



# *Siipimutteri*

5/2009



**TÄSSÄ NUMEROSSA MM...**

- ALASTARON RATAPÄIVÄ
- MORGAN 100 VUOTTA

- JAG-FINN KY
- VUOSIKOKOUSKUTSU

# MORGAN 100 VUOTTA

Morganin 100-vuotisjuhlissa Englannissa

**H**einäkuun lopulla 2009 lensimme vaimoni Liisan ja pietarsaarelaisen Junnilan Morgan-pariskunnan kanssa osallistumaan Morganin 100-vuotisjuhlien ensimmäisen viikonlopun osuuteen. Lensimme Lontoon Heathrown kentälle ja vuokrasimme Morganien puutteessa diesel-Passatin, johon saimme mukavasti tavarammekin mah-tumaan. Meillä oli Morgan-sävytteistä ohjelmaa viikon verran ja pohjois-Devonin kiertelyä toinen viikko. Pääasiat olivat viikonlopun tapahtuma Prescottin kuuluisalla mäkilipilupaikalla ja opastettu käynti Morganin tehtaalla sekä tunnetun Morgan-asiantuntijan ja varaosakaupiaan, John Worrallin tapaaminen.

Majoituimme torstaipäivänä Upton-upon-Severn –nimiseen perinteiseen pikkukaupunkiin, joka sijaitsee mukavasti Malvernin ja Prescottin välissä, Severn-joen rannalla. Hotellimme oli vuonna 1510 rakennettu The White Lion, joka osoittautui todella tyypilliseksi vanhaksi brittihankeksi, kuinkas muuten. Huoneissa oli toki omat kylpyhuoneet, lattiat olivat huomattavan vinot ja narisevat ja oviaukot tehty aikanaan 150-senttisille. Hotellin oma ravintola osoittautui erinomaiseksi. Tämä pikkukaupunki on myös osa Morgan +8:n historiaa, koska siellä idea syntyi The Swan –nimisessä pubissa.

Aloitimme perjantaina muutaman kymmenen mailin ajolla Hartleburyyn. John Worrallin ”Heart of England Morgans” -varaosaliikkeessä kului aika mukavasti ja nopeasti. Olimme etukäteen sopineet käynnistä ja John esitteli kernaasti runsasta tavaravalikoimaa. Hän on erikoistunut mm. omaa tuotantoa oleviin rosteriosiin. Pääsimme myös tutustumaan naapurissa sijaitsevaan Mike Duncanin Morganhuoltoliikkeeseen, jossa ihailimme paria hienoa kolmipyöräistä Morgania. Huollettavana oleva JAPin V2-moottorilla varustettu kaunotar veivattiin käyntiinkin ja



*Morgan +4, 1964*

## *Replica, 1909*

saimme nauttia hienosta käynti-äänestä.

Prescottin mäkilipailuareena on ollut alusta saakka (vuodesta 1937) Bugatti-kerhon omistuksessa ja siellä järjestetään edelleen vuosittain runsaasti tapahtumia. Rata on 1031 metrin pituinen ja siinä on haastavia mutkia. Varsinkin lauantaipäivä oli läm-

min ja aurinkoinen, joten paikalle saapui satoja Morganeita, muutamat jopa USAsta, Kanadasta ja Uudesta Seelannista saakka. Mäkeäkin pääsi ajamaan, mutta ei kilpaa. Mukavaahan siinä oli kierrellessä ja katsellessa niin eri-ikäisten Morganien yksityiskohtia kuin seuratessa mäkeä ajavien autojen suorituksia. Iltapäivällä lensi matalalla Prescottin yllä Red Arrows -taitolentoryhmä, joka oli osaltaan tapahtumaa juhlistamassa. Sunnuntaina tuli paikalle myös paljon kolmipyöräisiä, joista muutama nähtiin myös mäessä.

Maanantaiaamuna oli sovittu tehdaskäynti, joka aloitettiin uudesta vastaanottorakennuksesta. Samaisessa rakennuksessa sijaitsee uusi Morgan-museo. Siirryimme vanhan tavan mukaan ensin uusien Morganien luovutushalliin, jossa kymmenkunta autoa odotti uusia omistajiaan. Seuraavana olivat vuorossa kaikki rakennusvaiheet alkaen rungoista. Rungolle asennetaan ensin taka-akseli, etu- ja takapyörrien ripustus ja jouset, moottori ja voimansiirto sekä pyörät. Seuraavaksi rullaava runko työnnetään viereiseen rakennukseen, jossa kootaan ja asennetaan rungon päälle kori. Kun lo-

kasuojat, konepellit, ovet ja muut maalattavat on sovitettu, ne vietään maalaamoon. Auto maalataan asiakkaan toiveiden mukaan minkä väriseksi tahansa. Myös kaksiväriyhdistelmät ovat melko yleisiä. Kokoonpanon yhteydessä liitetään sähköt ja tehdään sisustus. Lopuksi sovitetaan tuulilasi, katto, ohjaamon peite, sivu-

***Kolmipyöräisten rivistöä Prescottissa 2009***



## *Morgan +8, 1970*

lasit ym. ennen koeajoa ja siirtymistä luovutettavaksi tilaajalle.

Uusi Morgan-museo oli hauska ja entiseen yhden huoneen näyttelytilaan verrattuna erinomainen. Mukana oli paljon rekvisiittaa 100 vuoden varrelta. Lähtiessä kävimme tietysti vielä Morgan-shopissa ostamassa muutaman matkamuiston. Ja vaikka uusia Morganeita emme tilanneet, oli matka oikein onnistunut!



## Morganeita ja kerhotoimintaa Suomessa



*Arto Peltonen ja uusi Aero Morgan tehtaalla 2001*

Saksasta.

Lisätietoja kerhosta ja Morganeista saa joko puhelimitse tai sähköpostilla.

Arto Peltonen

Morgan-kerhon sivut: <http://www.netsonic.fi/~hepuis04/>

sähköposti: [a.peltonen@netsonic.fi](mailto:a.peltonen@netsonic.fi)

puhelin: 040-5754410

Morganeita on Suomessa kaikkiaan noin 20 kappaletta, vanhimmat vuodelta 1957. Kirjallisuus tuntee yhden kolmipyöräisen Morganin joskus 1920-luvulla Viipurissa. Etupyörien tilalle oli asennettu sukset ja laite näytti erittäin sopivalta lumiseen maastoon!

Suomen Morgan-kerho perustettiin vuonna 1997 ja koska autot ovat mukavasti eri puolilla maa-

ta, kesätapaamisissa on tutustuttu moneen Suomen kolkkaan. Kerhon 10-vuotisviikonloppuun osallistui 8 Morgania, joista kaksi tuli vierailulle



*Aeromax tehtaalla 2009*



*Aeron runkoja tehtaalla 2009*



*Aeromaxin saarnipuinen runko*



*Konepellin taivutus meneillään*



*Sisustus- ja sähkötyöt käynnissä*



*Perinteisen Morganin saarnipuinen runko*





# *Siipimutteri*

*1/2010*



***TÄSSÄ NUMEROSSA MM...***

- SCCH:N UUDET NETTISIVUT
- MORGAN HISTORIAA

- UUSI HALLITUS
- TOIMINTAKERTOMUS 2009

# MORGAN HISTORIAA

## Morganien 100-vuotista historiaa

### Miten kaikki alkoi

Sata vuotta sitten, vuonna 1909, valmistui ensimmäinen Morgan-prototyyppi, yksi-paikkainen kolmipyöräinen Peugeotin 2-sylinterisellä moottorilla varustettu kevyt ”cyclecar”, jossa oli sauvaohjaus. Keksinnön isä oli Henry Frederick Stanley (H.F.S.) Morgan, joka yhdessä W. Stephenson-Peachin kanssa sen suunnitteli ja rakensi. Prototyypissä oli jo sama ”sliding pillar” –etujousitus, joka Morganin perinteisissä malleissa on edelleen käytössä. Ja Morganin tehdas, Morgan Motor Company, siis valmistaa vieläkin sekä rakenteeltaan perinteisiä että moderneja urheiluautoja Malvern Linkin tehtaalla Keski-Englannissa noin 160 hengen voimin. Tehdas on perheyrittys, jonka H.F.S Morgan perusti ja jota myöhemmin hänen poikansa Peter Morgan sekä pojanpoika Charles Morgan ovat johtaneet. Tehdas on toiminut nykyisissä tiloissa Pickersleigh Roadilla loivassa rinteessä sijaitsevista pitkistä tiilirakennuksissa vuodesta 1918. Tällä loivalla rinteellä on oma merkityksensä Morganien rakennusvaiheissa, koska kokoaaminen aloitetaan rinteeseen yläpäässä olevissa rakennuksissa ja kun voimansiirto, ohjaus ja pyörät on kiinnitetty runkoon, voidaan autoa siirtää ”rullaavana” ulkokautta alamäkeen aina seuraavaan työvaiheeseen.

### Kolmipyöräisten tuotanto (1910 - 1952)

Prototyypin jälkeen vuonna 1910 valmistui kaksi yksipaikkaista Morgania, jotka olivat esillä Lontoossa Olympian näyttelyssä. Kolmipyöräisissä oli nelipyöräisiin nähden se huomattava etu, että kolmipyöräiset verotettiin Englannissa moottoripyörinä. Tilauksia alkoi tulla ja käytännöllisyyssyistä autosta tehtiin kaksipaikkainen. H.F.S Morgan osallistui kaksipaikkaisen kehitysversiolla vuonna 1911 Lontoo – Exeter – Lontoo –luotettavuusajon ja voitti kilpailun. Tästä alkoikin Morganien menestys kilparadoilla. Jo vuonna 1912 Morga-



*Super Sport JAP 1933*

nilla ajettiin Brooklandin radalla yhden tunnin ajon nopeusennätys alle 1100 kuution sarjassa, karvan verran alle 60 mailia tunnissa. Lisäväriä menestykseen tuli vuonna 1913, jolloin valmistui muutama kansiventtiili-JAPilla varustettu Grand Prix -kilpamalli. Niillä voitettiin mm. Ranskassa Amiensin Cyclecar Grand Prix, kuskina W.G. McMinnies. Ajoon kuului pakollinen varikkopysähdys, jonka aikana piti vaihtaa toisen etupyörän sisärengas! McMinnies oli The Cyclecar -lehden toimittaja ja sitäkin kautta Morgan sai ansaittua julkisuutta. Morgan käytti tätä hyväkseen mainoskampanjassa, jossa luvattiin samalla koneella varustettu Morgan 115 punnan hintaan. Huippunopeutta luvattiin noin 100 km/h. Saman vuoden lopulla oli tilauksia tullut koko seuraavan vuoden tuotannon verran, niistä 150 Ranskaan. Kolmipyöräisiä Morganeita valmistettiin myös Darmont-nimellä lisenssillä Ranskassa vuosina 1919-1936.

Kolmipyöräisiä Morganeita on valmistettu monia eri malleja. Mainittujen yksipaikkaisten ja Grand Prix -mallien lisäksi tehtiin vuosina 1920 - 1933 Aero-mallia, jossa oli ns. aero-lasit, kaksi pientä tuulilasias vierekkäin. Moottoreina oli alussa joko JAP tai MAG. Myöhemmin Aeron sai myös 1096-kuutioisella Blackburnen vesijäähdytteisellä kansiventtiilikoneella, jolloin huippunopeus oli huimat 112 km/h. Nelipaikkaisia Family-mallejakin rakennettiin vuosina 1917 - 1937. Osa niistä oli sporttisia "Sports Family" ja "Aero Family" -mallisia. Jälkimmäisissä oli nokalla JAPin LTOW-moottori. Vuonna 1927 tuotantoon tuli Super Sports -malli, joka oli pari tuumaa perusmalleja matalampi ja kapeampi. Perän muoto oli kaareva "beetle-back". Super Sportsin vaihdelaatikko oli kolmiportainen. Vuosina 1932 - 1939 sai Super Sportsin modernilla JAP LTOWZ-moottorilla, jonka sylinterit ovat 60 asteen kulmassa ja puristussuhde siihen aikaan korkea, 7,5:1. Vuonna 1935 tuli vaihtoehdoksi Matchlessin MX4-koneella varustettu 40-hevosvoimainen malli, jonka perä oli tynnyriä muistuttava "barrel-back". Tämä muutos helpotti varapyörän sijoitusta, kun sen saattoi kiinnittää korin perään pystyyn. F-mallissa alettiin käyttää Fordin nelisylinteristä 933-kuutioista moottoria vuonna 1933. Näiden kolmipyöräisten keulan ulkonäkö onkin hyvin sama kuin ensimmäisen nelipyöräisen mallin. Vaikka nelipyöräisten tuotanto alkoi vuonna 1936, jatkui kolmipyöräisten valmistus niiden rinnalla. Sodan jälkeen vuosina 1946 - 1952 valmistettiin vielä muutama kolmipyöräinen tehtaalta löytyneistä osista.

Nelipyöräiset mallit (1936 - )

Morgan 4-4 Series I, moottorina Coventry Climax, Standard Special (1936 - 1950)

Nelipyöräisiä Morganeita on ollut tuotannossa jo 73 vuotta. Ensimmäinen malli oli tyyppinimeltään 4-4. Neljä sylinteriä, neljä pyörää. Teräksiset runkopalkit olivat Z-profiiliset ja korin kehikko edelleen saarnipuuta, jonka päälle kiinnitettiin alumiiniset kopipellit. Moottorina käytettiin Coventry Climaxin 1122-kuutioista ja siihen oli liitetty



nelilovinen Meadows-vaihdelaatikko. Vuodesta 1939 eteenpäin käytettiin 1267-kuutioisia Standard Special –koneita ja Mossin vaihteistoa. Vuoden 1938 kilpailumenes-tyksestä mainittakoon Le Mansin 24-tunnin kilpailu, johon osallistui Morganilla naiskuljettaja Prudence Fawcett ja hänen mekaanikkonsa Dick Anthony. Tuloksena oli kokonaiskilpailun 13. sija ja luokkansa toinen! 4-4-mallisia Morganeita valmistui yhteensä noin 1800 kappaletta vuosina 1936 - 1950.

Morgan +4 moottorina Vanguard, TR2, TR3, TR4 (1951 – 1969)

Toisen maailmansodan jälkeen, tammikuussa 1951 näki päivänvalon entistä tehokkaampi malli +4. Nokalla oli nyt Vanguardin kaksilitrainen kone ja vaihteistona Mossin laatikko. Jäähdyttimen säleikkö oli edelleen suora, kuten Ford-moottorisissa kolmipyöräisissä ja 4-4 –mallissa. Säleikkö sai uuden kaarevan muodon vuonna 1954 ja samalla vaihtui moottoriksi Triumphin TR2-kone. Myöhemmin käytettiin Triumphin TR3-, TR4 ja TR4A-koneita. Vaihteistona näissä oli aina Mossin 4-vaihteinen. +4-mallia oli saatavana 2- ja 4-paikkaisena sekä Drop Head Coupe -mallinakin, jossa on täyskorkuiset ovet, lasisivuikkunat, kiinteä tuulilasi ja kaappariovet. Vuonna 1962 saavutettiin Morgan +4 Super Sportilla luokkavoitto Le Mansissa. Moottorin oli virittänyt Chris Lawrence, joka myös ajoi autoa. Vuosina 1964 – 1967 tehtiin myös lasikuitukorinen +4+, joita kuitenkin myytiin vain 26 kappaletta. Myös kauniita alumiinikorisia SLR (Sprintzel Lawrence Racing) Morganeita valmistui 3 kappaletta Morgan +4:n rungolle vuonna 1963. Nämäkin umpikorisia, kuten +4+. Kaikkiaan +4-mallia valmistettiin noin 4800 kappaletta.

Morgan 4/4 Series II – V, moottorina Ford (1955 – 1968)

Muutamia vuosia 4-4-mallin tuotannon loputtua valmistettiin vain +4-mallista Morgania. Tuli tarve kevyemmälle rinnakkaismallille ja niinpä vuonna 1955 aloitettiin 4/4-mallin tuotanto. Series II:n moottoriksi tuli Fordin 100E-kone. Tässä 1172-kuutioisessa Ford Anglian koneessa oli tehoja vakiona vain 36 hevosvoimaa, ja suorituskyky kolmilovisella Fordin vaihteistolla jäi heikoksi. Series III toi vuonna 1960 mukanaan edistyneemmän 997-kuutioisen Fordin 105E-moottorin ja neliportaisen vaihteiston. Tehoja ei ollut kuin 3 lisähevosvoimaa edelliseen



*+4 nelipaikkainen 1960*

malliin verrattuna ja vaikka tässä koneessa oli virityspotentiaalia alle yhden litran kilpaluokassa, ainoastaan 59 kappaletta lähti tehtaalta. Lokakuussa 1961 saatiin markkinoille 4/4 Series IV. Uutuutena oli Fordin 109E-kone. Tämä 1340-kuutioinen ja 62-hevosvoimainen moottori kuljetti Morgania jo huomattavasti paremmin. Niinpä +4-mallissa jo vuodesta 1959 saakka olleet 11-tuumaiset Girlingin levyjarrut otettiin käyttöön myös 4/4-mallissa. Kun Fordin 1498-kuutioinen 116E-kone saatiin Morganin Series V:n konepeltien alle vuonna 1963, nousivat tehot perusmallissa 65:een ja GT-mallissa 83,5 hevosvoimaan. Nyt päästiin 4/4-mallilla jo 11,9 sekunnissa 0-96 km/h ja huippunopeudeksi mitattiin 153 km/h. 4/4 -mallin II - V -sarjoja tehtiin yhteensä noin 1300 kappaletta.

Morgan +8 moottorina Rover (1968 – 2004)



Kun +4-malli jäi pois tuotannosta, löytyi mielenkiintoinen moottorivaihtoehto uudelle ja tehokkaalle Morganille. Buickin 215-kuutiomainen V8-moottori sopi juuri kapeaan ja matalaan +4:n konehuoneeseen ja prototyyppi toimi hyvin. Roverilla oli samainen 3,5 litrainen kone tuotannossa ja Earls Courtin Motor Show:ssa julkistuksen jälkeen 1968, uuden +8:n tuotanto alkoi tuotapikaa. Alkuun käytettiin vaihdelaatikkona samaa Mossia kuin +4:ssäkin. Muutama vuosi myöhemmin se vaihtui ensin 4-vaihteiseen, sitten 5-vaihteiseen Roverin laatikkoon. Salisbury 7HA-taka-akselin välitys oli 3,58:1 eli pisin, mitä silloin valmistettiin. Auton suorituskyky julkistuksen aikaan oli aivan huikea.

**+8 1970**

Hevosvoimia oli alkuun ”vain” 151, mutta vääntöä sitäkin enemmän. Autocar-lehden testi syyskuussa 1968 sai varttimailin kiihtyvyydeksi 15,1 sekuntia ja huippuja 200 km/h. SD1-moottoriversion myötä siirryttiin 1984 käyttämään polttoaineen ruiskutusta SU-kaasuttimien sijaan. Vuosien mittaan Roverin koneen kuutiotilavuus vaihteli jopa 4,6 litraan saakka. Vuonna 2004 tulivat saasterajoitukset vastaan ja mallin tuotanto lopetettiin. +8-mallia valmistettiin noin 6200 kappaletta.

Morgan 4/4 moottorina Ford, Fiat, (1968 – nykytuotanto)

Vuodesta 1968 on 4/4-mallin moottoreina olleet lähinnä Fordin 1600- tai 1800-kuutioiset voimanlähteet. Ongelmia ovat välillä tuottaneet lähinnä etuvetoisiin Fordeihin

suunniteltujen moottorien ja voimansiirron konvertointi takavetoiseen Morganiin. Vuosina 1981 – 1985 löytyi väliaikainen apu Fiatin 1585-kuutioisista TwinCam-koneista ja 5-vaihteisista vaihdelaatikoista, joita käytettiin 92:ssä Morganissa. Muuten on moottoreina ollut Fordeja. Uusimman 4/4 Sport –mallin koneena on 1600 kuutioinen Fordin Sigma, ja 795-kiloisen auton hiilidioksidipäästöt ovat vain 140 g/km.

Morgan +4 moottorina Fiat, Rover, Ford (1985 – nykytuotanto)

Kun Morgan lopetti Triumphin TR4A-koneella varustettujen autojen valmistuksen alkuvuonna 1969, kestitkin pitkään, ennen kuin kaksilitraisten Morganien valmistus jatkui. Huhtikuussa 1985 aloitettiin kuitenkin 1995-kuutioisella Fiatin Twin Cam -koneella varustetun Morgan +4:n valmistus. Teholtaan tämä sopi hyvin 4/4-mallin ja +8-mallin väliin. Tuotanto jatkui aina tammikuuhun 1987, jolloin Fiat puolestaan lopetti tämän moottorin valmistuksen etuvetoisten autojensa vuoksi. Vuoden 1988 puolivälissä tuli +4-mallin moottoriksi 16-venttiilinen Roverin M16-kone, joka olikin tuotannossa vuoteen 2001. Vasta vuonna 2004 jatkettiin taas Morgan +4:n tuotantoa, kun sopiva 2-litrainen Fordin Duratec-kone löytyi voimanlähteeksi.

Morgan Aero moottorina BMW (2001 – nykytuotanto)

Vuonna 2001 alettiin valmistaa Aero-mallia, joka poikkeaa tekniikaltaan täysin perinteisistä Morganeista. Teräspalkkirungon sijaan käytetään liimattua ja niitattua alumiinirunkoa. Toki saarnipuuta löytyy runsaasti myös Aeron korin rakenteessa. Korin sivulinja noudattelee klassista Morganin muotoa, samoin konepellit. 286-hevosvoimainen ja 4,4 litrainen V8-moottori tulee BMW:ltä. Alkuun tämän mallin etuvaloja vierastettiin, koska ne ”katsoivat kiereen”. Pari vuotta myöhemmin asia korjattiin ja valot ovat nyt suorassa. Aeroja on myyty toistaiseksi noin 600 kappaletta ja nykyisen Aero Series 4:n saa myös automaattivaihteisena.

Morgan Roadster moottorina Ford (2004 – nykytuotanto)

Kun +8:n tuotannosta piti luopua, saatiin pian korvaava moottori Fordin kolmelitraisesta V6:sta, jota jo käytettiin Jaguarin S-tyypissä ja Mondeo ST220:ssä. Tehoa on 20% enemmän kuin +8-mallissa ja kiihtyvyyys 4,9 sekuntia nolasta sataan. Suorituskyky on erinomainen, mutta Roverin V8-moottoria jäätiiin kaipaamaan jo äänen vuoksi.

Morgan Aeromax moottorina BMW (2008 –

Runko on edelleen kehitetty Aero-mallista ja perä on muotoiltu uudelleen. Voimanlähteenä on 4,4 litran BMW-moottori, valmistusmäärä 100 kappaletta vuosina 2008 – 2009.

## Morgan Aero Super Sport moottorina BMW (2010 –

Tässä uutuusmallissa on 4,8 litran BMW-moottori, irrotettava palakatto ja uusi takaikkunan ja perän muotoilu. Kaksi Super Sport –kilpa-autoa ajaa FIA GT3 –sarjassa jo 2009. Tuloksena kaksi voittoaikin sarjan alkukilpailuissa Silverstonessa. Varsinainen tuotanto alkaa vuonna 2010. Hinta Englannissa vasemmanpuoleisella ohjauksella varustettuna on noin 140000 euroa ilman arvonlisäveroa.



Ja tuotanto jatkuu

*Aero 2001*

Morganeita valmistetaan edelleen vain tilauksesta ja suurlta osin perinteisenä käsityönä. Rungot tulevat alihankkijalta, samoin superform-tekniikalla valmistetut alumiinilokasuojat, joiden valmistus aikaisemmin oli erittäin hidasta. Yhden perinteisen auton valmistusaika onkin pudonnut 12 viikosta noin kolmeen viikkoon. Vuosituotanto on kaikkiaan nyt noin 800 auton luokkaa ja odotusaika tilauksesta noin 1 – 2 vuotta.

Lisätietoja Morgan Motor Companyn kotisivuilta:

<http://www.morgan-motor.co.uk/>

Arto Peltonen



*4/4 kaksipaikkainen 1965*

## OIKAISU MORGAN 100V JUTTUUN

Edellisen Siipimutterin 5/2009 kuvateksteihin oli tullut virheelliset kuvatekstit. Alla oikeat tiedot.



*Aeromaxin saarnipuisen korin kehikko*



*Perinteisen Morganin saarnipuisen korin kehikko*



## TOIMINTAKERTOMUS

### SPORTS CAR CLUB OF HELSINKI R.Y. TOIMINTAKERTOMUS 2009

#### Tammikuu

- Vuosikokous 17.1, Moottoriravintola Allun Grilli, Vantaa. Paikalla 10 varsinaista jäsentä ja 1 koejäsen. Henkilövalinnat ; puheenjohtajana jatkaa toisen vuoden Timo Luotsi ja hallituksen jäseniksi Tapio Pankko, Tero Nummenpää, Hans Seitz ja Jani Hottola. Siipimutteri-lehden päätoimittajaksi pyydettiin Jouni Vierimaa ja lehden taittajaksi Osmo Raninen. Tilintarkastajiksi valittiin Osmo Salonen ja Christer Nylund.

- Kuukausikokous 29.1, Autoliitto, Helsinki. Paikalla 14 jäsentä.

#### Helmikuu

- Kuukausikokous 12.2, Ammattikorkeakoulu Metropolia, Helsinki. Paikalla 24

# ScCH Granipäivässä

Torstaina 24.05. vietettiin Kauniaisissa Granipäivää. Tähän monipuoliseen ja vilkkaaseen toripäivään osallistui myös ScCH. Paikalla oli 12 autoa vuosilta 1964-2003: Austin Healey 3000 MLIII, BMW 1600 GT, Dodge Stealth, Ferrari 308 QV, Ferrari 360 Modena F1, Lamborghini Ur-raco, Lotus Elite Mk14, Maserati 3200 GTA, Mercedes-Benz 500 SL, Morgan +8, Porsche 911 Turbo ja Porsche Carrera 4S.

Autot lähtivät Nihtisillan ABCltä allekirjoittaneen vetäminä. Granin keskustassa suoritettiin pieni näytöskierros, jonka jälkeen autot parkkeerattiin kevyenliikenteenväylän varteen. Paikka oli erinomainen, ja sitä "koristi" vielä Granin uusi pat-sas Granin pillu. Italialaisilla oli joitakin vaikeuksia pienen maavaran kanssa.

Ihmisiltä saatiin paljon ihailua ja kysymyksiä, joihin kuskit olivat paikalla vastaamaan.

**Olavi Tupamäki**

**Kuvat: Pekka Niskanen  
& Ulla Tupamäki**



*Kirjoittajan Morgan saapumassa*



*Ferrari ja Granin pillu*



*Parkkeerausta, ja pelkokerrointa taustalla*



*ScCHn lippu liehuu*



# *Siipimutteri*

2/2014





# ***Siipimutteri***

***4/2017***

