



MORJENS

Autohistoriallinen Seura ry

2 / 2021





www.TORAFORS.com
+358 (0)50 358 5800 - order@torafors.fi

Kaikki hinnat sis. ALV24%



189€

tuotenro 509658

Satinointi- / rullahiomakone 1100W

Satinointikone on teräksen, alumiinin, puun ja muiden materiaalien pinnanmuokkaustyökalu maalin ja ruosteen poistamiseen, karkeaan puhdistukseen, hiontaan, satiointiin, mattaukseen ja kiillotukseen. Koneella on useita etuja ja yksinkertaisella rullan vaihdolla voit vaihtaa karkean puhdistuksen, hionnan ja kiillotuksen välillä. Täydellinen kone pinnan ruosteen poistamiseen ja levyjen valmisteluun esim. ennen hitsausta. Koneessa on tehokas 1100W moottori ja säädettävä nopeus välillä 1000-3700rpm. Paino: 4,3 kg.



499€

tuotenro 512776

Työkaluvaunu työkaluilla 145-osaa

Laadukas työkaluvaunu 145-osaisella työkalulajitelmalla esim. kotimekaanille. Vaunun mitat: 700x455x975mm.



499€

tuotenro 494628

Hydrauliset autorampit

Nostokorkeus: 100-430mm. Nostokyky: 1350kg/pari. Ramppien mitat: 590x340mm. Paino: 88kg.



1199€

tuotenro 86801

Korigrilli

Täydellinen grilli koritoihin, kääntyvät kumipyörät, korkeus säädettävissä hydraulisesti molemmista päistä. Korin maks.paino: 1800kg. Korin maks.pituus: 5,5m. Nostokorkeus: 400-1210mm.



69€

tuotenro 506543

Asentajan alusta & jakkara / 2-in-1

Tukeva asentajan alusta joka nousee myös jakkaraksi. Mitat: 1030x440x140mm, istuinkorkeus 510mm



1599€

tuotenro 511050

Englanninpyörä

Laadukas ja vahva englanninpyörä ammatti-käyttöön. Mukana 5kpl karkaistuja rullia. Maks. pellin paksuus 2mm. Kitasyvyys: 700mm. Työkorkeus: 1200mm. Kok. korkeus: 1545mm



Autotallin sisustus / työpiste PRO (musta)

Toimitussisältö:

2kpl työkalukaappi / korkea (915x573x2000mm), 4kpl yläkaapit (kaasujoitettut luukut, 720x330x450mm)
4kpl alakaapit (2 x laatikot, 1 x kaappi & 1 x roskakori/paperiteline) (720x573x900mm)
2kpl ruostamaton pöytätas (1440x600x39mm), 4kpl työkalutaulut 685x448mm
2kpl sähköpisteitä (3 x 230V pistoke & 2,5V USB-liitäntä).
Työtason korkeus: 939mm. Kokonaismitat: 4710x573x2000mm.

3799€

tuotenro 509665



169€

tuotenro 89343

Pulverimaaliruisku

Ammattimainen lopputuloks kotona! Nyt voit jauhe-maalata kotiloissa ja saada kestävä pinnan, joka ei irtoa tai lohkeile ja kestää paremmin kulutusta. Käyttöjännite 230V. Vaatii lisäksi kompressorin.



249€

tuotenro 507766

Lävistinsarja / Knock Out Punches

Lävistimillä teet reikiä mm. teräkseen, alumiiniin, ruostumattomattomaan teräkseen ym. ilman prässä. Tarvitset ainoastaan porakoneen keskireiän poraamiseen ja lenkki-avaimen tai räikän rei'ityspuolien kristämiseen. Sarja sisältää koot: 3", 3.5", 4" ja 4.5". Pellin paksuus enintään 3 mm.



259€

tuotenro 513137

Pistehitsauspihdit 230V

Käsi käyttöinen/kannettava pistehitsauslaite. Sähköliitäntä: 1-vaihe 230V 16A. Maks. hitsauspaksuus: 1,5mm+1,5mm. Leukojen syvyys: 140mm. Koko: 480x100x200mm. Paino: 14,5kg.

Hinnat voimassa toistaiseksi, oikeudet muutoksiin pidätetään.



PÄÄKIRJOITUS



Markku Pellinen

Autohistoriallinen Seura ry

Miten meidän pitäisi suhtautua koronaviruksen tuomiin rajoituksiin? Kun sivusta seuraa viranomaisten, niin puolueiden kuin terveydenhoidon asiantuntijoidenkin lausuntoja, niin elä siinä sitten kristillisesti. Toisaalta halutaan lievennyksiä ihmisten kanssakäymiseen, toisaalla taas jotkut haluavat tiukentaa. Ymmärän hyvin, että ravintolatoiminta on suurennuslasin alla, mutta taas tulee eteen, miksi ruokaravintolat pidetään kiinni, jos huoltoasemien baarit saavat olla auki. Voidaanko ulkoilmassa järjestää jonkin muotoisia kokoontumisia? Eri puolilla maata AVI-keskukset tulkitsevat asioita hieman eri tavoin.

Tästä tullaankin hienosti aasinsiltaa pitkin *AHS:n Helatorstaijoihin*. Haluamme ne järjestää, jos suinkin mahdollista, perinteistä poikkeavalla tavalla. Lähtöpaikalla pyrimme olemaan vain ajoneuvoissa, joihin jaetaan tarpeelliset tarvikkeet matkaa varten. Ajamme taukopaikalle, jossa tarjoillaan piknik-annokset turvallisesti osanottajille. Nautimme, kuten piknikiin kuuluu, ulkoilmassa turvavälejä noudattaen. Toivomme hartaasti, että tautitilanne on hellittänyt toukokuun puolivälin tienoilla jo niin paljon, että onnistumme. Tämä tietysti koskee meidän koko harrastustoimintaamme tulevana kesänä. Uutena ajotapahtumana on ensi kesänä *AHS:n Suviajo I Päitsi*. Kaksipäiväinen tapahtuma heinäkuussa. Lisää tietoa löytyy tämän lehden tapahtumasivulta sekä AHS:n kotisivuilta.

Viime vuoden lopulla tuntui, että mistähän me taas saisimme jutunaiheita lehtemme, kun tilanne on mitä on. Kaikki huoli oli turhaa. Sisältöä kertyi kutakuinkin helposti, mutta onhan hyvä joskus murehtiakin ja olla huolissaan. **Carl-Johan Bussmanin** vuosia kestänyt Ford Eifel -projekti on vihdoin saatu päätökseen. **Juhani Halmeenmäen** Jussin Vinkit kertoo, kuinka otat autosi talven jälkeen taas ajoon. Kannattaa kerrata.

Ari Leppä pyytää apua Tampereen Lentokonetehtaan muotoileman ja valmistaman alumiinikorisen auton historiasta tai ylipäättänsä mitä tahan- sa historiaa tai kertomuksia autosta matkan varrella. Itselläni on muisto, kuinka vuonna 1953 olin toisen vekaran **Kaitsun** kanssa katsomassa, kun kilpurit kaarsivat täyttä vauhtia alas kohti Sorsapuistoa Tampereella. Tampereen- tai Sorsapuistonajothan järjestettiin ainoastaan vuosina 1952-53 Eläintarhanajoja seuraavalla viikolla. Emmehän me pojat voineet olla pois- sa, kun autot kiisivät 60-70 metrin päästä kotejamme.

Kalevi Karenin tarinasta varmaankin monet tunnistavat itsensä. Kiva kun on ajoneuvoja, ei niiden kaikkien pidä olla täydellisiä. 'Toikin tuli jos- tain hankituksi, mutta tuolla se vieläkin on pihalla ja odottaa.'

Ikoninen Jaguar E-type. **Ilkka Ruuhonen** valottaa tämän komistuksen historiaa valaisevalla tavalla. **Jussi Muotiala** vastaa rivakasti arvoasteikon toisesta päästä jutullaan Checker A2 1948 - hyljeksitystä harvinaisuudeksi.

Hyviä lukuhetkiä, odotamme yhdessä kesää.

Markku Pellinen
päätoimittaja

PS. Tapahtumakalenterissa on Seuran tapahtumat. AHS:n hallitus on nii- tä suunnitellut ja valmistellut, mutta tarkkaillaa sähköpostejanne, AHS:n kotisivuja ja Facebookia, siellä on ajankohtaisin tieto mitä voidaan järjestää tai mitkä tapahtumat on ollut pakko perua.

Sisällysluettelo

Puheenjohtajalta	4
Ford Eifel	5
Jussin Vinkit	10
Hakuammuntaa	12
Kalevi Karen	
Hondien löytömatkailija	14
Kesäretki 2020	18
Ikoninen Jaguar	
E-Type 60-vuotta	23
Automatka	
Hammerfestiin 1958	27



Checker Ry ja	
Checker A2 1948	30
Tuulilasin kunnostus	32
AHS tapahtumat 2021	34



MORJENS

Toimituksen osoite:	Ojatie 2 A, 01800 Klaukkala morjens@autohistoriallinenseura.fi 0500 408 448, 040 562 0465
Päätoimittaja:	Markku Pellinen
Toimitus:	Jyrki Mero, Claes von Ungern-Sternberg
Vakituiset avustajat:	Juhani Halmeenmäki, Jussi Muotiala, Nils Tigerstedt
Avustajat tässä numerossa:	Ari Leppä, Ilkka Ruuhonen
Toimitussihteeri:	Anitta Pellinen
Ilmoitukset:	morjens@autohistoriallinenseura.fi 040 562 0465
Ulkoasu:	Tiina Lemmola tiina.lemmola@gmail.com
Painopaikka:	NurmiPrint Oy
Julkaisija:	Autohistoriallinen Seura ry
Ilmoitushinnat (sivu A4):	
Takasivu	225 €
Kokosivu	180 €
1/2 sivua	130 €
1/3 sivua	105 €
1/4 sivua	90 €
1/8 sivua	50 €
1/16 s. jäsenille	(maksuton)
Jatkuva ilmoitus	-15 %
Laskutus alv	0 %
Nro1 (sivu A5)	-15 %

Seuraava lehti ilmestyy syyskuun lopulla
Aineistot 28.8. mennessä:
morjens@autohistoriallinenseura.fi

ISSN 2242-5454

Kannen kuva:
Lea Lahti





Tervehdys kaikille

Jokainen meistä autoharrastajista on törmännyt välillä vaikeuksiin löytää varaosia museo/harrasteajoneuvoihimme. Mutta itse en voinut kuvitella, miten huonosti suhteellisen uusiin kodinkoneisiin varaosan saaminen on. Jos esimerkiksi pölynimurisi tai pakastimesi menee rikki, on hyvin vaikeata ensinnäkin löytää huoltomiestä, joka tulee kotiin korjaamaan laitteesi tai tietoa paikasta, minne rikkinäinen laite pitäisi itse viedä korjattavaksi tai mistä löytää varaosa Suomesta ko. laitteisiin. Toki ”pyhä netti” auttaa tilanteessa, mutta ei tarpeeksi - todella ärsyttävää! Varaosa, jos se löytyy, on ulkomailla ja hinta niin korkea Suomeen tilattuna, että korjauksen

teettäminen Suomessa tulee usein täysin kannattamattomaksi varsinkin työn mutta myös varaosakulujen korkean hinnan takia. Tämä johtaa täysin epäterveeseen kehitykseen: kodinkoneita ei kannata korjata kahden vuoden takuuajan jälkeen ja hyväkuntoisetkin elinkaarensa alussa olevat korjattavat laitteet menevät suoraan romuksi aivan turhaan. Surutta ostetaan tilalle uusi laite - ja kas, ongelma on ratkaistu.

Edellä mainittu koskee kyllä osittain myös nykyautoja. Vahingon jälkeen auto menee hyvin helposti lunastukseen. Turvalaitteiden ja elektroniikan komponenttien vaihdon myötä korjauskulut nousivat yllättävän korkeiksi uudeh-

konkin auton arvoon nähden. Toki on todettava, että Suomessa on autojen osalta hyvä koko maan kattava autopurkaamoverkosto, joka ottaa talteen käyttökelpoisia osia kolariautoista käytettäväksi uudelleen korjauksissa. Tämän laatuinen politiikka ei kuitenkaan pienennä nykyautojen hiilijalanjälkeä.

Tämä kielteinen kehitys pitäisi nyt pysäyttää mahdollisimman nopeasti. On resurssien ja raaka-ainesten käsittämätöntä tuhlausta ja turhien päästöjen luomista olla korjaamatta korjauskelpoisia ja hyväkuntoisia laitteita kohtuullisin kustannuksin kuluttajalle. Tämän luulisi kiinnostavan EU:n päättäjiä, jotka nyt kovalla kiireellä yrittävät vähentää päästöjä yhteisesti sovitulla päästöjen vähennysohjelmalla koko unionin alueella.

Toivotan kaikille AHS:n jäsenille oikein hyvää ajokauden alkua ja hyvää kesää - pysykää terveisin.

Parhain automobiiliterveisin

Hans Brummer

Oikaisu

Pari täsmennystä tekstiin ”Ihastui pilkatuun käyttöautoon” (Morjens 4/2020, sivu 15):

Moskvitsh 400 tehtiin Opel Kadettista, ei Olympiasta. IFA F9:n tuotanto alkoi Zwickaussa 1949, jolloin valmistuivat ensimmäiset neljä autoa. Zschopausa oli moottoripyörätehdas, jossa tehtiin MZ-pyörät.

Antero Lähtenmäki

ALL-PACK OY

BENSA-SÄHKÖ EXPERTTI

ja säädöt hoitaa yli 40 vuoden kokemuksella

LASSE MÄKELÄ

Vedetön jäähdytinneste



- KAASUTTIMET
- SYTYTYSJÄRJESTELMÄT
- AUTOSÄHKÖ
- BENSARUISKUT
- EBERSPÄCHER
- KAASUTTIMIEN VARAOSAT, HUOLTO, SÄÄDÖT
- PÄÄSTÖONGELMAT + TODISTUKSET
- WEBASTO
- MUSEOAUTOT/ ERIKOISAUTOT
- VENEKAASUTTIMET
- LATURIT, STARTIT

Museotarkastukset

Millers Oil vanhankaluston öljyt SAE 30, 40, 50, 20/50, mini 20/50, vaiht.öljyt: mm SAE 90 gl1 ja SAE 140

Resurs-öljyn lisäaineet

Millers Eps tankkiin etanolin haittojen ehkäisyyn + lyijyn korvike + oktaanin korotus

MYÖS LIIKKUVA HUOLTO!!!

YRITTÄJÄNTIE 8, 01800 KLAUKKALA 040 554 8372, bensaexpertti@gmail.com



Ford Eifel Limousine, Model C, 1939.

FORD Eifel

Ford Eifelin tuotanto (1935-39) perustui alkujaan englantilaisen Y-Fordin tekniikkaan. Y-Ford oli taas ensimmäinen Ford, joka oli suunniteltu Amerikan ulkopuolisille markkinoille. Englannissa se kaappasi noin puolet oman veroluokkansa markkinaosuudesta. Seuraavaa mallia kutsuttiin Ford Junior De Luxeksi, mallit: C (1934-35), CX (1935-37), 7W Ten (1937-38), 7Y Eight (1937-39).

Ford Motor Company AG (1939 nimi muuttui Ford-Werke GmbH:ksi) perustettiin Berliiniin 1925. Alussa tehtaalla koottiin T- ja A-Fordeja. Vuonna 1931 tehdas kuitenkin muutti Kölniin, jossa Ford Eifelin tuotanto sitten pääsi vauhtiin 1935. Vuodesta 1933 kaikki 4-sylinteriset Kölnin tehtaalla valmistuneet autot saivat nimekseen Ford-Deutsches Erzeugnis. Tämä siksi, koska saksalaiset tuumasivat, että nyt autoissa on tarpeeksi saksalaisia osia, jotta he voivat ottaa valmistamansa autot ihan omiksi autoiksi. Eifeliä koottiin myös Unkarissa ja Tanskassa.

Eifelin suosio Saksassa kasvoi pienen kasvojenkohennuksen jälkeen vuonna -37, jolloin auto visuaalisesti erottui brittiläisestä alkuperästä. Seuraavana vuonna auto kipusi vuoden neljänneksi eniten myydyksi autoksi ohittaen Adlerin, Hanomagin, Wandererin ja BMW:n. Nelisylinterinen sivuventtiilimoottori (1172 cm³) tuotti 34 hevosvoimaa. Vaihteisto on kolmilovinen, kakkos- ja kolmosvaihteet synkronoidut. Vaikka tekniikka perustui pitkälti Y-Fordiin, niin korin muotoilu on kuitenkin huomattavasti sulavampi, modernimpi. Ford Eifel ei ole saanut nimeään Pariisiin Eifel-tornista vaan Eifel-vuorijonosta, joka sijaitsee Saksan, Luxemburgin ja Belgian alueella. Fordin mallinimien muutos Saksassa: Eifel-Köln-Taunus.

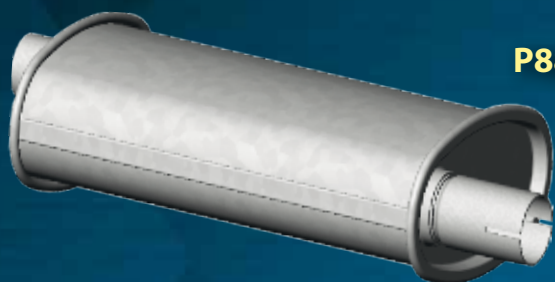
Ford Eifeliä valmistettiin kaikkiaan yli 61 000 kappaletta. Korimalleja oli peräti neljä, eli Sedan Limousine, Cabrio Limousine sekä Cabriolet ja Roadster. Jonkin verran niitä saapui myös Suomeen. Tänä päivänä rekisterissä ja kunnossa on vain kourallinen. Yksi Tammisaaressa.

Carl-Johan Bussman ja Eifel -39

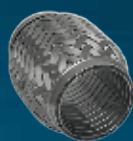
Carl-Johanin Eifel vastaa suurin piirtein brittiläistä Ford Junior De Luxe, 7Y Eight-mallia eli viimeistä tuotantomallia. Tosin vielä vuonna 1940 valmistettiin 2-ovista Roadsteria 250 kappaletta. Moottori-pyöräharrastajana tunnettu Carl-Johan törmäsi autoon 1993 ja teki hassun päätöksen, kuten hän asian ilmaisi. Auton omistaja oli jo nyt edesmennyt Åke Barck. Åkella oli kaksi Eifeliä, jotka hän oli ajatellut antaa elämäkumppaninsa pojille, mutta kunnostus hänen toimestaan ei koskaan päässyt alkuun. Autoa oli restauroitu monen eri omistajan taholta, mutta valmista ei ollut syntynyt.

Auto seisoj ensimmäiset kymmenen vuotta navetan vintillä, jona aikana Carl-Johan selvitteli auton historiaa. Auto on aito Suomi-auto, mutta alkuhistoria ei ole selvinnyt. Vuonna 1954 vaihtui rekisteriotekirja ja vanha arkistoitui, eli haihtui ties mihin tuuliin. Kantakortti

Ø38 MM TUOTESARJA ERITYISESTI 1960- JA 1970-LUVUN AUTOIHIN



P8891



P8828

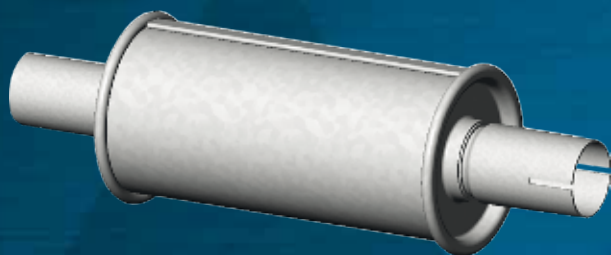


P8884

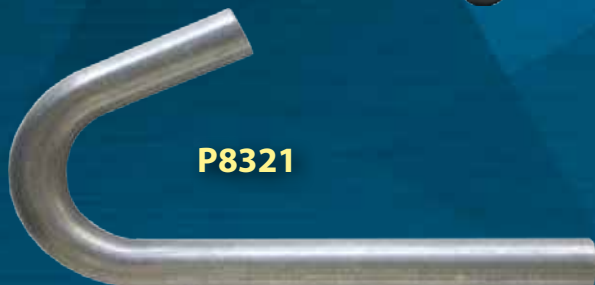


P8790

P8890



P8889



P8321



P8883



P8886



P8888



P8887



P8885



FennoSteel Oy
Fennokatu 1
39700 Parkano
www.fennosteel.com

Lataa yleisosaesitteemme www.fennosteel.com/esitteet