RS, Heller, SBO, Bayerland, Karü, SMW, Bison ja Corona. BMW-tehtaalla valmistettiin näiden moottorien lisäksi lisenssi-valmistuksena Helios-moottoripyörää, joka sekin oli varustettu M 2 B 15-moottorilla.

Kaikille yllä mainituille pyörille oli ominaista, että kaksisylinterinen boxerimoottori oli sijoitettu runkoon siten, että toinen sylinteri osoitti eteen, toinen taakse. Toisiovento tapahtui yleensä ketjulla, kuten oli Helioksessakin laita.

Mutta lisenssi-valmistuksena BMW:llä tehdyssä Helioksessa oli monia puutteellisuksia, eikä se menestynyt siihenkin aikaan kireässä kilpailussa markkinoilla. Vuonna 1922 tehtiinkin BMW:llä päätös, että luodaan itsellä kokonaan uusi konstruktio, oma BMW-moottoripyörä.

Uuden pyörän suunnittelijana oli jälleen Max Friz. Hänen oma-peräisten ideoidensa pohjalta tehtiin kokonaan uudentyyppinen

moottoripyörä: kevyt putkirunko, johon asetettiin poikittain boxerimoottori. Moottorin kanssa kiinteään yhteyteen oli rakennettu kolmivaihteinen vaihdelaatikko, josta voimansiirto takapyörään tapahtui akselilla eikä ketjulla tai hihnalla.

Perusrakenteeltaan pyörä oli täysin uudentyyppinen aikalaissuunsa verrattuna. Sen moottorin sylinterimitat olivat samat kuin aikaisemmassa tehtaan moottorissa M 2 B 15, mutta muuten kone oli lähes täysin uudistettu. Moottori kehitti 8,5 hv 3300 kierroksella minuutissa. Se oli sivuventtiilikone, ja puristussuhde oli 5 : 1. Pyörä painoi ainoastaan 122 kg, ja huip-
punopeus oli 90 km/t.

Tyyppimerkinnäksi tuli BMW R32. Pyörä esiteltiin ensimmäisen kerran Pariisin auto- ja moottoripyöränäyttelyssä v. 1923. Se oli näyttelyn sensaatio. Vaikka sen hinta oli korkea, 2200 RM, siitä tuli nopeasti suosittu pyörä erityisesti luotettavuutensa ansiosta.

Kun BMW:llä tehtiin oma moottoripyörä, M 2 B 15-moottorin valmistus ja myynti muille moottoripyörätehtaille lopetettiin. Näin loppui myös Helioksen valmistus. Eniten asiasta kärsi kuitenkin Victoria-tehdas. Mutta se kiinnitti BMW:ltä palvelukseensa insinööri Martin Stollen, joka suunnitteli Victorialle oman kaksisylinterisen 496-kuutioisen kansiventtiiliboxerin.

Todettakoon kirjoituksen ensimmäisen osan lopuksi, että autojen valmistus BMW:llä alkoi vasta v. 1928. Tuolloin Bayerische Motoren Werke osti saksalaisen yhtiön, johon kuului myös pieniä henkilöautoja valmistava Dixi-Werke. Tämä tehdas oli saanut alkunsa jo v. 1896 Fahrzeugfabrik Eisenachina, ja se valmisti Dixi-autoja sekä lisenssivalmistuksena englantilaisia Austin Sevenejä. Kun yhtyminen tapahtui v. 1928, markkinoille tuli BMW-yhtiön piiristä ensimmäinen auto, BMW-Dixi.

Tässä kirjoitussarjassa on käytetty seuraavia kirjallisia lähteitä:

- Frostick, Michael: BMW The Bavarian Motor Works. Lontoo 1976.
- Handbuch für BMW-Räder Typ R11 (Serie 3) und R16. München 1932.

- Härtel, Heinz: BMW Motorräder. Typen und Technik. München 1977.
- Krackowitzer, Helmut: Vater der Kompressor-BMW. Zum Geburtstag von Dipl.Ing. Rudolf Schleicher. PS die Motorradzeitung. Nr. 8/August 1977.
- Mai, Hans-Joachim: 1000 Tricks für schnelle BMWs. Stuttgart 1972.
- Piekalkiewicz, Janusz: Die BMW Kräder R12/R75 im Zweiten Weltkrieg. Stuttgart 1977.
- 'Scipio': Solide Reife: BMW R11. Das Motorrad 30.11.1974.
- Simsa, Paul: Der Mann, der BMW auf Tempo brachte. (Rudolf Schleicher 80 Jahre). Das Motorrad 27.7.1977.
- Schneider, Peter: Das Zweirad im Wandel der Zeit. München 1956.
- Tragatsch, Erwin: Motorräder Deutschland, Österreich, Tschechoslowakei. Stuttgart 1967.
- Tragatsch, Erwin: Motorräder. Berühmte Konstruktionen. Bielefeld 1976.
- Woollett, Mick: Maktkamp före kriget. MC-Nytt, Nr. 6/ Juni 1971.

Pekka Urrila

(Ks. kuvat seur. sivulla)

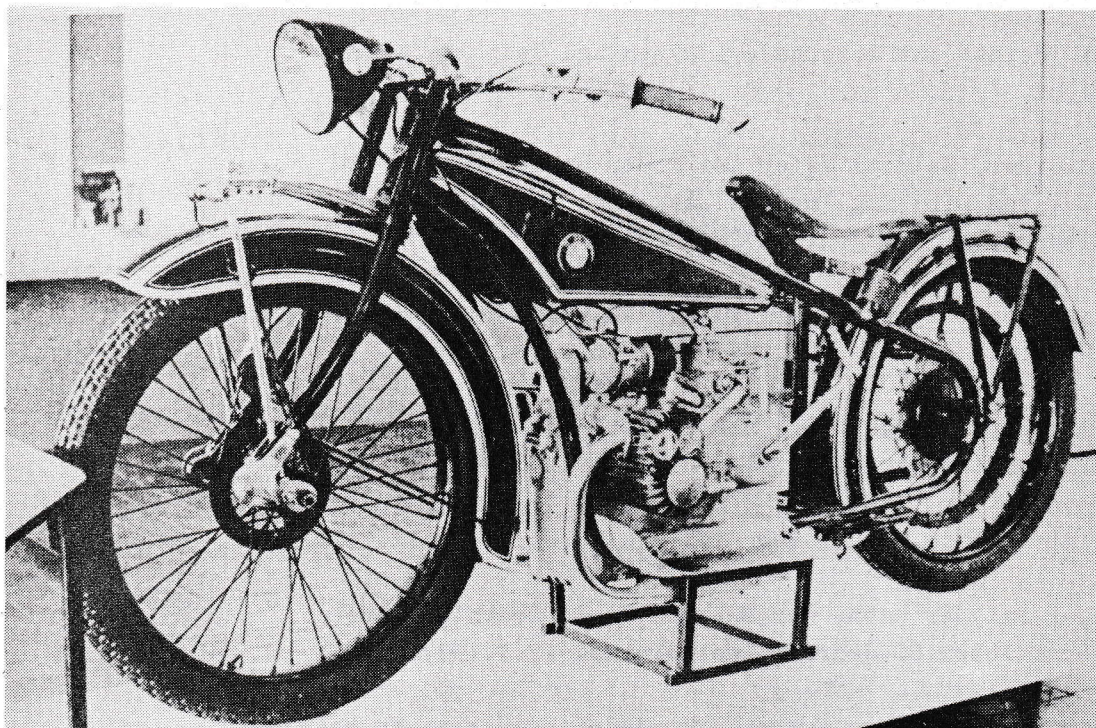
MITÄ TAPAHTUU:

Lokakuun kerhoilta pidetään keskiviikkona 12.10.1977 Kesoil Oy:n tiloissa, Sorinkatu 7, Tampere, alkaen klo 19. Johtokunta kokoontuu jo klo 18.00.

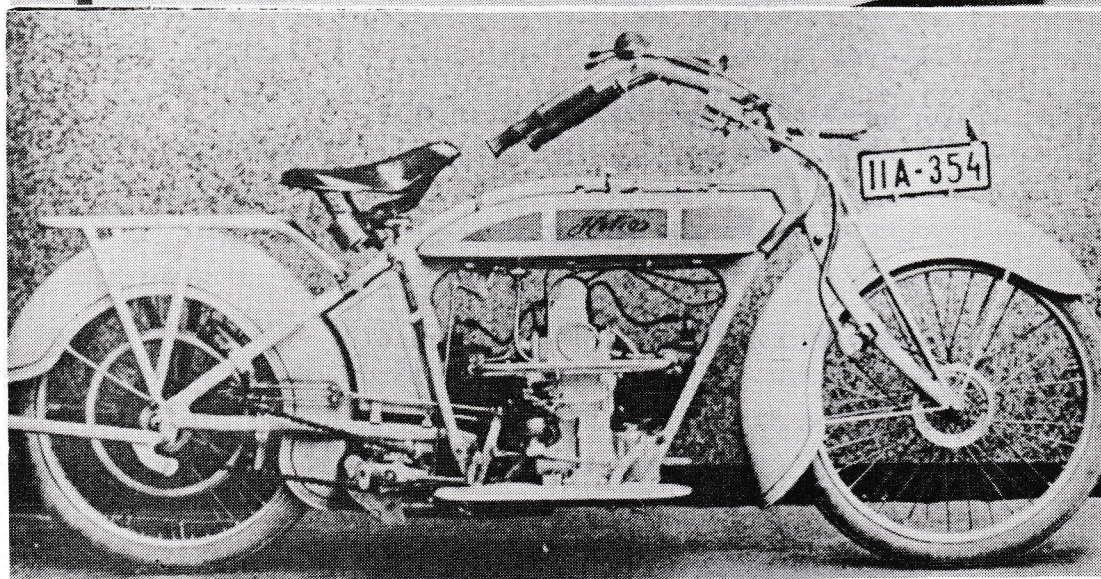
Tampereen Kerhon pikkujoulujuhlia vietetään Restaurannassa 4.12.1977. Tämä etukäteisilmoitus käynee myös vakiopukin varauksesta!

Keski-Suomen tienoolta on toimitukseemme tihkunut tietoja, että Talviajoihin aikovat olkoot varuillaan tammi- helmikuun vaihteen seutuvilla.

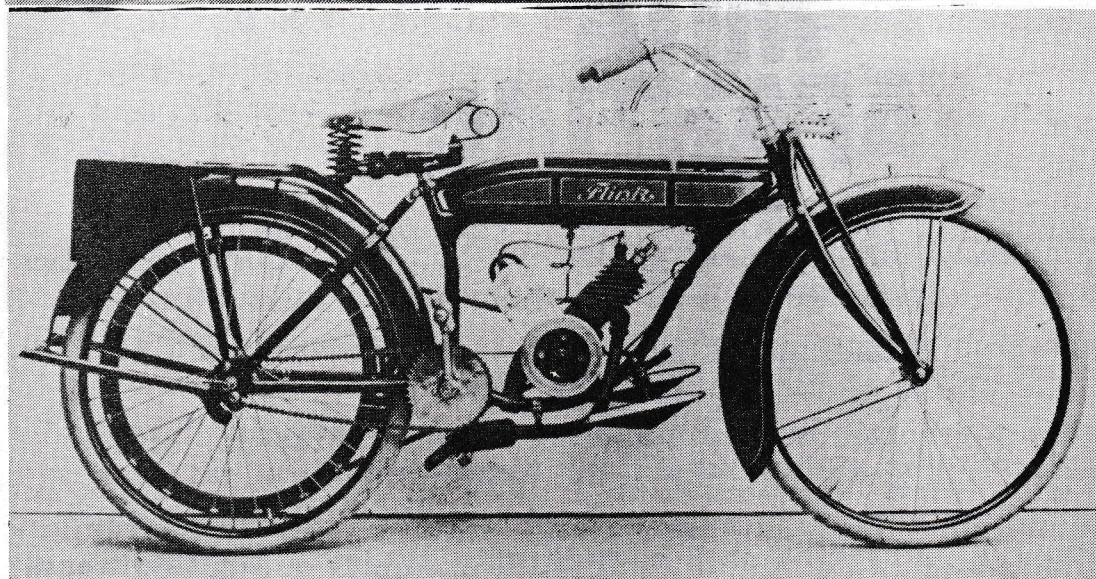
Turun Kerho r.y. järjestää ensi kevään retkeilyajot - järjestyksessä yhdeksännettoista. Ajot ajetaan kerhon 10-vuotisjuhlien merkeissä, ja tapahtumapäivät ovat 13.-14.5.1977. Merkitään muistiin, kovaan kisaan on valmistauduttava ajoissa!



BMW R32



Helios



Flink



Siihenaikaan kun Reijo Oldsin osti.

Kirjoiteltiin aivan erilainen vuosiluku kuin tällä vuosikymmenellä silloin kun Reijo isänsä poika Keski-Hannula kävi tuolta maaseutupaikasta itselleen Mobiilin ostamassa.

Niiden aikojen muistelmista on korviini kantautunut ainakin seuraavanlainen tarina:

Noutaessaan tuota kapistusta kotiin oli hän niin innoissaan ettei muistanut hankkia väliaikaisia rekisterikilpiä. No eipä pannut Reijo sormea suuhun vaan repi Hangon keksilaatikosta sen kuuluisan leiman ja laittoi sen taakse kuvaamaan valtion monopoli tarroja. Tullessaan ajellen kohti vaasaa tuli takaa auto joka alkoi seurata tätä maanteiden kummajaisista. Kilometrejä myöhemmin tuo auto tuli rinnalle ja kukapas muu sieltä kurkisteli kuin paikallisen seudun vallesmanni. Vaan ei tainnut olla se ruma vallesmanni eikä ainakaan ilkeä koska päästi Reijon palkkähästä noin vain.

Kului vuosia ja taas vuosia ja sitten Reijo rupesi katselemaan ihmeissään kun kaverit joilla oli peukalo keskellä kättä enti söivät mitä hienoimpia autoja. Alkoi ilmeisesti harmittaa koska viimevuoden puolella Oldssi alkoi hajota pieniin paloihin ja pikkuhiljaa kuntoutua alusta alkaen (kuva 1). Ilmeisesti näyttääkseen ettei ole Reijollakaan peukalo vieraisissa paikoissa, valmisti hän uusia osia jos minkälaisiin paikkoihin. Muunmuassa taka-akseli sai sisäänsä täysin uudet osat made in Reijon talli. (kuva 2)

Perhe näki nälkää ja nälissään pahoja unia mutta valmista vain syntyi vähitellen. Noin seitsemän tuhannen tunnin jälkeen meni Reijo nukkumaan hyvillä mielin. Se oli valmis. Vielä kun vaimo sai kudottua/neulottua/virkattua vai mitä se nyt sitten olikaan, vararenkaan suoja pussin voitiin tilata katsastusaika.

Sen päivän muistavat kaikki ne autoaan katsastamassa olleet jotka joutuivat katsastajaansa odottamaan. Nämä kun kaikki halusivat tutkia tätä ihmettä. (kuva 3)

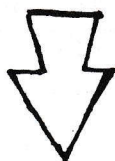
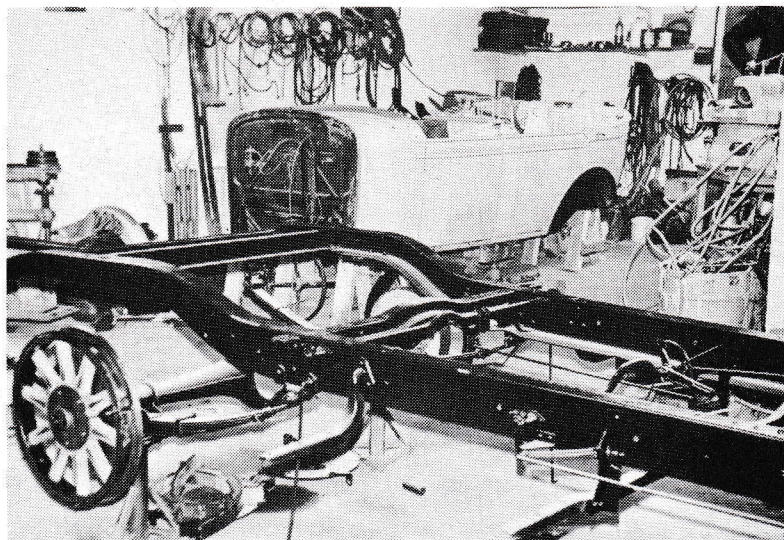
Keväällä -77 pidetyn Veteraaniautonäyttelyn yleisökyselyn mukaan tämä auto oli ylivoimaisesti hienoimmaksi arvostettu Mobiili.

Valitettavasti vain se ei päässyt retkeilyajoissa entisöintikisaan mukaan ollenkaan. Jostakin syystä.

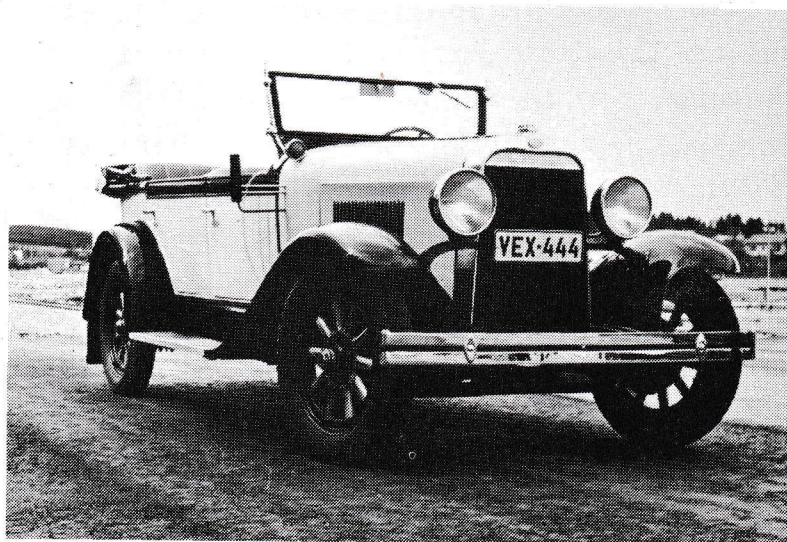
Ja taas on Reijo kuulemma hautautunut kellarinsa pimentoihin uusia ihmeitä kasaamaan. Mutta sehän onkin taas se kuuluisa toinen juttu.


P Arola

(Ks. kuvia seur. sivulla)



Elämme
muutosten
aikakautta...



TAPAHTUNUT TURUN PUOLESSA

Utiset kertovat vireästä toiminnasta myös Turun Kerhon piirissä. Kerho järjesti elokuussa huittisten hullun miehen kastajaisten yhteyteen automobiilinäyttelyyn, josta Lauttakylän lehti kertoo 31.8.77 näin: "Huittisten päivien toiseksi suosituin tapahtuma oli vanhojen autojen näyttely: 1200 ihmistä kävi ihailemassa 'Kymppiä', Cadillacia ja kumppaneita. Lukion pihalla oli lauantaina uljas autorivistö - kaikkiaan kahdeksan nelipyöräistä yli 'yksiheppasta': Lauttakylän Auton Reo -28 eli Kymppi, Tähtisen Riston Fiat -27, kaksi Chevroletia 1920-luvulta, Ford -23, Cadillac 1930-luvulta, Hudson 1930-luvulta, Mercedes-Benz -54." Lehti väittää lisäksi, että vanhat autot ovat jonkinlaista vastapainoa nykyajan tekniikalle, ja että niiden harrastaminen on kovassa nousussa. Samaa kantaa edustaa myöskin Hyrysytyn toimitus.

LUKIJAT

Viimeinen sana Teidän

POTEEKO HARRASTUKSEMME MAMMUTTITAUTIA ?

-osallistumismaksu	50 mk
-illalliskortti	60 "
-yöpyminen	150 "
-matkakustannukset	400 "
jne.	

Kas tässä lukuja, jotka kyllä nostattavat mobilistin karvat pystyyn ja joidenka uskon olevan jyrkästi ristiriidassa sen alkuperäisen PORVOON AJOJEN hengen kanssa. Tietoisena siitä, että kaikki tänä aikana maksaa rohkenen kuitenkin väittää, että esim. retkeilyajot voidaan järjestää aivan toiselle pohjalle kuin mitä tähän saakka. Täysin ihmeelliseltä tuntuu ajatus, että sellaisen kansanjuhlan pääesiintyjää, kuin retkeilyajot ovat, rasittaa edellämainittu menoera, vaikka hänelle juhlien esiintyjänä oikeustajuni mukaan kuuluisi merkata em. summa tulopuolelleen. Tiedän, että monen automobiilin jäähdyttimen vaippa odottaa uutta nikkeliä pintaansa just em. syistä. Toivon, että jo seuraavien retkeilyajojen järjestäjät kutsuvat mobilis-
tit kunniavieraikseen ajoihin ja antavat yhdistyksensä talousnerojen hoitaa asiat myöskin mobilistejä tyydyttävällä tavalla. Tähänsaakkasen käytännön mukaisilla retkeilyajoilla ei ole tulevaisuutta. Ehkä opintom-
matka Pietarsaareen vastaavien järjestäjien puheille olisi hyvinkin paikallaan.

Myllykirje n:o 1
Matti Järvenpää

Terveiset taas Tallinnasta!

Allekirjoittanut kävi tapaamassa eestiläisiä Unic-kerhoon kuuluvia harrastajia syyskuun alussa. Eestiläisillä harrastajilla on voimakas henki päällä. Heidän heinäkuussa olleeseen "PÄRNU 77" -ajoonsa osallistui n. 120 autoa ja moottoripyörää.

Mikäli joku kerholaisista on menossa visiitille Tallinnaan, annan mielelläni osoitteita, jos haluatte olla yhteydessä sikäläisiin harrastajiin.

Kuka pystyy auttamaan? Tallinnalainen harrastaja rakentaa Buick-automobiiliä, jonka tyyppikilvestä löytyy seuraavat merkinnät:

Made in Canada Oshawa Ont.
Modell 27 - 49 Serial 126071
Engine n:o 1935698.

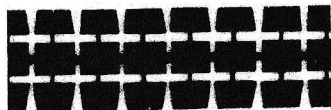
Hän olisi kiinnostunut ko. tyyppin tiedoista: valokuvista, säätöarvoista, mittapiirroksista jne. Allekirjoittanut suorittaa mielellään kopiointin ja lähettämisen, jos saan joltakin kopioitavaa. Jos omistat Buick-aineistoa, soitttele ihmeessä. Sama harrastaja kaipaa lyhtyjä T-Fordiin vm. -14. Kuka tietää, mistä ne olisivat hankittavissa?

Simo Pyykkönen

Englannista tarjotaan näitä antiikkiauton renkaita, hintoihin pitää lisätä n 30% muita kuluja

VINTAGE TYRE SUPPLIES LTD

DUNLOP VETERAN AND VINTAGE TREAD PATTERNS



Triple Stud pattern



Chevron pattern

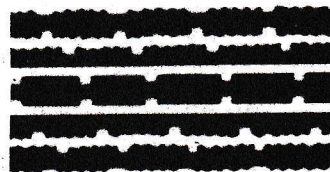
Price List

July 1977

VINTAGE TYRE SUPPLIES LTD.,
JACKMAN MEWS,
NORTH CIRCULAR ROAD,
NEASDEN, LONDON, N.W.10.
ENGLAND.
TELEPHONE 01-450 6468
TELEX 922043



Highway pattern



F4 pattern



B5 pattern

TYRES BY DUNLOP

	Tyres £.p	Tubes £.p
CROSSPLY TYPE		
500/525 x 16	16.20	3.20
550 x 16	17.10	3.20
600 x 16 RS5	24.70	3.20
670 x 16 RS5	26.35	3.20
670 x 16 6 ply	ON APPLICATION	
700 x 16 6 ply	34.20	3.20
700 x 16 RS5	30.65	3.20
450 x 17	15.95	3.20
500 x 17	ON APPLICATION	
525/550 x 17	24.55	3.50
450 x 18 OLYMPIC	30.00	3.20
475/500 x 18	20.50	3.35
525/550 x 18 4 ply	22.95	3.35
525/550 x 18 6 ply	25.20	3.35
600/650 x 18	43.35	4.20
350/400 x 19	15.80	3.05
450 x 19	19.70	3.20
475/500 x 19	29.35	3.35
550 x 19 OLYMPIC	27.90	3.35
525/550/600 x 19	35.85	7.80 A/C
450/475/500 x 20	31.60	4.00
525/550/600 x 20	46.35	5.10
700 x 20	51.50	8.15 A/C
450/475 x 21	34.25	4.00
500/525 x 21	37.00	5.10
600 x 21	47.20	8.15 A/C
700 x 21	52.85	8.15 A/C

	Tyres £.p	Tubes £.p
STRAIGHT SIDE TYPE		
32 x 4½	49.70	4.70
33 x 5	ON APPLICATION	

	Tyres £.p	Tubes £.p
FORT TUBED TYPE		
600/650 x 17c	44.65	7.50 A/C
700 x 17	47.70	N/A
700 x 18	57.75	7.80 A/C
650/700 x 19	45.75	7.80 A/C

	Tyres £.p	Tubes £.p
BEADED EDGE TYPE		
26 x 3	29.05	3.90
28 x 3	ON APPLICATION	
30 x 3½	42.30	3.60
710 x 90	40.50	3.60
730 x 130	ON APPLICATION	
760 x 90	44.30	10.90
810 x 90	41.90	12.15
815 x 105	56.85	3.80
875 x 105	57.05	12.15
820 x 120	56.80	4.70
880 x 120	55.50	4.70
895 x 135	73.70	6.20

	Tyres £.p	Tubes £.p
BIBENDUM		
Firestone		
12/13/14 x 45	ON APPLICATION	

	Tyres £.p
BEADED EDGE WHEEL RIMS	
710 x 90	33.75
820 x 120	41.70

880 x 120	43.30
895 x 135	44.35
815 x 105	46.28

Carriage extra. Prices subject to 8% VAT and may be altered without notice.
We may not have all the listed sizes in stock, but let us have your enquiries and we will let you know when we can deliver.
Dunlop racing tyres stocked. Wide white side wall specialists.

1E 7ml.

Markkinapalsta

MYYDÄÄN

Ford A -28: vaihdelaatikko, hyvä + tuntemattomia ovia ja lokasuojia. Esa Rasku, Opiskelijankatu 16 B 30, T:re.

Plymouth -38. Auto on erittäin täydellinen, lähes ajokuntoinen. Omistaja puh. 931-461339 työ, 931-461590 koti. Autosta on 3 kpl valokuvia Simo Pyykkösellä.

Ford A Phaeton 1929, rakenteilla; Ford A Sport Coupe 1929, varaosina; Ford Custom 1949, entisöity; Mercury Monterey 1952, entisöity; Ford Customline 1952, rakenteilla. Raimo Helenius, Hietakummuntie 2, 00700 H:ki 70, puh. 90-352519.

3 kpl Continental-runkoihin Hakkapeliitta-pinnalla pinnoitettuja renkaita 6.50-16 6 ply.
4 kpl Goodyear-runkoihin kesäpinnalla pinnoitettuja renkaita 6.70-15 6 ply, käyttämättömiä.

1 kpl Nokia-kesäpinta 7.50-20, käytetty.
Renault 4 CV:hen: 4 kpl sylinteriputki & mäntä, 3 kpl kansitiiviste (Royal 719100), 1 kpl kytkimen painajahiili.

1 kpl Steib-merkinen moottoripyörän sivuvaunu 50-luvulta.
Kansitiivisteitä seuraaviin autoihin:

- 1 kpl Auburn-Elgar vm. 27-31 (Lycoming) 8 syl.
- 1 kpl Auburn sarja H (Victor 561) 8 syl.
- 1 kpl Austin "Sheerline" Princess vm. 48 (Payen 1A234)
- 2 kpl Dodge vm. 34-39 3 1/4" (Victor 911)
- 4 kpl Dodge vm. 33-34
- 2 kpl Ford Eiffel
- 1 kpl Ford V 8 85 hv. vm. 38
- 4 kpl Ford V 8 95 hv. vm. 39
- 5 kpl Hercules (sisu) JxA-B JxC
- 1 kpl Hubmobile vm. 26-29 8 syl.
- 1 kpl Humber Hawk Mark IV, 4 syl., myös pakosarjatiiv. (P 48288)
- 5 kpl International 35 - 38
- 5 kpl International 33 - 39
- 1 kpl Opel 1,5 hv.
- 1 kpl Opel Kadett vm. 36 - 38, 1,1 hv. (Royal 625200)
- 2 kpl Pontiac vm. 27-31 (kaksiosainen).

Olavi Sallinen, Kangasala, puh. 931-770222, 1.1.1978 jälkeen 931-791550.

Mercedes Benz 190 B, vm. 1956, katsastettu vuodelle 1978.
Hilman Minx, vm. 1955, hyvin säilynyt. Läh: Tauno Markkola, puh. 931-460720, Lauttakatu 23, 33410 T:re 41.

Patentoitu autojen jännitesäätäjän valmistusoikeus, puoli-valmistevarasto ja työvälineet. J.K.A. Tuimala, Rautatienkatu 24 C 34, 33100 T:re 10, puh. 29266.

Ford Anglia, vm. 48-50, syl.kansi pois, samoin pyörät, muutoin kaikki osat tallella, hyvät pellit, pyynti mk 2.500,-
Tauno Viitanen, Pälkäne 5 kp, puh. 936-8575

OSTETAAN

Ford Junior -36: kannentiiviste, 2 rengasta 4.50x17, parkkilamppu. Erkki Rosenius, Koski-Jaakonkatu 70, 81700 Lieksa, puh. 975-22705.

Jaguarin MK VII vilkkukatkaisija ohjauspyörän keskelle. Esko Arvio, puh. 931-410855.

Packard levyppyörät 20" lukko vanteella, 8-pulttiset tai muita Packard-osia vuosilta 1926-56, "Vehicle" -kilpiä tulipellistä 50,-/kpl tiedolla mistä löydetty. Harri J Honkanen, 36220 Suorama, puh. 931-646666.

Vanha auto ja moottoripyörä (+ sivuvaunu), puh. 931-632757.

Ostetaan tai vaihdetaan M-B 170 Va:n osiin vanhoja valokuvauskoneita, Kodak, Exacta, Voigtländer, Orion, Leica, Zeiss ym. Myös valokuvausta käsittelevä kirjallisuus kiinnostaa. Helge Hakala, puh. 931-410017/Hakala.

Renault 20-30 kaikenlaisia osia, mutta erikoisesti moottorin ja voimansiirron osista on huutava pula. Kirjallisuus ja vihjeet sekä kuvat Renusta myöskin kiinnostavat. Vaihdoissa voidaan antaa esim. Ford -30 etuakselisto. Veikko Tuominen, Toukolantie 6, Tre 75, puh. 931-645665.

Ostetaan tai vaihdetaan myyntipalstalla ilmoittamiini tavaroihin Zundapp KS-750 vaihteisto, magnetto, matkanopeusmittari, tarvikelaukkujen kiinnitysrautoja. Olavi Sallinen, puh. 931-770222, 1.1.78 jälkeen 791550.

Tarttis saada vanhoja soittopelejä, esim. haitari, h-vetin iso torvi, sippiviulu tai jotain muuta peliä, myös vanhat gramofoonin levyt (n. 78 kierrosta) kiinnostaa. Yst. vast. M Järvenpää, puh. 931-710048. (P.S. minulla on useampia lyhtyjä 20-luvun amerikkalaisiin autoihin).

Pikkuosia - miksei isompiakin - Wanderer-moottoripyörään, vm. 1905-08, samoin autoon Wanderer vm. 1912-20. Vaihdo-tavaroina löytyy yhtä ja toista, erityisesti BMW-tavaroita. Ahti Lindstedt, Tapulintie 10 C 20, 36200 Kangasala, puh. 931-771034 työ, 931-770155 koti.

Renault Caravellen uusia tai käytettyjä osia, myös varaosa-auton. Ostan tai vaihdan M-B 170 S-V:n hyväkuntoiset puskurit. H Hakala puh. 931-410017/Hakala.

MYYDÄÄN

Hyväkuntoinen Mercedes-Benz 170 SV, hinta n. 5.000,-. Tiedot omistajasta Simo Pyykköseltä.

Varaosa-autoksi lähes täydellinen, ilmeisen halpa "piikki-nokka" Skoda. Tiedot Simpalta.

A-Ford vm. -28, umpikori, 2-ovinen, täydellinen rakennus-sarja, mukana ylimääräisiä moottoreita ja voimansiirron osia sekä samaan kauppaan MIG-lankahitsauslaite virtaläh-teineen, täysin kunnossa oleva. Raimo Murtomäki, 38420 Häijää, puh. 932-87115.

OSTETAAN

EMW/BMW Sport Cabriolet. Risto Hietanen, puh. 931-414474.

MYYDÄÄN Autobiilien kattomateriaalia. Dage Groop, Box 247, 68910 Pännäinen, puh. työ 967-10666, koti 967-17174.

DKW Junior de luxe, vm. -63, katsastettu 22.7.1977, ajettu 95400 km, ensimmäinen omistaja, katsastuksen jälkeen ajettu 20 km, jolloin lievä sähköjohto-oikosulku. Uudet iskarit, peltityötkin tehty, kahdet hyvät renkaat, sisältä siisti. P.S. erillinen runko, kuten tulevassa mobiilissa ainakin. Otin talteen tarvitsijalle 70-vuotiaalta harrastajalta, hinta 700,-. Myös vaihdetaan esim. Buick- tai BMW-tavaraan. Uolevi Kekko, puh. ilt. 941-12247.

MM. n. 1920 Harrikan sivuvaunun runko + lokasuojat ja pyörä. HD uusi mallin mukaan tehty äänenvaimentaja, malli sivuluukku. BMW-bokserin osia 50-luvun alusta, mm. venttiilejä, lyhtyjä sekä etu- että taka-, vaihteisto ym. Uolevi Kekko.

OSTETAAN 18" renkaita (sopivin 5,25"x18") ja 5.00-5.50x20" (mie-luimmin Nokia), puupuolapyöriä n. 5.50x20", moottoriaäni-merkki, T-Ford oikean oven lukko. Dage Groop.

Thames-kuorma-auto, vm. 48-52, lyhytnokkainen malli. Vastaukset Matti Järvenpäälle, puh. 931-710048.

Harley-Davidson 1000 vm -28 osia, kuten: istuimen joustolaitteet, työkalulaatikko vaikka lainaksi, ensiöketjun suojus, sivuvaunun pitkät lehtijouset. BMW R67/2 tai R51/3 vm. -52: sooloperävälitys, vaihdetaan tarvittaessa sivarivälitykseen. Uolevi Kekko.

VAIHDETAAN Ford T -etuakseli hyvine renkaineen vastaavaan Ford A 19" akseliin. Dage Groop.

KYSYTÄÄN Arvoisa Tampereen Kerhon tekninen komitea! Mikä firma pystyy toimittamaan hyvää ja kestävä kromausta Armon Vuonna 1977? Vihjeet pikaisesti tiedoksi kaikille harrastajille tämän lehden kautta. Toivoo Uolevi Kekko.

HALUTAAN LAHJOITUKSINA VASTAANOTTAA

Tampereen Kerhon arkistoon ja käyttöön valokuvia, jotka kertovat Kerhomme toiminnasta menneiden vuosien varrelta. Aineiston luovutus haluamallanne tavalla joko hiljaisesti johtokunnan jäsenten välityksellä tai julkisesti jäsenistön yhteiskokoumismuutoksissa.

WIHJEITÄ Austin A 40, suhteellisen hyväkuntoinen kori pyörineen, sisustuksineen, vaihteistoineen, siis vain moottori puuttuu. Os. Parkano, Aurekoski. mj.

Ford France -37, Parkanon - Kurun välillä, suhteellisen hyväkuntoinen, täydellinen. mj.

Hyvä Vointia

automobiili-
aatteelle

toivoo:
JOHTOKUNTA

