

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

# Huimapyörä

1 | 2022



PERUSTETTU 1975



## Veteraanimoottoripyöräklubi ry

# YHTEYSTIEDOT

JOHTOKUNTA

### **Puheenjohtaja**

**Matti Herlevi**  
Myrntitie 29  
00720, HELSINKI  
040 556 3757  
hm.herlevi@kolumbus.fi

### **Varapuheenjohtaja**

**Jorma Vitie**  
Villirannante 3  
16200 ARTJÄRVI  
0400 586 391  
jorma.vitie@vmpk.fi

### **Sihteeri**

**Hannu Kaskela**  
Kotitie 3  
13800 KATINALA  
0400 684 306  
hasse@kaskela.fi

### **Rahastonhoitaja**

**Eero Koskiranta**  
Ihaistenkatu 5 B 6  
33400, TAMPERE  
044 344 7451  
eero.koskiranta@gmail.com

### **Tiedottaja**

**Mikko Kentta**  
Kuhankeittäjänkatu 2  
15700 LAHTI  
044 594 8533  
mikkokentta@muoto2.fi

### **Veli-Pekka Pakkala**

Napantie 4 D  
45610 KORJA  
045 263 8500  
velungi@luukku.com

### **Arto Ahonkivi**

Kissalinja 52  
28560 PORI  
044 297 9885  
arto.ahonkivi@gmail.com

### **Seppo Lehtimäki**

Norotie 11 B  
00750 HELSINKI  
0400 537 451  
seppo.lehtimaki@pp.inet.fi

### **Virva Kaario**

Tukireitti 3  
37130 NOKIA  
virva.kaario@gmail.com

TOIMIHENKILÖT

### **Huimapyörän toimitus**

Päätoimittaja  
**Timo Eronen**  
Kulhontie 126  
80260 JOENSUU  
050 331 6610  
toimitus@vmpk.fi

### **Museoajoneuvosihteeri**

**Aarno Torikka**  
Rautialantie 186  
37470 VESILAHTI  
040 507 6135  
aarno.torikka@kolumbus.fi

### **Aluekerhovastaava**

**Veli-Pekka Pakkala**  
Napantie 4 D  
45610 KORJA  
045 263 8500  
velungi@luukku.com

### **Toiminnantarkastaja**

**Olli Salonen**  
Ratinanranta 10 A 16  
33100 TAMPERE  
040 512 2818  
olli.salonen@elisanet.fi

### **Tilintarkastaja**

Revisium Oy

### **Varatoiminnantarkastaja**

**Kalevo Jussila**  
Leveemäki 8  
13430 HÄMEENLINNA  
03-616 2064  
050 357 7600  
kalervo.jussila@luukku.com

### **Kirjastonhoitaja / Japsikirjat**

Kyselyt suoraan:  
kirjasto@japsistaraf.fi

### **Kirjastonhoitaja / Muut kirjat**

**Jawakirjasto**  
**Jaakko Aaltonen**  
Tyllijoentie 235  
66420 RUTO (Laihia/Vaasa)  
040 521 9997  
jaakko.aaltonen@hotmail.com

### **Mopoasiantuntija**

**Kalevi Heikkinen**  
Saanakatu 14  
15840 LAHTI  
050 301 0600  
kalentalli@phnet.fi

### **Pohjoismaat yhteyshenkilö**

**Janina Fröberg**  
Västankvarnintie 64  
10230 INKOO as.  
050 537 2852  
janina.froberg@gmail.com

### **Saksankielisen alueen yhteyshenkilö**

**Reinhard Mohr**  
Riippuliitjäsentie 11  
17320 ASIKKALA  
03 766 6573  
mohr.reinhard11@gmail.com

### **Englannin kielisten alueiden ja FIVA-yhteyshenkilö**

**Risto Nurmi**  
Kraaselintie 20 B  
90580 OULU  
044 364 7426  
nurmi.risto@gmail.com

### **Webmaster, jäsenrekisteri, perinnekeruu**

**Timo Eronen**  
Kulhontie 126  
80260 JOENSUU  
050 331 6610  
vmpk@vmpk.fi

### **Baltian yhteyshenkilö**

**Jouni Väisänen**  
+372 5249602/+358 400 776911  
jomi@windowslive.com

### **Edunvalvontaprojektit**

**Simo Nieminen**  
Kiiskintie 3  
13600 HÄMEENLINNA  
050 581 7138  
simo.i.nieminen2@gmail.com

### **Jorma Vitie**

Villirannante 3  
16200 ARTJÄRVI  
0400 586 391  
jorma.vitie@vmpk.fi

### **Ansiomerkkitoimikunta**

#### **Puheenjohtaja:**

**Kari Silvennoinen**  
Horsmankatu 4  
57220 SAVONLINNA  
044 240 6557  
karisilvennoinen55@gmail.com

#### **Liisa Lokka-Tukianen**

Aurankaari 2 A 2  
01840 KLAUKKALA  
040 502 4126  
liisa.lokka-tukiainen@luukku.com

#### **Veikko Virtanen**

Verstaantie 7  
17130 VESIVEHMAA  
0400 918 592  
veikko.virtanen@phnet.fi

## Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 2/22 aineisto toimitukseen **15.3.22** mennessä, lehti ilmestyy huhtikuun alussa.

### Huimapyörän toimitus

Timo Eronen  
Kulhontie 126  
80260 Joensuu  
Puh. 050 331 6610  
toimitus@vmpk.fi

### Vuoden 2022 aineiston viimeinen jättöpäivä ja lehden ilmestyminen

No 2/22	15.3.	huhtikuun alussa
No 3/22	15.5.	kesäkuun alussa
No 4/22	15.7.	elokuun alussa
No 5/22	15.9.	lokakuun alussa
No 6/22	15.11.	joulukuun alussa

### Ilmestyy:

6 numeroa vuodessa,  
Painosmäärä 6600 kpl

### Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

1/1 sivu	300 €
1/2 sivu	150 €
1/4 sivu	80 €
Takasivu ja kolmas kansisivu	350 €

### Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

**Paino:** Punamusta Media

**Taitto:** Pauli Ylikoski

### Sisältö:

Eesti, Eesti, Eesti	4
Moottorattahooaja lopetamine	10
Mittari-Matti on poissa	13
Päätoimittajan palsta	15
JMS Store, osia ratalajien pyöriin	16
Nuoriso pyörien päällä -näyttely	18
Arin Ysi-Kawa	20
Kuinka Kawasakin legenda syntyi?	22
AJS	26
Reijo Kukkanen 85 vuotta!	27
Gileran kytkinkruunun korjaus	28
Sähköistetty Tunturi	30
BSA ja kierreviritys	33
VMPK:n kevät- ja syyskokoukset	35
VMPK nimitti kolme uutta kunniajäsentä	36
Simo Niemisen mietteitä	
Klubimme tulevaisuudesta	39
Yamaha XV 535 Virago	42
Markkinasivut	48

### Kansikuva:

Johnny Ahlvikin -73 Kawa Z1  
Ikaalisten Veteraanissa 2010,  
kuva: Pauli Ylikoski.

# Nuijan varresta

Vuosi vaihtui ja korona-ongelmat vaan jatkuvat. Tulee uusia viruksia ja lääketiedekin ja terveydenhoito alkavat näyttämään voimattomilta. Kolmas vuosi koronan kynsissä on alkamassa.

Useat toiminnot ovat kielloissa, niin kuntosalit, uimahallit, pelisalit, kokoon-tumisrajoitukset jne.

Silti toiminta Klubissa jatkuu. Vuosikokoukset saatiin pidettyä. Kevätkokouksessa käsiteltiin edellisen vuoden toimintakertomus ja tilinpäätös tuli hyväksytyä, syyskokouksessa oli taas puolestaan käsittelyssä toimintasuunnitelma ja talousarvio, jotka hyväksyttiin. Henkilövalinnat johtokuntaan on kokouksessa merkittävä tehtävä. Johtokuntapaikkojakin oli avoinna peräti 5 kpl. Kaikkiin näihin löytyi henkilö. Erovuoroisten tilalle saatiin 3 uutta johtokuntajäsentä.

Uusi johtokunta järjestäytyi. Pitkäaikaisen sihteerin **Risto Nurmen** poisjäänti aiheutti päänvaivaa, mutta onneksi **Hasse Kaskela** lupasi täyttää Riston paikan. Risto jatkaa kuitenkin VMPK:n edustajana FIVA:ssa. Rahastonhoitajan tehtävistä erosi **Kari Lapinaho** ja hänen tilalleen astui **Eero Koskiranta** Tampereelta.

Aluekerhovastaavan tehtävät ja Kotiseutuliiton yhteyshenkilöksi lupautui **Veli-Pekka Pakkala**. Muut tehtävät jakautuvat johtokunnassa jatkavien jäsenten kesken. **Mikko Kenttä** jatkaa tiedottajan roolissa, **Virva Kaario** hoitelee kerho-tavaroitten kauppaa. **Seppo Lehtimäki** ja **Arto Ahonkivi** hoitelevat projekteja.

Haluankin kiittää johtokunnan työstä poisjääneitä Risto Nurmea, Kari Lapin-ahoa ja **Ilkka Erosta** jokaista erikseen ja kaikkia yhteisesti pitkäaikaisesta klubin hyväksi tehdystä työstä.

Alkavan uuden vuoden toimintojen ensimmäisiä perinteisiä tapahtumia ovat olleet Jyväskylän rompepäivät samoin kuin Kanta-Hämeen Maalissaalis -rompetorit jotka on jouduttu peruuttamaan tai ainakin siirtämään otollisempaan ajankohtaan. Moottoripyöränäyttely Helsingin Messukeskuksessa on sekin myös siirtynyt. Kokoon-tumisrajoitukset ovat myös kohdistuneet moniin muihin tapahtumiin kuten esim. kerhoiltoihin.

Useita tapahtumia on kuitenkin suunnitteilla. Toivottavasti nämä kokoon-tumisrajoitukset hellittävät ennen kevättä. Mm. useita kilpamoottoripyörien näytösajoja ja muita ajotapahtumia on työn alla.

Klubin merkittävien tapahtumien Veteraaniralli on toteutumassa. Tervamotototirit valmistelevat sitä rallipäällikkö Risto Nurmen vetämänä.

Olemme myös harrasterintamalla keskustelleet harrastuksemme vanhojen moottoripyörien yhteydessä käytettävistä nimityksistä. Museoajoneuvohan joi-tenkin antaa kuvan pölyisen ja jonkin museon nurkassa seisovasta ajokista. Toi-nen ajatus tulee mieleen halvasta ja edullisesta vakuutuksesta. Jospa käyttäisim-me nimitystä ”*historiallinen ajoneuvo*”. Kaikkihan ajoneuvot sisältävät oman aikansa historiaa. Mikä pidemmän, tai toinen lyhyemmän.

Tämä tarina tekee ajokista historiallisen.

Ulkopuolisen silmin arvostus nousee, kun ajokkiin liittyy historiaa.

Aika kulkee ja klubimme vanhenee. Klubille tu-lee lähivuosina viisi vuosikymmentä toiminnantäyteistä vuotta, ja sitä juhluvuotta on johtokunta käynyt valmis-telemaan.

Ei muuta kuin nokka kohti kevättä. Yksi asia mikä on varmaa, niin kevätaurinko nousee varmasti. Se jos mikä on motoristille ilonhet-ki. Moottoripyörä on tehty ajettavaksi.





# Eesti, Eesti, Eesti kaipaann sinne...

**J**uice Leskinen sen sanoiksi puki jo neuvosto-aikaan, vaikka aivan sanatarkasti lyriikkaa ei voi siteeratakaan vakavasti otettavassa harrastelehdessä. Kokemukset aiemmilta Viron reissuilta olivat niin myönteiset, että koronarajoitusten väliaikaisesti väljentyessä teki mieli ihmettelemään veljeskansan edesottamuksia vanhojen vehkeitten parissa.

Sattuneesta syystä myös konekulttuurin tapahtumat jäivät vähiin kesälä 2020. Toki me Pinnankiristäjätkin teimme mm. pienimuotoisen retken erinomaisen mielenkiintoiseen Ylämyllyn automuseoon ja ryhmä Kreetan voimin tutustuimme **Karppasen** ateljeehen Kiteellä, mutta mieli halasi tutkimaan hieman laajemminkin koneperinnettä. Suomen ulkopuoliset kohteet olivat elokuuun alkupuolella varsin rajoitetut ja niinpä päätimme suunnistaa Baltiaan. Kovin tarkkaa suunnitelmaa ei tehty, sillä ennakkotietojen mukaan tilaa olisi niin lautoilla kuin majoitussessakin yllin kyllin.

## Vapaamuotoista suunnittelua

Pinnankiristäjien alaryhmä Kreetta (nimi viittaa aiempiin ajeluihin) koostui tällä kertaa **Pekasta** Black Bird-Hondalla, **Pertistä** Paris-Dakar-BMW:llä, **Karista** CB-750 Hondalla ja allekirjoittaneesta tonnisella V-Stromilla. Karin pyörää lukuunottamatt kalusta oli tältä vuosituhannelta, mutta puolustukseksi sanottakoon, että tällä kertaa tarkoituksena oli edetä suoraviivaisen rivakasti. Aikaa käytettävissä olisi vain vajaa viikko.

Menomatkan lauttaliput MS Fin-

landialle varasin ennakkoon. Ensimmäisen yön majapaikaksi valitsimme Tallinnan liepeiltä tuulimyllyn, jonka läheisyydessä piti kartan mukaan oleman jonkinlainen Viron vapautumisesta kertova museoalue. Otin myös yhteyttä Kurtnan moottoripyörämuseon **Urmas Teearuun**, joka lupasi, että pääsisimme museoon tutustumaan. Muutoin aikataulu ja matkareitti päätettäisiin matkan edetessä. Vapauden illuusio pyörän päällä ja reitinkin suhteen!

## Avanti

Niinpä sitten starttasimme eräänä sunnuntaiaamuna elokuun puolivälissä Savonlinnasta. Reitti vei aluksi Sulkan ja Puumalan kauniiden maisemien kautta Ristiinaan. Reitti on motoristin kannalta hieno, mutta tällä kertaa mukaan mahtui myös parikymmentä kilometriä tietöitä. Varsin lämpimässä säässä Karin Honda alkoi hieman rykiä, kun päästiin reilumman nopeuden

teille. Syy oli selvästi polttoainepuolella, mutta tarkempaa vikaa ei löytynyt tässä vaiheessa. Ristiinassa totesimme, että aikaa tietyömaalla oli hurautan yllättävän paljon ja viisainta olisi pyrkiä isommille teille. Siispä suuntasimme etupyörät kohti Mäntyharjua ja edelleen Lahteen.

Varsinkaan moottoritienopeuksista Karin Honda ei tykännyt ja aika ajoin sitä piti jäädyttellä. Vian aiheuttajaksi Kari arveli ylimääräistä polttoaineen suodatinta ilmajähdytteisten sylinterien takana. Viileämmällä säällä koeajettu pyörä oli toiminut hyvin, mutta nyt polttoaine ilmeisesti höyrystyi suodattimessa tai sen letkuissa ja aiheutti höyrylukon. Kun matka kuitenkin eteni pienin tauoin asiaan päätettiin palata sopivan ajankohdan tullen.

Lauttamatka Helsingistä Tallinnaan meni tavanomaisesti, mutta Tallinnassa jouduin jälleen kerran törmäyskurssille elektroniikan kanssa. Juicella 40 vuotta sitten oli toisenlaiset ongelmat: "Kyllä viipyy viisumi Tallinnan, minä kadotin lanttuni hallinnan". Olin vaihtanut edellisenä päivän matkapuhelimen uudenpaan, jossa piti oleman kohtalaisen hyvä kamera. Sovellukset ja muut tiedot olivat sujahtaet uuteen vehkeeseen muutta mutkitta, mutta nyt tämä uutukainen ei suostunut yhteistyöhön kypäräpuhelimien kanssa. Eivät tulleet navigaattoritädin komennot komennot korviin, vaikka kartta näkyikin näytöllä. Seurauksena oli hermoja raastava suunnistaminen vilkkaassa liikenteessä vastavalossa tankkilaukun päältä huonosti näkyvän näytön avulla. Onneksi Tallinnan ystävälliset autoilijat pitivät äänimerkeinkin huolta siitä, että pahimmat töppäykset, kuten kiellettyyn



**Piispanlinna Saarenmaa. Ihmettelennä, onko hauki kala, sanoi kampela.**





**Kurtnan moottoripyörämuseossa matkalaiset selvästikin ottavat kantaa Moottoripyörä on moottoripyörä, skootteri on...**

ajosuuntaan ajaminen eivät jääneet huomaamatta. Tosin tässä tapauksessa liikennemerkkikin puuttui reitin alkupäästä.

## Vabadusvoitluse muuseum

Viimein päästiin perille majoitusalueelle Lagedin kylään, Viron vapautus-taisteluseon alueelle. Vastaanotto paikan päällä oli ystävällisen hilpeä ja ilmeni, että isännän 80-vuotisjuhla oli edellisenä päivänä vietetty pidemmän kaavan mukaan. Vieraita oli ollut toista sataa ja suomalaisiakin lähes 40. Majapaikaksi valittu, Saarenmaalta tuotu tuulimylly vaikutti mielenkiintoiselle asumukselle. Kapeahkot kerrospunkat oli rakennettu 1. kerrokseen, mihin jauhot ylempään kerroksesta valuvat, kun mylly pyörii. Koneisto oli toimintakunnossa, mutta siivet lukittu.

Tallinnasta eväiksi oli ostettu salsilikia, siansivua, Pöltsamaan sinappia sekä olutta. Pakaaseja purkaessani havaitsin, että iso oluttölkki oli antautunut takapaksissa ilmeisesti jossain hidaste-töyssyssä. Saku Guldin tuoksu leijaili sitten loppumatkan ajan ympäristössä aina kun takapaksin aukaisin. Kumma kyllä USB-laturi ei ollut ottanut marioinnista itseensä. Ehjiä purkkejakin löytyi sen verran että maukkaaksi grillatut possun kyljet sujahtivat liukkaasti ruoansulatukseen. THL:n entinen pääjohtaja olisi pyörinyt nähtyään illallisemme, mutta sitä kyllä kevennettiin jälkiruoaksi nautituilla sroteilla kera taskulämpimän, rutikuivan vene viinin.

Yön pimetessä saatiin vielä kokea räväkkä ilotulitus isäntämme merkkipäivän kunniaksi. Hyvin nukutti tuulimyllyssä. Seinälaudoituksen raoista pääsi raikas tuulenvire ohentamaan

ilmaa, eikä hyttysistäkään ollut riesaa. Punkat olivat puolisen metriä leveitä, mikä hieman rajoitti liikehdintää. Toisaalta tästä oli se etu, että tuulimylly heilahteli vain vähän jonkun kääntäessä kylkeä.

## Karua kalustoa

Seuraavana aamuna oli aikaa tarkastella ympäristöä lähemmin ja syytä ihmettelyyn olikin. Puistomaiselle alueelle oli koottu militaarisia kulkuneuvoja 40-luvulta alkaen: panssarivaunuja, -autoja, vene, miehistönkuljetusajoneuvoja, Migin runko jne. T34 "sotka" -mallinen panssarivaunu oli ollut hiljattain ajossa, sillä telaketjujen jäljet näkyivät hiekassa. Myöhemmin selvisi, että Sotka-ajelullekin olisi pääsyt, jos olisi ymmärtänyt tehdä varauksen etukäteen.

Isäntämme **Johannes Törs** halusi



**Laagnan museo tarjoaa myös persoonallista majoitusta saarenmaalaisessa hengessä.**

esitellä Viron itsenäisyyden keskittävää museotaan. Aikaa tähän ei ollut paljon käytettävissä, koska olin luvannut Urmas Teearulle, että olisimme Kurtnan moottoripyörämuseolla kymmenen aikoihin. Museon tutustuminen kannatti. Viron ja Suomen yhtäläisyydet ja erot itsenäistymisen ja Viron neuvostoajan suhteen tulivat hyvin kuvatuiksi virolaisesta näkökulmasta. Johannes oli miehityksen aikaan toiminut merimiehenä ja vaikka yhteydenpito muihin ihmisiin maailman satamissa käydessä oli hyvin rajoitettua, Johannesen maailmankuvasta muodostui huomattavasti laajempi kuin neuvostopropagandan läpitunkemassa kotimaassa.

Miehitysaikaa kuvasivat pääasiassa valokuvat ja kirjalliset lähteet sekä ennen kaikkea Johannesen elävät ja omakohtaiset kokemukset. Sotien ajoista muistutti laaja asekoelma, jossa oli esineistöä myös Suomesta, kuten asesuunnittelija **Aimo Lahden** tuotoksina Suomi-konepistooli, Lahti-pistooli ja 20 mm panssarintorjuntakivääri "norsupyssy". Harvinaisuuksista pääsimme ihmettelemään mm. hanatonta brittirevolveriä (Webbley?) Omistajansa mukaan suuri osa aseista oli toimintakuntoisia. Museo, ajoneuvot, majoituksen persoonallisuus ja museon isäntä olivat niitä yllätyksiä, joiden vuoksi matkalle oli kannattanut lähteä.

## Motoristin puuhamaita

Seuraava paikka oli parinkymmenen kilometrin päässä Kurtnassa, jossa sijaitsee Urmas Teearun monille tuttu moottoripyörämuseo. Urmas oli pyytänyt paikalle rouvas-henkilön, joka avasi meille ovet muuten suljettuun museoon. Paljon oli uutta kalustoa tullut sitten edellisen kerran viitisentoista vuotta sitten. Kurtnassa sijaitsee myös toinen

mielenkiintoinen kohde: Tembu-Vembumaa, mutta tällä kertaa vierailu rajoittui kahvioon. Ehkä seuraavalla kerralla me, yli kuusikymppiset lapset pääsemme nauttimaan tuon puiston monipuolisista härpärkeistä

## Saarenmaalle

Matka jatkui kohti Saarenmaata Märjamaan kautta. Välillä nautittiin maukasta seljankaa pienessä tienvarren kahviossa. Mukavaa kun Viroon eivät vielä ole joka paikkaan levinneet Abcit ym. standardimuonaa tarjoavat ketjut, jotka syrjäyttävät pienet ja persoonalliset ruokapaikat. Saarenmaan lauttaa ei kauan tarvinnut odotella ja sitten päästiinkin tasaiselle, mutta tylsälle baanalle kohti Kuressaaren kaupunkia. Selveristä haimme savukalaa ynnä muuta tarpeellista iltapalaa ja aamiaista varten, sillä tarkoitus oli yöpyä Johannesen ystävällisesti käyttööme tarjoamassa talossa lähellä Mändjalan kylää. Jälleen kerran navigaattori oli tehokas keino etsiä pölyvää, kalkkikivisoralla päällystettyä tukkitietä pitkin keskelle metsää. Etsityn paikan osoite oli kirjoitettu Johannesen avustuksella navigaattoriin, joka osoitteen hyväksyi, mutta siltä paikalta löytyi vain tukkipinoja. Metsän keskellä ei juuri ihmisiä näkynyt, mutta viimein yhytimme sienestämässä olleen neitosen joka ystävällisesti opasti meidät rehutöissään olevan maanviljelijän luo. Tämä puolestaan ohjasi meidät muutaman kilometrin päähän Johannesen talolle. Etsiskelyn jälkeen avainkin löytyi. Idyllisen maatalon varustukseen olisi kuulunut mm. sauna, mutta päätimme kuitenkin siirtyä yöpymään lähemmäs Tehumardin kylää, josta tarvittaessa olisi saatavissa työkaluja seuraavan päivän huoltotoimia varten.

## "...elokuussa kampela oli parhaimmillaan..."

Tehumardin Campingissä oli tarjolla mökkejä ja kerros-sängyt olivat jo tulleet tutuiksi. Nyt punkat olivat huterampaa tekoa kuin tuulimyllyssä ja kyljen kääntäminen aiheutti kohtalaista huojuntaa. Ensin kuitenkin kokkailtiin kylmä iltapala, jossa kiitosta sai erityisesti savusilli valkosipulidipin kera. Tätä herkkua Suomessa harvoin tapaa. Tuttavuutta tehtiin saksalaisen motoristin kanssa, joka oli kiertänyt Eurooppaa ja Pohjois-Afrikkaa yli 100 000 km matkan uutena ostamallaan Yamaha XJ kuussatasella.

## Säärestä Kaaliin

Seuraavana aamuna Kari poisti Hondastaan sylinterien takaa ylimääräisen polttoainesuodattimen letkuineen. Loppumatkan Honda toimi kellon tarkkuudella, merkille tyypillisesti. Karin huoltaessa ja muiden nukkuessa kävin pulahtamassa Riian lahden raikkaassa vedessä. Tehumardin rannassa sai kahlata ainakin 100 m matalaa, ennen kuin kunnolla uimaan pääsi. Omatoimiaamiaisen jälkeen suun-





Potria poikia Säärella Pertti, Pekka, Kari ja Jukka.

tasimme kohti Säären majakkaa Saarenmaan eteläisimmässä kärjessä. Sääsuosi matkalaisia edelleen, nyt kelpasi viilettä osin mutkaista ja kumpareista maisemaa jykevien tammien reunustaessa tietä. Säären majakan yhteyteen on koottu hieno pysyvä näyttely virolaisesta merenkulusta ja majakoista. Majakan huipulle pääsi kiipeämään ja maisemia ihastelemaan. Majakan lähellä on sotamuseo, joka kertoo erityisesti Saarenmaan merkittävästä roolista II-maailmansodassa. Tällä kertaa museo jätettiin kuitenkin väliin sillä Lagedissa Johanneksen kertomukset olivat olleet hyvin vaikuttavia ja eläviä.

Käännyimme kohti Kuressaaren kaupunkia ja Piispanlinnaa. Piispanlinnasta nautittiin tällä kertaa linnanpihalta käsin, olihan siellä myös näyttillä noin satavuotias, varsin näyttävä traktori. Kun kulttuurinätkä oli tyydytetty, ruumiskin tarvitsi ravintoa ja sitä löytyi ravintola Ku-Kuusta Kuressaaren Suursalin yhteydestä. Paistettu kampela oli herkullista ja kiitellessäni ruokaa tarjoilija kertoi, että nyt elokuussa kampela oli parhaimmillaan kerättyään ravintoa koko kesän. Eivät matkakumppanitkaan moittineet kalaannoksiaan. Hyvin ravittuna kelpasi

körötellä Kaalin metoriittikraaterille muutamana kymmenen kilometrin päähän.

### **E = mc toiseen potenssiin**

Kaalilla muodostuu käsitys siitä, mitä tapahtuu kun noin viisimetrinen kappale avaruudesta osuu noin 72 000 km/h nopeudella maahan. Jälki on vaikuttavaa. Sadan metrin läpimittaisen ja parinkymmenen metrin syvyisen kraaterin syntyyn on tarvittu laskelmien mukaan Hiroshiman atomipommiin verrattava energia. Lisäksi alueelta on löytynyt 9 sivukraateria. Kalevalaisittain ilmaistuna tulikipuna putosi Ilman Immen käsistä "*läpi kuuen kirjokannen, halki taivahan yheksän*". Onneksi neito ei tiputtanut isompia kekäleitä.

Kaalilta suuntasimme rivakasti lauttarantaan, sillä arvioin, että ennättäisimme seuraavalle lautalle. Niin kävikin, eikä odotella tarvinnut ollenkaan. Lautan ruoka on varsin hyvää ja puolessa tunnissa ehti sopivasti tankata kuskit. Mantereen puolella Kuivastu-Pärnu -väli oli varsin tylsä, suorahkoa tietä metsien ja peltojen keskellä. Pärnussa etsimme motoristihenkisen

Alexandri Pub -hotellin Pekan idean pohjalta ja paikka olikin mukava: suojaisia parkkipaikka sisäpihalla, asiallisen karut huoneet, erinomaista lohikeittoa, motoristihenkisiä asiakkaita ja rekvisiittaa. Ruoan jälkeen tarkoitus oli käydä vielä yömyssyllä jossain keskustan baarissa. Kaupungilla oli kuitenkin hyvin hiljaista. Tex Mex Cantina Margaretassa näytti olevan asiakkaita ja baarin piti oleman vielä tunnin verran auki. Tilaus ei kuitenkaan onnistunut, vaan dievuska katseli joukkoamme arvioivasti ja sanoi tylästi, että njet, baari on suljettu. Tilanne oli outo, sillä omasta mielestämme olimme hyvinkin edustavia. Aleksandrin publi toivotti meidät tervetulleiksi ja oikein hyvää Margaritaa sai sieltäkin.

### **Parvi jakaantuu etelään ja pohjoiseen**

Seuraavana aamuna Pekka ja Pertti starttasivat kohti kotisuomea. Me Karin kanssa suuntasimme etelään, Riikan suuntaan, tavoitteena moottorimuseo. Sinne päräytimme hyvissä ajoin iltapäivästä ja paikka oli taas kerran maineensa veroinen. Edellisen kerran olin siellä käynyt kymmenisen vuotta



sitten. Museo oli kehittänyt varsinkin ajoneuvojen esillepanoa ja esittelyä. Myös englanniksi kerrottiin tärkeimmät asiat. Mielenkiintoisesta museosta oli kehittynyt loistelas. Muutama tunti kului rattoisasti erinomaisesti entistettyjä ajoneuvoja ja niiden historiaa ihmetellessä.

Lukuisiin Kuurin kierroksiin moottoripyörällä osallistuneella Karilla on paljon kokemusta Latviasta ja hänellä oli tiedossa hyvä majapaikka, Hotel Sigulda Siguldassa, vajaan tunnin ajomatkan päässä Riikasta koilliseen. Paikan päällä meidät toivotettiin lämpimästi tervetulleiksi ja pääsimme majoittumaan hotellin vanhaan, historialliseen osaan. Palveluihin kuului myös viihtyisiä kylpylä, jossa matkan rasitukset haihtuivat erilaisissa saunoissa ja altaissa. Tukevan illallisen jälkeen ihmettelimme pikkukaupungin juomakaupan laajaa valikoimaa ja halpoja hintoja. Tarttui sieltä jokunen puteli mukaankin, erikoisuutena kvitteenivodka, hedelmäisen herkullista.

## Neuvostomaisia kerrostumia

Hyvän unen ja tukevan aamiaisen jälkeen tie kohti Turaidan kylää aukeni pilvisenä, sadetta enteillen. Maisema ennen Turaidaa oli kuin satukirjasta: Jyrkähkö laskeutuminen Gaujan joki-laaksoon ja sitten sillan jälkeen toista rinnettä ylös, missä rinteen päällä siinteli Krimuldan salaperäinen linna, ja hieman myöhemmin Turaidan linna. Satumaisuus kuitenkin karisi Turaidan linnanpihalla. Kioskista olisi pitänyt ostaa pääsylippu alueelle, mutta virallinen aukiolo alkoi vasta puolen tunnin kuluttua. Nuorempi virkailijatar olisi liput ystävällisesti myynytkin, mutta varmistus piti ensin kysyä vanhemmalta, ilmeisesti neuvostokoulun käyneeltä emännältä. Tämä oli selitellyistämme piittaamatta sitä mieltä, että etuaika ei tule kuuloonkaan ja piste. Kun sateen uhkakin painoi päälle päätimme, että karistamme paikan tomut jaloistamme.

Seuraavaksi suuntasimme kohti rannikon Saulkrastia ja sen polkupyörämuseota. Etappi oli tyyppillistä Baltian tietä: Suorahkoa ja peltojen reunus-

tamaa. Tällä muutaman kymmenen kilometrin pätkällä olivat päällystystyöt menossa ja pikeä roiskui pyöriemme alustaan. Myöhemmin ilmeni, että varsinkin kuumaan pakoputkeen kiinni palanut piki on varsin tiukassa. Uusi päällyste ei kuitenkaan haissut samaan tunnusomaiseen tapaan kuin neuvostoaikana, jolloin Baltiassa tiettyömaalla ajelusta muistuttivat pitkään paksut, rikille haisevat kerrostumat pyörän osissa.

## Polku vaan ei moottori

Saulkrastin polkupyörämuseo, Velosipedu muzejs, oli vierailun arvoinen. Pienehköön tilaan oli saatu sopimaan kaikkea mahdollista polkupyöräilyyn liittyvää viime vuosituhanelta ja vähän tältäkin. Cx Hondan ihailijana minua miellyttivät erityisesti kardaani-vetoiset pyörät. Kaikenlaisia muitakin erikoistuuksia oli tutkittavissa. Paikan omistaja esitteli hyväntahtoisesti kokoelmaansa ja myi pienestä matkamustokaupasta mm. vanhanmallisia varoitustöttejä. Via Baltican ajelijoiden kannattaa ehdottomasti pistäytyä tässä museossa, jolla on hyvä maine kansainvälisestäkin.

## Koreografiikkaa

Hyvä ruoan tuoksu muistutti ruumiillisista tarpeista ja kun paikallisetkin näyttivät kokoontuvan pieneen ravintolaan, marssimme perässä. Jälleen kerran seljanka tumman leivän ja smetan kanssa oli erinomaista. Päälle kermainen tsässynä kahvin kera ja taas

oli energiaa jatkaa matkaa. Muutaman euron lasku tuntui hyvin kohtuulliselle. Kiitokseksi hyvästä palvelusta viihdytimme henkilökuntaa ja muita asiakkaita kömpelöllä koreografialla kurahaalareihin ujutautumisessa, sillä oli alkanut sataa.

Via Baltikan suhaaminen pohjoiseen ei nyt kiinnostanut, sillä rekkojen takavalojen tuijottelua oli tullut tarpeeksi harrastettua jo tulomatalla. Kokeneella Latvian liikkujana Karilla oli tiedossa sisämaan kautta kulkeva mielenkiintoinen reitti kohti Tallinnaa. Sadekaan ei pitkään jatkunut ja vierailut matkan varren panimossa Valmierassa ja maatilalla lähellä Viron rajaa onnistuivat kuivana pysytellen.

## Moottorimusiikkia

Viron rajalta Viljandiin kulkeva tie osoittautui mielenkiintoiseksi kurviltavaksi. Pinta oli hyvä, eikä mäkiä ja mutkia oltu suotta oiottu. Oli nautinto kallistella hiljaista tietä eteenpäin kohtalaista vauhtia ja kuunnella Karin Hondan pakoputkista kantautuvaa matataa ärjyntää. Jo 80-luvulla Honda on panostanut akustiseen suunnitteluun, 4-2 putkiston ääntely on aivan omanlaistaan. Itse olin varovasti jalostanut V-Stromini ulosantia vakuuttavampaan suuntaan lyhentämällä tuuman verran sisempää poistoputkea. Tämän tuloksena alakierroksilla tunnistaa V-2:n jytinän, mutta naapurisopu ei joudu koetukselle. Nyt rivinelosen ja V2:n äänimaailmat resonoivat ajoittain sopivilla kierrosluvuilla ja syntyi huumavaa moottorimusiikkia.

## Paksun Margareetan helmoissa olo poikain on niin huoleton

Tie muuttui tavanomaisen tylsäksi Viljandin pohjoispuolella ja loppumatka Tallinnaan sujui rauhallisesti körötellen. Tallinnassa majoituimme Paksun Margareetan hostelliin vanhan kaupungin kupeeseen. Hostellin nimi tulee vanhan kaupungin tornista, vastaanottovirkailija ei ollut erityisen rehevä. Vastaanoton ikkunan alla oli turvallisen tuntuinen parkkipaikka ja huone oli tilava. Pitkän ajopäivän päätteeksi ei

***"..juusto oli kypsynyt muuttaman päivän lämpimässä, oluella huuhdellussa takalaukussa..."***



Eesti Vapadusvöitluse muuseumi Museon isäntä Johannes Törs esittelee laajaa kokoelmaansa, etupäässä militariaa.

kiinnostanut lähteä Michelinin tähtiä tai renkaita etsimään, riitti kun läheiseltä satama-alueelta löytyi pitseria, joka mainosti kaupungin parhaita pitsoja. Aivan katteeton Ristorante Flavourin mainos ei ollutkaan, ruoan valmistukseen ja raaka-aineisiin oli selvästi paneuduttu. Myös olutvalikoima oli italialaishenkinen.

## Helmoista merelle ja kotiin

Seuraavana aamuna oli tyytyminen reissueväiden tähteisiin, sillä hostellin voileipiä sisältävä kolikkoautomaatti oli tehnyt tenän. Hostellin huoltomies kiroili omien sanojensa mukaan kymmenettä kertaa uudehkon automaatin parissa, eikä luottanut tarjoukseeni mojavasta potkusta apparaatin kylkeen. Korjauksen työturvallisuuskin ajosaappaat jalassa olisi ollut hyvä. Keittiön vedenkeitin kuitenkin toimi ja meillä oli vielä pikakahvijauheta. Reissueväiden juusto oli kypsynyt

muutaman päivän lämpimässä, oluella huuhdellussa takalaukussa ja alkoi olla jo melko aromaattista nautittavaa.

Vierailusta Lennusaddamin loistavaan museoon piti nyt luopua, sillä MS Finlandia lähtisi kello 12 ja museo aukenisi vasta kymmeneltä. Sen sijaan tallustelimme ristiin rastiin vanhaa kaupunkia ihaillen ja päädyimme kahvilaan josta saimme kahvin lisäksi todennäköisesti kaupungin suurimmat raparperiipirakka-annokset.

Oli aika siirtyä satamaan. Tällä kertaa motoristijonon persoonallisin kuljuri oli Turun lähelle matkaava kaveri, joka oli tulossa vahvasti ja omatoimisesti tuunatulla Bemarillaan Kroatiasta. Pyörän varustukseen kuului mm. teräksinen, slivovitsiä sisältävä, n. 3 litran tankki sijoitettuna oikeaoppisen matalalle runkoon. Muutaman viikon reissulla olleelle matkalaiselle oli sattunut monenlaista, mutta korona ei ollut haitannut.

Laivalla oli varsin väljää ja lohiso-passa sattumia riittävästi. Satamas-

ta pärytimme Herttoniemen kautta 6-tielle Kouvolan ja Lappeenrannan suuntaan, sillä Pekka oli kertonut puhelimessa, että Mikkelin ja Juvan välillä 5-tiellä olisi tietöitä. Siispä karautimme Porvoon ohitse moottoritietä rivakkaa vauhtia Lappeenrantaan, jossa virolainen bensiiini alkoi olla lopussa. Imatralta olisi päässyt Ruokolahden ja Sulkan kautta hyvin mielenkiintoista = mutkaista reittiä Savonlinnaan, mutta väsymys alkoi olla jo sitä luokkaa, että suurin reitti vei voiton.

Taas kerran ihmettelyn aiheita oli riittänyt matkustavaisille. Tällä kertaa varsinaiseen etenemiseen ei ollut tarvinnut kiinnittää paljon huomiota, sillä kulkuneuvot olivat lähes nykyaikaisia. Korona varjosti vain vähän, sillä raikakassa, väljissä tuulissa oli hyvä edetä. Juice Leskisen yhteistyökumppani Apelsin sen sanoiksi puki laulussaan Mootorrata Lugu: *"Kuljes meil on bensulöhnad, saabastel on paksud põhjad, mootorrattal söidame, sest vabadust me nautime."* •





teksti & kuvat: **Jukka Järvisalo**, Pinnankiristäjä

Eesti, Eesti, Eesti on my mind

# Mootorattahooaja lõpetamine 2020, Pärnu

Juicen kaipuun naapurimaahan ymmärtää hyvin. Sinne piti päästä toisenkin kerran vuoden 2020 ajokautena. Unic-Moto oli loppukesästä kutsunut jäseniään Viron motoristien yleisiin ajokauden ajokauden päättäjäisiin Pärnuun syyskuun 19. päiväksi. Perinteinen Kokkutulek-rallikin oli pidetty hyvin rajoitettuna koronan vuoksi. Kun ennusteissa näytti sille, että Aila-myrskyn raivo oli laantumassa, päätimme **Saleniuksen Pekan** kanssa käydä katsomassa, miten Virossa ajokauden loppua juhlistettaisiin.

Koska olisin paikalla Unic-Moton jäsenenä, piti ajopeliksi valita vanhemmaa kalustoa. Luottopyöränä jo parikymmentä vuotta toiminut Honda CX Silverwing vuodelta 1981 sai jälleen kerran viedä kuskinsa maantieseikkailuihin. Pekka ajelisi Black Birdillään. Matkapaineet asettelin renkaisiin ja jousitukseen, mutta nyt tämä ei riit-

tänytkään, sillä takajarru ei tuntunut jostain syystä juurikaan vauhtia hillitsevän. Seuraavana aamuna olisi lähtö, joten itku ei auttanut, vaan piti mennä Ailan riepoteltavaksi ulkoilmatalliin. Esteri suihkuineen yhtyi riemuun ja remontin päätyttyä olo oli kuin uuteulla ja piestyllä koiralla. Viimein jarrurupesi kuitenkin pitämään.

Aamulla lähdimme kolmen ja puolen sadan kilometrin taipaleelle kohti Helsingin Länsisatamaa. Enää ei paljon tuullut tai satanut, mutta nyt lämpötila oli turhan matala. Vaikka ajonahkojen alla oli neljä kerrosta villaa ym. eristettä, matkan puolivälissä, Vihantasalmella, alkoi tuntua sille, että parilisäkerrosta ei olisi ollut pahitteeksi. Helsinkiin saapuessa, hitaassa ajossa ruumiinlämpö jo nousi siedettäviin lukemiin. Lauttamatkat Suomen ja Viron välillä ovat välttämätön paha ja tällä kertaa punainen laiva sai kuljettaa.

Hinta oli yli kaksinkertainen verrattuna kesän lauttailuun Eckerö-linellä.

## Kaaheen laakeilta aakeilta Mutaravilaan

Reitti Tallinnasta Pärnuun oli luultavasti tieremonttien takia ohjattu Ylemiste-järven itäpuolelta. Noin puolivälissä Pärnun tietä palattiin via Balticalle, varsin tasaisille maastoille. Siinä kohtaa oli tauon paikka kahvilassa ja sieltä lähtöä tehdessä huomasi, että Honda tarvitsi harvinaista huolenpitoa. Ajovalo ei toiminut ja ilta alkaisi kohta hämärtää. Kahvilasta (!!!) löytyi H4-polttimo ja pienen askartelun jälkeen valo palasi.

Ajokauden päättäjien tapahtuma-alueeksi oli valittu Mudaravilakylpylän edustan aukio ja siitä alkava katu. Mudarvilan yhteydessä toimivan Hedon-hotellin hinta olisi ollut aika



**Ja meillä kaikilla tuhansilla oli niiiiiin mukavaa... (vas.)**

**Vanhallakin pyörällä ajo sujuu kuin tanssi vain, kun asu on sopiva (oik.)**

suolainen 180 €/yö, joten majoituimme viereiseen Rannahotelliin puoleen hintaan. Bonukseksi saatiin takuvarma parkkipaikka pyörille kahden lukon takaa ja erittäin ystävällinen vastaanotto. Eipä siinä enää paljon jaksanut muuta kuin etsiä katukeittiöstä meksikolaisvaikutteista ruokaa ja painua pehkuihin.

Aamulla selvisi, että Unic-Moto oli saanut kunniapaikat aivan Mudaravilan edestä. Kävimme katsastamassa tilanteen ja ihmettelemässä kilpa-IC:n tekniikkaa, mutta kun aikaa oli runsaasti ennen varsinaista ohjelmaa, päätimme tutustua Pärnun konekulttuurin tarjontaan laajemminkin. Kohteeksi valikoitui rautatiemuseo Lavassaassa 25 km Pärnusta pohjoiseen. Alueella oli monipuolisesti esiteltynä Viron rautateiden historiaa aina tsaarinajalta lähtien ja kuuluipa tarjontaan muutama kilometrin höyryjuna-ajelukin, jolta me valitettavasti hieman myöhästyimme. Museolle tullessa on syytä ottaa huomioon, että tie kulkee museoradan poikki ja käyttämättömän näköisellä radalla on liikennettä. Tätä emme tienneet ja ajattelimme radan lähellä ihmisten muuten vain iloisesti vilkuttavan.

**Mutaravila konehevojen näyttämönä**



televan. Todennäköisesti he varoittivat lähestyvistä museojunasta!

## Urheilujuhlan pukukoodi

Palasimme pelipaikalle iltapäivällä, mutta paluureitti ei ollutkaan enää yhtä suora kuin lähtiessämme, sillä kadut olivat alkaneet täyttyä moottoripyöristä ja jouduimme käyttämään hieman luovaa mielikuvitusta ja kiellettyä ajosuuntaa päästäksemme takaisin Unic-Moton alueelle Mudaravilan edustalle. Urheilujuhlan tuntu oli ilmapiiirissä vahvana bändin soittaessa, kojujen täytyessä moottoripyöriin liittyvästä rekvisiitasta, herkullisten ruokien kypsyessä padoissa ja kaikenlaisten motoristien ihastellessa omia ja muiden kulkupelejä ja niiden kuljettajia. Korona-ajan turvaväleistä joutui hieman tinkimään.

Pukukoodi näytti tylsälle kuin lin-

nan juhlissa: enimmäkseen mustaa ja harmaata, mutta materiaalina sentään oli tekstiilien lisäksi nahkaakin. Ilahduttava poikkeus oli vuosimallin 1968 BMW R69S:ää kuljettanut **Tiiu Lüüding** keltaisessa tutussaan. Unic-Moton Saarenmaan osaston liivissä saapunut Tiiu tosin kertoi, että tutun lämmitys- ja turvaominaisuudet ovat nimelliset, mutta myönteinen huomioarvo sitäkin suurempi. Tällä kertaa Tiiu oli ajellut paikalle Tallinnasta ja pyörän oli hienoon kuntoon rakentanut **Andrus Lüüding**, Unic-Moton presidentti.

## Tinnitusta paraatista

Motoristeja saapui koko ajan lisää ja siinä vaiheessa, kun kävelimme Supe-luse-katua nelijonon vierellä, oli porukkaa arviolta kilometrin matkalla. En tiedä laskettiinko osallistujia, mutta tuhansia heitä oli ja kalustoa Monkeystä Bosshosiin. Noin seitsemänkymmenen kilometrin paraatiin lähdettiin parijonossa. Iloisesti vilkuttavat pärnulaiset olivat kansoittaneet kadunvarret. Sää oli suosiollinen ja nopeus maltillinen. Pärnujoen vartta kulkevan reitin varrella vilahteli tienviittoja mm. Vainuun, Pulliin, Sindiin ja Viiraan. Lie-neekö viirannut sillä Volvo-kuskilla, joka yllättäen pyöräytti U-käännöksen vastaantulevien kaistalta paraatijonon väliin aivan edessäni. Olin nyt onnellinen siitä, että Ailasta huolimatta takajarru oli tullut säädettyä, nyt sitä





tarvittiin. Illan hämärtyessä palattiin kaupunkiin. Alkoi olla viileää ja korvat soivat, sillä viereiseen paraatijonoon oli osunut harrikkakuski, joka oli poistanut äänenvaimentimet kokonaan ja hauskuutti kansaa huudattamalla pyöränsä ja katkomalla sytytysvirtaa niin että suorat putket tuntuivat halkeavan paukkeesta. Lisäksi sankari oli varustanut pyöränsä täysillä huutavalla jenkkakoneella. Tiiviistä paraatijonosta ei oikein suosiolla voinut poistua.

## Kilttejä poikia viiksekkäitä

Illalla tarjolla olisivat olleet yökerhokarkelot asianmukaisine ohjelmineen, mutta kun arvattavissa oli, että turvavälit eivät yökerhossa olisi ainakaan kasvaneet, päätimme vain etsiä ruokapaikan Rannahotellin läheltä. Monenlaista ruokaa tarjoava ravintola löytyi kilometrin päästä ja kun listalla oli myös kimchiä paahdetun possunkyljen kanssa, siirryimme pöytään. Korealainen hapankaali, kimchi, on hyvää syötävää ja aika harvinaista herkkua. Niin tässäkin ravintolassa, jossa se oli korvattu perunalla! En kuitenkaan viitsinyt kyseenalaistaa kokin ammattitaitoa, sillä annos oli muuten oikein hyvä ja kastikkeessa ehkä oli jotain kimchiin viittaavaa vivahdetta. Rannahotellin parkkipaikalle oli ilmestynyt vajaat kymmenen uuden kiiltävää, samanlaisia amerikkalaista pyörää.

## Väriä putkeen

Yökerhokokemusta vaille jääneet matkalaiset heräsivät hyvissä ajoin, sillä aamupalatarjoilu alkoi kahdeksalta ja Tallinnan lauttasatamassa pitäisi olla yhdeltätoista. 130 km taittamiseen jäisi aikaa pari tuntia. Sunnuntaiaamun hiljaisessa liikenteessä matka etenikin eleettömästi samoin kuin Suomenlahden ylitys.

Sitten päästiin baanalle kohti Lahtea. Tällä sadan kilometrin pätkällä tavoitteenani oli saavuttaa symmetria. Ei ehkä täydellistä kehon ja mielen hallintaa, mutta kuitenkin pakokäyrien samansävyiset värit. Matkalle lähtiesä olin pannut merkille, että uudehköt

käyrät olivat eriväriset: oikea oljenkeltainen ja vasen kirkas. Syyksi arvelin paineen vuotoa vasemman puoleisesta sylinteristä löysälle jääneen sytytystulpan kierteen kautta. Painevuoto olisi sitten laskenut pakokaasun lämpötilaa niin, että oljenkeltaista päästöväriä ei ollut syntynyt, kuten oikealle puolelle. Tulpan kiristys oli lopettanut muut oireet, mutta väriero häiritsi, joten nyt piti saada lämpöä putkeen ja sitä hän sai kun kahvasta kiersi. Arvelin, että tunti noin 7000 kierroksella riittäisi.

Niin se riittikin. Lahden pohjoispuolella oli ensimmäinen stop and go -varikko/kahvipysähdys samannimisellä grillillä ja tuossa vaiheessa väritasapaino oli lähes saavutettu. Kierrokset ja nopeuden pystyi nyt palauttamaan maltillisemmille tasoille. Seuraava päästöväri oljen keltaisesta kuumempana olisi ollut harakan sulan sininen, mutta tuohon lämpötilaan olisi ollut aika vaikea päästä vesijäähdytteisellä pyörällä.

## Se jyrää meitin

Juvan ja Mikkelin väli oli edelleen suurlta osin tietyömaata ja nopeusrajoitus viidessäkymppissä. Monin paikoin tie oli varsin kapea ja paikoin kuoppainen. Puolivälissä tietyötä taustapeilin täytti Scanian jäähdyttimen säleikkö. Tämä teiden ritari ajeli sitten muutama metrin etäisyydellä takalaukusta Juvan liittymään asti. Edessä oli autojono, eikä ohittaminen ollut mahdollista. Piti vain keskittyä pysymään pystyssä ja välttämään ajatuksia mitä tapahtuisi jos joutuisi jarruttamaan äkillisesti hirven hypätessä tielle. Ilma alkoi viilentyä ja Juvalla piti kaivella laukuista lisää vaatekerroksia nahkojen alle. Savonlinnaan päästiin vielä päivänvalolla ja sauna maistui.

## Löpetamisestä avamiseen

Viikon kuluttua reissusta raja Viron suuntaan jo tiukentuikin. Mukava oli jälleen Virossa vierailu ja todeta että vanhoja vehkeitä arvostetaan niin paljon, että kunniapaikka suuressa tapahtumassa oli varattu näille pyörille ja niiden kuljettajille. Unic-Moto kanto



Pekka ja juna.

ylpeänä lippuaan ja jäenet liivejään, joihin on kirjailtu yhtenäisen Unic-Moton tunnuksen lisäksi paikalliskerhon sijainti, esim. Tallinn, Saaremaa, Viljandi jne. Olisiko tässä ajatusta kopioitavaksi myös meille? Keväällä Pärnussa järjestetään perinteinen Moottorattahooaja avamine 8. toukokuuta. Tuonne on päästävää, mikäli rajat ovat auki ja lumisade siedettävää. "Eesti, Eesti, Eesti sinne tahdon vain..."

PS. Ei ollut ajokauden avajaisia Virossa 2021. Saas nähdä palataanko asiaan vuonna 2022. Tämä, lisää mojojuttuja ja vähän muutakin löytyy osoitteesta [www.kummastus.blogspot.com](http://www.kummastus.blogspot.com)

Mittari-Matti on poissa

## Matti Neulikko 9.9.1936 – 29.12.2021

Oululaisen veteraanimoottoripyöräilyn ikoni, Oulun aluekerhon perustajajäsen ja lukuisten mittareiden pelastaja **Matti Neulikko** menehtyi pitkällisen sairauden uuvuttamana juuri ennen vuodenvaihdetta. Matti oli viimeisiin vuosiin saakka yksi sinnikkäimpiä ja aktiivisimpia veteraanimotoristeja nimenomaan ajajana. Matti Vespoineen oli yleensä se ensimmäinen kevään merkki jään alta pilkistävillä maanteilla ja viimeinen sisukas sissi marraskuun lumisohjossa kyntämässä. Taikalaatikko-Vespa pääsi monesti lyhyelle talvilevolleen vasta, kun alkoi jäädä maahanalusesta hankeen kiinni.

Niin kauan kuin muistamme, Matti oli ollut tyylilleen uskollinen: Vihreä tuulitakki, kunnon kintaat ja viininpunainen Vespa luonnottoman suurine etulaatikoineen oli kaupungissa tuttu niillekin, jotka eivät Mattia välttämättä muuten tunteneet. Matti oli tavallaan osa oululaista kaupunkivuaa kaikessa vaatimattomuudessaan. Matti oli vuodesta 1998 alkaen kesäkeskiviikkoisin pidetyn Linnasaaren kokoontumisen vakiokasvo. Matin kuvaavaa läsnäoloa siellä tuo hyvin esille erään henkilön esittämä kysymys: *”Kuka on se leppoisa motoristi Linnansaarella, joka on aina mukana. Hän kävelee kädet selän takana ja hymyilee katsellen kaksipyöräisiä. Sen näkee, että hän nauttii”.*

Paitsi Vespa-kuskina, Matti oli monille auto- ja moottoripyöräharrastajille tuttu mittariasiantuntemuksensa kautta. Matti teki työelämässään pitkän uran teollisuuden mittalaitesuoltajana ja tunsu siten mittareiden sielunelämän todennäköisesti paremmin kuin omat taskunsa. Lukuisissa Pohjois-Suomen harrasteajoneuvoissa pyöri vielä tänäkin päivänä Matin korjaama tai huoltama nopeusmittari.

Itsekin tutustuin lähemmin Mattiin alun perin mittariasioilla. Pannoniani nopeusmittarin neula heilui ajaessa



holtittomasti ja matkamittari pyörähti taaksepäin joka toisella valopylväällä. Matti lupasi katsoa mitä sille voi tehdä. Tuodessaan mittarin Matti totesi, ettei ollut vielä kertakaan nähnyt niin pahaäpäittäisvälystä mittarissa, mutta oli siitä vielä toimivan saanut. Tarkensi vielä loppuun, että: *”Säädin sen näyttämään kolme kilometriä liikaa, ettet vaan saa sakkoja”.*

Avulias, sympaattinen ja vaatimaton herrasmies, jolta löytyi tarvittaessa tilanteeseen osuvaa huumorintajua. Matti oli aina auttamassa, jos jollakulla näytti olevan ongelmia. Kait siinä oli mukana avuliaan luonteen lisäksi myös ripaus ihan tervettä poikamaista uteliaisuutta. Matin Vespan etulaatikko olikin varsinaisen Pelle Pelikaanin leukapussi taikka taikurin hattu, mitä tulee avuntarpeeseen tien päällä. Sieltä löytyi aina se mitä milloinkin satuttiin tarvitsemaan – tarvittiin sitten varasytytystulppia tai vaikka Trabantin uusia sylintereitä – Vespan etulaatikosta niitä löytyi.

Matin motoristinura alkoi jo vuonna 1953 Csepel 125cc:llä vaihtuen siitä ensin DKW NZ350:n kautta muihin pyöriin. Viime vuosikymmeninä Matilla oli tallissaan Vespojen lisäksi myös hienosti entistetty harvinainen TWN Boss 350 sekä Honda CB100. Matti ajoi pyörillään niin pitkään kuin jalka vain satulan yli nousi. Viimeisinä vuosina enää Vespalla, kun siinä jalkaa tarvitsi nostaa vähiten. Vaikka kuori vanheni, ei pojankolttiainen silti sisältä koskaan kadonnut. Vielä yli 80-kymppisenä oli Matti yrittänyt käydä kylässä ja harmitteli myöhemmin puhelimessa, ettemme olleet kotona, ja oli siksi sudittelut Vespalla pihanurmikoon kolon vierailun merkiksi.

Matin sydän sykki moottoripyörille ja hän oli innokas ja aktiivinen VMPK:lainen. Mutta ennen kaikkea Oulun aluekerho Terwamotoristit oli Matille kaikki kaikessa.

*Risto Nurmi & Reijo Ervasti*



# Moottoripyörä ja Auto Harrastajan AARREAITTA AVATTU NOKIALLA

Olemme ostaneet useita loppu varastoja eri puolilta Suomea joten tavaraa on todella paljon ja löytyy todellisia AARTEITAKIN



Meiltä löytyy uusia alkuperäisiä varaosia HONDA, YAMAHA, SUZUKI, KAWASAKI, APRILIA, VESPA, PIAGGIO ja GILERA moottoripyöriin ja mopoihin sekä tarvike osia muihinkin merkkeihin kuten jarrupaloja, jarrukenkiä, suodattimia, rattaita, vaijereita, peilejä ja sytytystulppia !  
Jos sinulla on alkuperäinen varaosa-numero tiedossa, niin homma helpottuu huomattavasti !

Nyt kannattaa tulla ostoksille ja tekemään todellisia löytöjä, sillä vaikka tavaraa on todella paljon niin kyseessä on kuitenkin katoavat luonnonvarat ja nopeat syö hitaat !



Meiltä löytyy varaosat yleisimpiin auto ja MP malleihin 60 luvulta aina 2000 luvulle saakka.



**Laatutuotteiden oikea ostopaikka jo vuodesta 1951**

**Nekalan Varaosatukku, Neklaparts Oy**

**Rapinkorventie 19, 37150 NOKIA, Kankaantaan teollisuusalue**

Puhelin 03 - 2144 555, [neklaparts@hotmail.com](mailto:neklaparts@hotmail.com)

Palvelemme maanantaista torstaihin klo 9-16, perjantaisin eläkepäivä

# Päätoimittajan palsta

## Korona ei saa niskalenkkiä moottoripyöräilystä

Viime vuonna koronatilanne piti kansan edelleen sellaisten harrastusten ja ajanviettopojen parissa, joita voitiin harrastaa terveysturvallisesti. Teknisen Kaupan liiton mukaan moottoripyöräharrastus on noussut yhä suosittumaksi vapaa-ajanviettotavaksi. Ihmisten hinku kaksipyöräisten selkään näkyy myönteisesti moottoripyörien ja mopojen myyntiluvuissa jo neljättä vuotta. Moottoripyörissä ja mopoissa nähtiin vuonna 2020 reippaita kasvulukuja, ja sama noususuhdanteinen kehitys jatkui myös vuonna 2021. Viime vuonna erityisesti "harrastekokoisten" eli kokoluokan 256–755-kuutiosenttimetrinen moottoripyörien rekisteröinti piristyi edellisvuoteen verrattuna. Tässä kokoluokassa myynti kasvoi vuonna 2021 16

prosenttia vuoteen 2020 verrattuna. Viime vuonna suurten yli 755-kuutioisten moottoripyörien myynti laski neljä prosenttia verrattuna vuoden takaiseen.

Kuten noista kaupan luvuista huomaamme, moottoripyöräily on edelleenkin suosittu harrastus ja tulee näkymään tietysti aikaviiveellä meidänkin parissa tänä vuonna myydyn kaluston suhteen. Uudet pyörät vanhenevat ja vanhojen pyörien harrastajia on toivottavasti tulevaisuudessakin. Sosiaalisessa mediassa on aika ajoin tullut harrastajien käsite "oikeista moottoripyöristä". Ajatuskin lokeroida moottoripyörät jonkun kriteerin mukaan puistattaa minua suuresti. Minun mielestä kaikki moottoripyörät on oikeita moottoripyöriä, valmistusmaasta, iästä ja muista ominaisuuksista huolimatta. Koetetaan



pitää mieli avoimena kaikille ja harrastetaan kaksipyöräisten parissa yksissä tuumin. •

AJS M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

# Britti-Helmet

[www.britti-helmet.fi](http://www.britti-helmet.fi)

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

**Pian kausi alkaa!  
Brittiklassikoiden osat  
suoraan hyllystä!**

Vestrantie 12, 01750 Vantaa, avoinna la 10-15 tai sopimuksen mukaan p. 0400 745 915



# JMS Store, osia ratalajien pyöriin

**J**ari Mäkinen on saanut kontaktin ratalajeihin (speedway, jääspeedway ja maarata) jo pikkupoikana. Jarin isä on **Rauli Mäkinen**, monikertainen Suomenmestari eri lajeissa. Jari itsekin ajoi speedwayta aktiivisesti vuosien 1998–2014 aikana. Uran kruunasi henkilökohtainen Suomen Mestaruus speedwayssä vuonna 2014.

Jari perusti JMS Storen jo 2008, ja varsinaiseksi varaosakaupaksi JMS Store muuttui 2014. Kauppa palvelee niin aktiivikuljettajia kuin harrastajiaakin. Vaikka Suomessa ei varsinaisia kisakuljettajia ole liiaksi asti, harrastajia kuitenkin riittää jotka käyvät ajalemassa radoilla. Toisena ryhmänä Jari mainitsee vanhemmat harrastajat, jotka eivät välttämättä käy ajamasa enää, mutta rakentelevat pyöriä edelleen.

- *Hyllystä löytyy osia paljon, ja jos jotain ei löydy, täytyy selvittää asiaa ja etsiä ne jostakin*, Jari kertoo. On selkeästi huomattu harrastajien rakenteluinto myös firmoissa, osia on ruvettu valmistamaan uustuotantona.

Hyvänä esimerkkinä voi mainita englantilaisen J.A.P:in valmistaman koneen, jolla ajettiin sotien jälkeen aina 70-luvun alkupuolelle saakka. Yhteen väliin osien saanti alkoi olemaan varsinaista salapoliisitiedettä, hyvällä tuurilla saatoit löytää esim. ebaystä vanhoja NOS-osia (NOS=New Old Stock). Tänä päivänä J.A.P:in moottoriin saa melkein mitä tahansa.

- *Viimeinen kaksi vuotta on ollut tosi aktiivista vanhojen pyörien rakentelun saralla. Englanti, Ruotsi, Puola ja Latvia, noissa maissa rakennetaan tosi aktiivisesti. Saatetaan ostaa projektiksi "sika" säkissä ja siitä aletaan*



**"...kyllä Suomessa vanhoja rata-koneita riittää..."**

*entisöinti. On ollut mukava huomata, että Suomessakin on kaiveltu vanhoja ratakoneita esille ja alettu laittamaan niitä uudelleen kuntoon. Ratalajit oli Suomessa aika isoa touhua, varsinkin 1970-80 luvulla. Kuskeja oli varmasti 50 jokaisella tasolla ja tasoja oli kolme, SM-liiga ja sen 1- ja 2-divisioonat. Tä-*



*hän vielä lisätään sama määrä harrastelijoita, joten kyllä Suomessa vanhoja ratakoneita riittää, Jari jatkaa.*

Jarin isä Rauli on mukana taustalla, lähinnä koneiden rakentelun puolella. Varsinkin J.A.P:it on Ralen spesiaali alaa. Jari sanoo että heiltä saa myös tietoa ja vinkkejä, tosin Jari itse 90-luvulla syntyneenä ei ole saanut varsinaista kiinnekohtaa vanhempiin laitteisiin, mutta Raulilla sen ajan tietoa ja taitoa riittää. Jari itse on makaavasynteristen aikakauden ajaja, pystysynteriset olivat aika lailla kadonneet, kun Jari aloitti ajamisen.

*- Omaan silmääni J.A.P on vaan J.A.P, vaikka moni pitää sitä kauniina moottorina. Omalle ikäluokalleni pyöristä pitää löytyä bling-blingiä ja kiiltoa, mitä enemmän, sen parempi.*

Jarin kauppa kiertäessä huomaa varaosien runsauden. Uusiin kilpapyöriin löytyy lähes kaikki ratalajien osat hyllystä. Kaupasta löytyy myös ajovarusteita ratalajeihin, motocrosiin ja enduroon. Moottorin osia löytyy nyky-moottoreihin ja vähän vanhempiin, sekä 250 cc ja jäaspeedway-koneisiin.

*- Kyllähän tämä on laajentunut siitä mistä aloitettiin. Pakettiauton takakontissa oli muutama laatikko tavaraa ja periaatteessa yksi kokonainen pyörä osina. Nyt varastossa olevista tavaroista saisi kasattua ainakin 12 pyörää, koneita lukuunottamatta. Brexit iski aika kovaa kun se toteutui, nyt nekin hommat on selvillä ja kauppa Englannista Suomeen käy rutiinilla. Alkuun pakettien saaminen kesti helposti 4-5*



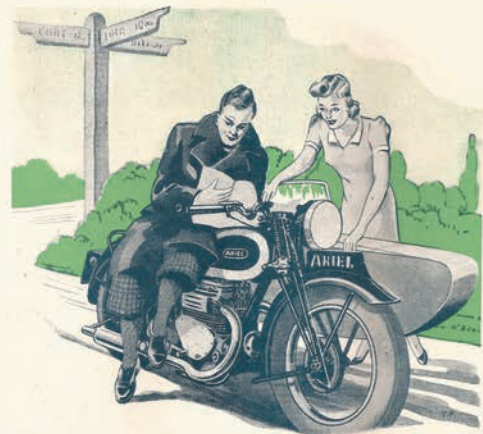
*viikkoa, nyt tavara saapuu lähettämisestä Tampereelle 5-8 päivässä.*

JMS Store, painakaa nimi mieleen jos tarvitsette osia uusiin tai vanhempiin ratakoneisiin. Tietoa ja taitoa löytyy kahden sukupolven voimin. Harrastajille tällainen kauppa on hyvä apu ja ennen kaikkea, suositaan suomalaista yrittäjää. •

# ARIEL-RALLI 2022

## 1.-3. HEINÄKUUTA

- **Camping Sinervä, Sinerväjärven rannalla Multialla.**
- **[www.campingsinerva.fi](http://www.campingsinerva.fi), Leiritie 12, 42600 Multia. Paikka on pienehkö idyllinen camping-alue keskisessä Suomessa.**
- **Ohjelmassa on perinteinen ajeluretki lauantaina, lähtö n. klo 13.00**
- **Ruokailut rallipaikan ravintolassa muuten perinteistä ralliohjelmaa: tietysti keskustelua Arieleista, sauna, makkaranpaistoa ym.**
- **Yöpymiseen on varattu n.15 petipaikkaa, varaukset: 31.05. mennessä [seppo.riihonen@tammerkoscakentakomo.fi](mailto:seppo.riihonen@tammerkoscakentakomo.fi), puh. 040 718 7107**



**ARIEL**  
*The modern motorcycle*

ARIEL MOTORS LIMITED ● SELLY OAK ● BIRMINGHAM

# Nuoriso pyörien päällä

Janne Vilkuna, mies jonka chopper Ural esiteltiin Huimapyörän Chopper-special numerossa 2-2020, sai mielenkiintoisen tehtävän Keski-Suomen Museolta. Kun Janne Vilkuna lahjoitti Uralinsa Keski-Suomen museolle, siellä näyttelyistä vastaava Jannen entinen oppilas Tuula Vuolio-Vallenius kysyi josko tekisimme taas mp-näyttelyn (edellinen, "Moottoripyörällä Keski-Suomessa", oli kun mp täytti sata vuotta 1985 ja Vilkuna vastasi siitä) ja rupeaisiko hän asiantuntijaksi ja käsikirjoittajaksi. Vilkuna tietysti suostui ja niin museon pieneen alanäyttelysaliin pääoven lähelle on koottu seitsemän pyörän näyttely "Nuoriso pyörien päällä - Moottoripyöriä ja muistoja 1960-1980 -luvulta, Keski-Suomen museo 4.2.-8.5.2022".

Pyörät ovat:

- Honda 350 CB twin (vm. 1971)
- Honda CB 750 (vm. 1973)
- Kawasaki A1 Samurai (vm. 1970) "Cafe-Racer"
- Suzuki GT750K (vm. 1973)
- Suzuki T250R (vm. 1971) "Café-Racer"
- Yamaha XS 650 (vm. 1972)
- Ural M-63 650 (vm. 1971) Suomi-chopper



Näyttelyssäkin oleva Jari "Jake" Kuorelehden rakentama Kawasaki A1 250 Samurai (vm. 1970) "Cafe-Racer" vuonna 1973. Pyörän päällä on Jaken isovelji Kimmo "Kippa" Kuorelahti. Jake vaihtoi sittemmin pyörän Kuvan Moottoripalvelussa isompaan Kawasakiin. Vaihdon myötä pyörä jäi Matti Kuvulle ja siinä samassa asussa se on edelleen! Kuva: Jari Kuorelahti.

*-Eli Uralini lisäksi japanilaiset merkit ovat läsnä lainassa omistajiltaan. Idea on siis näyttää pyörä ja kuva (jossa omistaja on aikoinaan pyöränsä kanssa) sekä lyhyt omistajan kertoma tarina, minkä lisäksi on kerätty "pelkkiä" kuvia ja tarinoita, jotka tulevat seinille tai ruudulle ja kaikki jäävät sitten museon arkistoon. Kuulin juuri TV:stä, että museoita ei katsota yleisötilaisuuksiksi eli niissä ei ole koronarajoituksia. Saa nyt nähdä tulkitaanko avajaiset yleisötilaisuudeksi, Vilkuna kertoo tulevasta näyttelystä.*

Huimapyörän lukijoille, käykää ihmeessä tutustumassa jos vain suinkin pääsette, moottoripyörien ympärille tehtyjä teemanäyttelyjä on nykyään todella harvassa.

**Keski-Suomen museo**  
**Alvar Aallon katu 7**  
**40600 Jyväskylä**  
**Avoinna ti-su klo 11-18**

Janne Vilkuna kertoo oheisesta otoksesta: *Harvassa ovat tänä päivänä pyörät, etenkin rakennetut, jotka olisivat säilyneet 1970- tai 1980-luvun asussaan ja sattumaa oli sekin että soittaessani Matti Kuvulle tuli puheeksi tämä vanha vaihtari-Kawasaki, jonka alkuperä selvisi pienellä selvittelyllä. Sen maali on siis samaa kuin siinä Kimmo Kuorelehden chopper-Arielissa, joka on Muurat Rallin palkintojenjakokuvassa Huimapyörän Ariel-jutussani.*

*Pyörään liittyy seuraava tarina, jonka Jake (joka asuu nykyään Oulussa ja on varsin tunnettu arkkitehti) lähetti kuvan ohessa: "Rakensin pyörän itse. Se maalattiin samalla maalilla kuin Kimmon Ariel. Asensimme Dunstall tankin ja isäni verhoili tehtaan kilpureita matkivan satulan. Myös etulokasuoja sai muotonsa kilpureita. Ajelin talvisin vakiokuntoisella, mutta erikoisliukuesteillä varustetulla pyörällä jäärädalla harrastusmielessä. Niinisen Joppe taisi tehdä tarkoitusta varten tehopotket. Pyörään liittyy vähän traaginenkin tarina. Huolsimme pyörää isäni kanssa kun hän päätti kokeilla saako luistilevy voitelua. Hän työnsi sormensa imukanavaan ja käski minun polkaista pyörää. Luistin aukko olikin juuri kanavan kohdalla ja luisti leikkasi sormen poikki. Kimmo lähti kiidättämään isää sairaalaan ja minä jäin onkimaan sormenpäästä rautalanganalla. Lääkäri ei kuitenkaan pitänyt järkevänä kiinnittää öljyistä sormenpäästä, jonka toimitin muovipussissa sairaalaan. Melkoista isä-poika touhua kuitenkin."*



# CLASSIC MOTORSHOW

Lahti • Finland

SUURI SUOMALAINEN  
KLASSIKKOAJONEUVONÄYTTELY

30.4.-1.5.2022 LAHTI

TEEMANA

TYÖN SANKARIT – AJONEUVOT TÖISSÄ

AUTOJA, MOOTTORIPYÖRIÄ, MOOTTORIKELKKOJA, MOPOJA, TYÖKONEITA,  
TRAKTOREITA, RASKASTA KALUSTOA, PIENOISMALLEJA, MERKKIKERHOJA,  
KAUPPIAITA, KUNNOSTAJIA, ASIANTUNTIJOITA, OHEISOHJELMAA JA PALJON MUUTA!

MOBILISTI

**SONA**  
MADE IN GERMANY

*Kamasa-TOOLS*

vannetukku.fi



motonet

# Nuoruuden Kawa palasi talliin

**E**lettiin 80-luvun alkua, Joensuualaisella Ari Erosella oli 750-kuutioinen vm.1976 Suzuki, melkein kuin pakasta vedetyssä kunnossa. Suzuki oli muuten ihan kiva, mutta bensansyönti oli luokkaa tolkuton. Yhden kerran Ari tapasi vanhan tuttunsa Jouni Heiskasen Joensuun Moottoripyörän pihalla juttumme Kawasakin kanssa. Ari ehdotti Jounille, että vaihdetaan pyöriä ja Ari hoitaisi välirahan. Jouni hetken mietti ja sanoi: ”tehdään kaupat”.

Kawasakissa oli ostohetkellä matala ohjaustanko, 4-1 putki, Shoein silvulaukut ja kromatut kaatumaraudat, niin kuin sen ajan tyyliin kuului. Ari astui armeijan harmaisiin ja Kawasaki oli kuvioissa mukana

**"...se siun vanha  
Ysi-Kawa olisi  
Jurvaisella  
Järvenpäässä..."**

tiivisti Arin armeija ajan ja sen jälkeisen kesän. Armeija ajalta on mukava muisto: Mikkelin varuskunnassa oli varmaan kilometrin matka kasarmilta autojen parkkipaikalle, mutta moottoripyörät sai pitää komppanian päädyssä. Armeijan vaatetuksessa ei

saanut ajaa siviilissä, joten Arilla oli siviilivaatteet omassa kaapissaan, josta tupakaverit lainasivat niitä omille punttreissuilleen. Lopulta koitti armeijasta kotiutumisen aika, toiset kaverit jäivät viimeisenä päivänä polttamaan TJ-sikareitaan, mutta Ari poltti komppanian päädyssä TJ-takarenkaan. Komppanian päädyn peittyessä savuun, oli Arinkin aika poistua paikalta.

Arilta Kawasaki matkasi Juukaan, vaihdossa tuli 350-kuutioinen Four Honda ja tietokone. Tietokoneeseen liittyy hauska juttu, koneessa oli suunnilleen tulitikkuaakin kokoinen näyttö, näppäimistö ja muistia huimat neljä kilotavua. Arin eno viisasteli kauppojen jälkeen, että nyt kun sinulla on tuo tietokone, niin laita sinne tietokoneelle kaikki nuo romusi. "Ei se

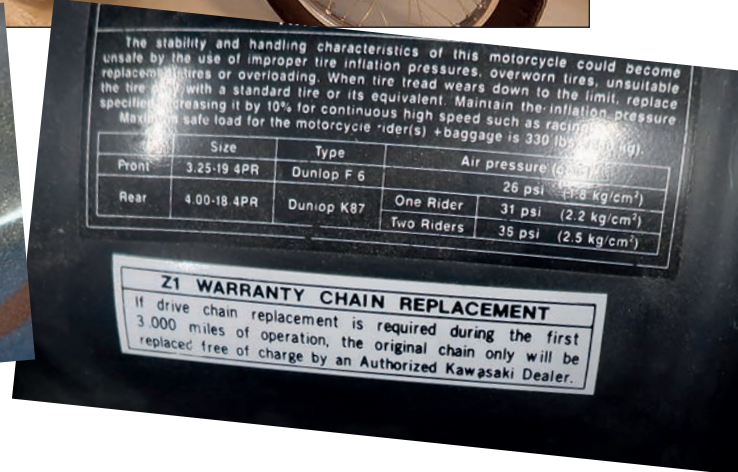




hirveästi auta, kun miulla on muistia neljä kilotavua, mutta romua on paljon enemmän”, Ari vastasi.

Vuosia kului, vanhoja moottoripyöriä siunaantui Arille useita, mutta aina nähdessään ysi-Kawan Ari totesi, että jotakin puuttuu tallista. Ari oli aiemmin nähnyt 90-luvun puolessavälissä juuri tämän saman Kawasakin Joensuuun lähellä, Ylämyllyllä jonkun liiterin perällä, siinä kunnossa, ettei Kawalla ollut ihan äskettäin ajettu.

Eräänä iltana Arin kaveri **Hassisen Kake** soitti ja sanoi että ”se siun vanha Ysi-Kawa olisi **Jurvaisella Järvenpäässä**”. Jurvainen oli ostanut Kawasakin joskus 2000-luvun alkupuolella, ja se oli koko ajan (melkein 15 vuotta) hänellä siinä kunnossa kuin ostohetkellä. Puhelun aikaan Ari oli tulossa jostain



maailmalta **Keijo Holopaisen** kanssa jostakin romperetkeltä. Kotimatalla pyörähdettiin Järvenpäässä, mutta Arski ei ollut silloin paikalla. Talon emäntä kuitenkin näytti Kawasakia miehille. Pyörän yksityiskohtia katsellessa, Arille palasi mieleen heti 80-luku, samat naarmut ja jäljet olivat edelleenkin talalla. Kaupat syntyivät vähän myöhemmin ja Kawasaki palasi Arin talliin.

Ari mietti, että millaiseen kuntoon hän Kawasakin laittaa. Idea oli se, että Ari alkaa pyörällä ajamaan. Hän teki sellaisen periaatepäätöksen osien suhteen, asteikolla 1-5. Sanotaan että 1 on paras mahdollinen ja 5 hylätty osa. Ari päätti että yhtään kolmesta ei saa löytyä, vain 1 ja 2- luokan osia. Pyörä koki täydellisen läpikäynnin, siis aivan mutteriasteelle. Saksasta ja Englannista saapui useita paketteja täynnä Kawasakin kunnostamisessa tarvittavia osia, yhteispainoltaan lähes 60 kiloa, eli melkein 1/4 osa pyörän kokonais-

painosta. Pyörällä oli joskus aikoinaan kaaduttu pahasti, tai ajettu jonkin asteinen kolari, koska etupää oli vaihdettu. Ari vei rungon **Jarmo Heikkisen** pajalle penkkiin mitattavaksi, koska Ari oli aikoinaan vääntänyt kaverinsa Petri Makkosen kanssa rautakangella takahaarukkaa suoraksi. Syy tähän oli pyörien suoristaminen harittamisen takia. Heikkinen totesi rungon mitattuaan, ettei Kawasakin rungossa ole minkäänlaista virhettä, jopa aivan uusien pyörien rungoissa on enemmän heittoja kuin Kawasakissa. Muistetaan että Ari ja Kuke väänsivät silmämyräisästi paikat kohdalleen. Rungosta muuten löytyi vielä rautakangen aiheuttamat vääntämisen jäljet, jotka Ari halusi jättää näkyville muistuttamaan menneisyydestä.

Kawasaki on koodannut omat osansa melko tarkasti valmistusajankohdan mukaan. Ari halusi säilyttää mahdollisimman paljon koodattuja osia pyöräs-

sään. Moottori peruskorjattiin, Kiteen Moottorikoneistamo teki kansityön, venttiilit ja muut tärkeät osat uusittiin. Ruuvit säilytettiin mahdollisimman tarkasti, osa toki jouduttiin uusimaan, mutta alkuperäisillä valmisteilla. Pyörän etupää on joskus vaihtunut, nykyisessä ala T-kappale on väärän mallinen, ohjausiskunvaimentimen paikka puuttuu. Etuvanne on toistaiseksi mallia tarvikke, ennenkuin alkuperäinen, leimoilla varustettu löytyy jostakin. Pakoputkisto on edellisten omistajien hankkima, se sai säilyä hyväkuntoisena projektin mukana. Keskiseisontatuki on myös vielä vaihdettavien osien listalla, nykyinen tarvikke kääntyy vähän outoon kulmaan. Pieniä asioita on vielä tekemättä, mutta nyt Kawasaki on palannut pitkän reissun jälkeen takaisin Arille, ja siellä se saa viettää ansaittuja ja hienosti rakennuna rauhallisia eläkepäiviä. Nyt se ei enää lähde maailmalle... •

# Kuinka Kawasakin legenda syntyi?

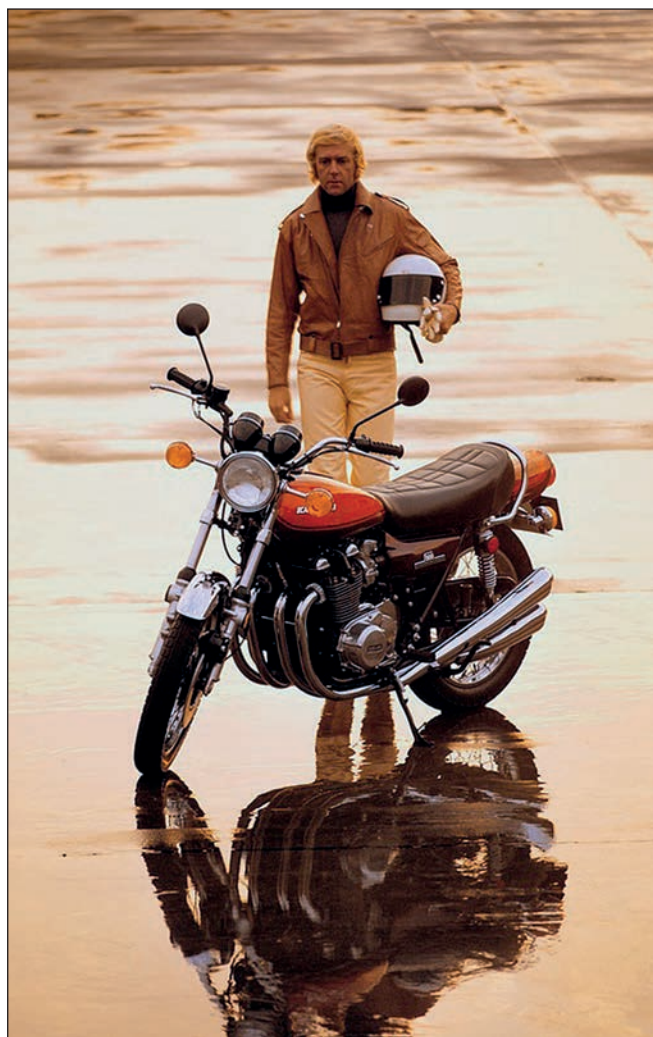
**1967** Kawasaki käski **Gyoichi 'Ben' Inamuran** johtaman insinööriryhmän valmistamaan suuren iskutilavuuden omaavan, nelisylinterisen nelitahtisen moottoripyörän, jonka kapasiteetti olisi 750 cc. Uusi projekti sai koodinimen N600, myöhemmin sen projektinimeksi tuli New York Steak. Yrityksenä Kawasaki halusi olla ensimmäinen japanilainen yritys, joka toi tällaisen moottoripyörän markkinoille.

Tokion moottoripyöränäyttely lokakuussa 1968 oli paikka, jossa Honda julkaisi CB750-4:n, ja se sai Kawasakin miehistön shokkiin. Vuonna 1969 tehtiin muutos pyörän vaatimuksissa, jossa vaadittiin iskutilavuuden mostamista 900 cc:iin sekä hevosvoimamäärän kasvattamista ohi Hondan lukujen. Tuotanto suunniteltiin alkavan vuonna 1972, jolloin H2 750 Mach III- ja IV -malleilla oli ollut hyvä menekki ennen Super Fourin julkaisua.

Vuoden 1970 alussa tehtiin muotoiluluonnoksia, jotka antoivat kuvan kevyestä ja tehokkaasta moottoripyörästä, joka esitti **Norimasa Tadan** kuvailemaa "Kolmen S -muotoilukonseptia: Slim, sleek, sexy: ohut, tyylikäs ja seksikäs". Tämän jälkeen rakennettiin koemalli, jossa oli puurunko ja savea ulkomuotojen muotoilua varten. **Noboru Fukui** työskenteli Kawasaki Heavy Industriesissa (KHI) samassa kerroksessa suunnittelutiimin kanssa ja muistaa käyttäneensä savea kuivaamiseen hiustenkuivaajaa!

## Ensimmäiset prototyypit ja salamyhkäiset koeajot

Vuoden 1970 puolivälissä muodostettiin projektitiimi moottori- ja alustan asiantuntijoista. Työ 903 cc prototyypin parissa eteni nopeasti ja ensimmäinen V1 ajettiin Yataben testiradalla vuonna 1971. Nämä pyörät olivat niin sanottuja, koska niiden moottori- ja runkonumerot alkoivat V1-etuliitteellä eikä myöhempien tuotantopyörien Z1:llä. **Bryon Farnsworth** värvättiin ja hän matkusti Japaniin osallistumaan ensimmäisiin testeihin, samoin **Paul Smart** liittyi



testitiimiin hänen kanssaan Yhdysvaltoihin lisätetstaukseen. Ennen kuin V1-pyörät lähtivät Japanista, useita ongelmia piti korjata, mukaan lukien huohotusjärjestelmän kyvyttömyys pitää kaikkea öljyä moottorin sisällä ja pieni ongelma, joka näkyi männän lakien kulumisena. Ongelmat ratkesivat yksi kerrallaan. Insinöörejä rohkaisi yhden V1-moottorin





95 hv:n teho ja 140 mph:n huippunopeus

Koska Yhdysvallat oli Super Fourin päämarkkina-alue, KHI päätti ajaa pyörät Amerikan teillä ja katsoa, mikä menisi rikki. KHI ei halunnut lehdistön tai kenenkään muun tietävän, että nämä olivat Kawasakeja, joten he maalasivat ne Hondan väreillä ja kiinnittivät Honda-merkit tankkiin! Los Angelesista lähtöisin olevat kaksi pyörää ajoivat paljon kovia maileja suurilla nopeuksilla, mukaan lukien matka Daytonaan ja takaisin sivumatkoineen eri kilparadoille. Aiemmin mainittujen testikuljettajien joukkoon Amerikassa liittyi japanilainen koeajaja Mr **Kiyohara**. Tämä tapahtui vuoden 1972 alussa, ja testin lopussa V1-pyörät palautettiin Japaniin, missä ne purettiin ja tutkittiin huolellisesti. Löydettyjen tietojen mukaan ainoa havaittu ongelma-alue oli liiallinen ketjun kuluminen, joten automaattinen ketjun voitelu joko lisättiin tai muutettiin tässä vaiheessa.

Värisuunnittelu muuttui V1:stä, kun siitä tuli Z1 ja lopullinen päätös värimaailmasta tehtiin. Vaihtoehdoiksi valikoituivat Candy Brown and Orange, joka tunnetaan paremmin nimellä Jaffa ja toinen oli Candy Yellow and Green. Nämä olivat viimeiset muutokset ennen kuin moottorin ja rungon numerot saivat uuden Z1-etuliitteensä lehdistölle esittelyä varten kesäkuussa 1972. Tämä oli myös KHI:lle tilaisuus kuunnella heidän palautetta, ennen kuin he nostivat tuotantoa parin kuukauden ajan jatkuneesta hitaasta vauhdista.

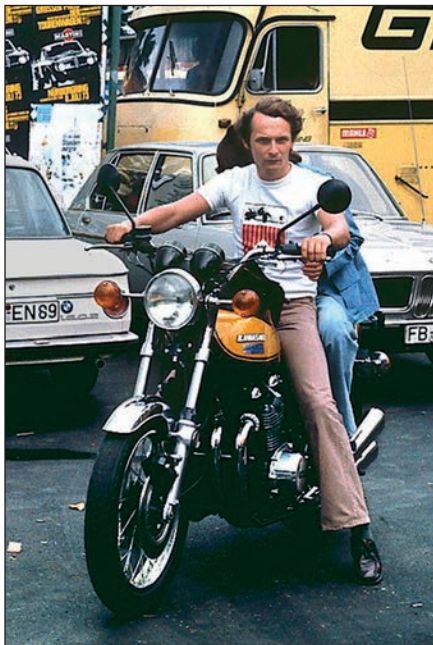
## Z1-projekti suunnittelija Norimasa Tadan kertomana

Z1-suunnittelija **Norimasa 'Ken' Tada** on kerto-

nut Z1 suunnittelusta myöhemmin näin: Minut määrättiin jännittävään Z1- suunnitteluprojektiin 1. maaliskuuta 1971, ja minulle annettiin mahdollimalla näyttävä aikataulu. Pyörän valmistumisaika tulisi olla 31. maaliskuuta sovitun massatuotannon aloittamiseksi. Tällainen hanke kestäisi tavallisesti neljästä kuuteen kuukautta ja siihen osallistuisi useita avustajia. Minun piti tehdä se kuukaudessa yksin!

Akashin pääsuunnittelija **Tom Tomonaga**, joka työskenteli amerikkalaisten suunnittelijoiden kanssa Santa Barbarassa, Kaliforniassa, oli saanut valmiiksi aikaisemman mallin N600-mallille (750cc) vuoden 1968 lopulla. Hondan julkistettua CB750-mallinsa lokakuussa 1968, N600-projektityö laitettiin jäihin.

Joten minusta tuli vastuuhenkilö mustan aukon täyttämiseen. Tein murhanhimoisen kuukauden aikataulun, jättäen huomioimatta ylityöt, lauantait, sunnuntait ja kaikki henkilökohtaiset asiat ja pyysin vaimoani unohtamaan, että hänellä oli aviomies kuukauden ajan. Tuotesuunnittelupäällikkö **Sam Tanegashima** ohjasi minua tekemään työn ajallaan ilman budjettiä. Joten tein sopimuksen kahdesta Kawasakin parhaasta ulkopuolisesta toimittajasta kehittämään joitakin mallikappaleita alaisuudessa. Tehtävien laajuus ja intensiteetti vaikutti tuolloin täysin ylivoimaiselta. Jälkikäteen ajatellen tästä tuli ammattiurani palkitsevin kokemus: työskennellä yksin täysin keskittyneenä luodakseni Z1-tyyliä ennätysajassa.



**Niki Lauda, Ysi ja tunnistamaton daami Nürburgringin varikolla kesällä -73. Kuva: Lothar Spurzem CC-by-sa/2.0**

## Numeroiden mukaan - 1972-1976 Z1/Z900

# Z900

Tässä on luettelo kunkin valmistusvuoden ensimmäisistä moottorin ja rungon numeroista sekä kunkin mallin vähittäismyyntihinnasta. Moottorin ja rungon tiedot ovat Kawasaki Recognition Manual -oppaasta (osanumero: 99930-1001-02) ja hintatiedot ovat lähtöisin Murray Saylertä Kawasakista.

### 1972 & 1973 - Z1

1864 \$ (1972), 1954 \$ (1973)

Moottori Z1E000001

Runko Z1F-000001

### 1975 - Z1B

2154 \$

Moottori Z1E047500

Runko Z1F-047500

### 1974 - Z1A

1998 \$

Moottori Z1E020001

Runko Z1F-020001

### 1976 - Z900-A4

2250 \$

Moottori Z1E086001

Runko Z1F-085701

## Z1-suunnittelun suunnat

Kawasaki Motors Corp 3-S-tyylikonseptin toteuttaminen:

1. Pyörän tuli olla ohut, tyylikäs ja seksikäs.
2. Repäisevä ero kaikista kilpailevista malleista, erityisesti CB 750 Hondasta.
3. Täysi vapaus innovaatioille ja luovuudelle.
4. Kehitä amerikkalaisten pyynnöstä ”pisara”-tyylinen polttoainesäiliö.

## Tyyli mukaan suunnitteluun

Kawasakissa moottorin osia ei ollut koskaan kehittänyt tyyli-suunnittelija. Mustat sylinterit ja DOHC-merkki moottorin kannessa olivat osa uutta visuaalista ilmettä, jota kehitettiin. Moottorin suunnittelupäällikkö Ben Inamura vastusti DOHC-merkkiä: *”Tämä on tarpeetonta. Jokainen näkee tämän ominaisuuden helposti itse moottorissa.”* Mutta minä vaadin ja voitin. Se korosti eroa Hondan CB750 SOHC:hen ja puhui suorituskyvystä jopa niille, joilla ei ollut aavistustakaan sen mekaanisesta paremmuudesta.

## Ajoasennon huolellinen suunnittelu

Me molemmat testiajajat olimme keskivertojapanilaista pidempiä. **”Big Eyes” Yamamoto** ja minä olimme lähempänä amerikkalaisten pituuksia.

Mallit neljästä tärkeimmästä elementistä: polttoainesäiliö, istuin, sivusuojukset ja peräosa olivat omia tekojani. Muut osat menivät kahdelle ulkopuoliselle toimittajalle

luonnosteni ja yksityiskohtaisten ohjeideni kanssa. Lopullisten mallien suunnitteluosat viimeisteltiin tasavalkoisina, jotta muodon erottelukyky olisi parempi väristä ja grafiikasta riippumatta.

## Z1 900 esitellään ensi kertaa amerikkalaisille

Kun ihmeen kaupalla sain työni valmiiksi 31. maaliskuuta. Tein virallisen esityksen tehtaan avainhenkilöille, mukaan lukien kaikille Z1-projektin insinööreille. Reaktiot olivat myönteisiä, mutta me kaikki tiesimme, että lopullinen hyväksyntä riippui KMC:n markkinointitiimistä, jolla oli Yhdysvaltojen myyntivastuu.

5. huhtikuuta 1971 lensin Los Angelesiin Z1-moottorien suunnittelupäällikön Ben Inamuran ja tuotesuunnittelupäällikön Sam Tanegashiman kanssa. Tämä oli ensimmäinen kansainvälinen lentoni. Vaikka olin uupunut jatkuvasta työstä viimeisen kuukauden aikana, en saanut unta. Vaikka KMC oli ylpeä ja luottavainen mallistani, se oli kuuluisa ilkeästä suunnittelukritiikistä.

He olivat hylänneet muotoiluprojektimme useita kertoja aiemmin. Pelkäsin, että hyväksymättä jättäminen vaatisi uuden projektin ja aiheuttaisi tuotannon viivästymisen kaikkien Akashi-insinöörien ja tuotantokavereiden hämmästykseksi. Viski ja olut eivät auttaneet; olin hereillä aina LA:hen asti. Sam ajoi meidät vuokra-autolla Santa Anaan ja kirjasi meidät Vagabond Motor -hotelliin lähellä KMC:n toimistoja. Kokosin mallin uudelleen sen lähetyslaatikosta hotellihuoneeseeni. Kielsimme huoneeseen ulkopuolisten





Johnny Ahlvik ja hänen vuoden 1973 Kawasaki Z1, jolla voitti toinen palkinto entisöintikisan B-luokassa Ikaalisten Veteraanissa 2010. Kuva: Pauli Ylikoski

sisäänpääsyn, jopa huoneiden siivoajilta.

Vastuullinen amerikkalainen henkilökunta saapui esi-tykseeni, astui huoneeseen hiljaa ja aloitti intensiivisen tarkastuksensa. Vapisin jännityksestä ja samalla pelkäsini "Ei hyväksyty" päätöstä. Onneksi he olivat melko tyytyväisiä uuteen vauvaani. KMC:n presidentti **Hamawaki** tuli luokseni: *'Hienoa työtä. Pidämme siitä'*, ja kätteli. Z1-muotoilu hyväksyttiin! Se oli elämäni onnellisin hetki. Tunsin ilon kyyneleiden valuvan pitkin poskiani.

Yhtä parannusta kysyttiin: *"Se näyttää vähän odottavalta äidiltä. Tee siitä ohuempi."* Sam ajoi minut Disneylandiin Anaheimiin sanoen, että hän hakee minut sisäänkäyntiportilta kolme tuntia myöhemmin. Minun piti heti lentää takaisin Japaniin tuotantoaikataulutehtäviin, joten ainoita vierailuvaikutelmia jäivät epäsiisti Vagabond Motor Hotel ja Disneyland. Tunsin oloni täysin rentoutuneeksi ensimmäistä kertaa pitkään aikaan, ja nukuin syvästi koko matkan takaisin Tokioon.

## Takaisin Akashissa

Ensinnäkin työskentelin muuttaakseni "odottava äiti" -kuvaa kaventamalla polttoainesäiliötä. Assistenttien kanssa kaikki yksityiskohdat valmistuivat pian ja siirryimme väri- ja graafiseen suunnitteluun. Z1 syntyi! Kaikki, myös minä, olivat erittäin tyytyväisiä tuloksiin. Paperit luovutettiin tuotannon teknisille suunnittelijoille piirustusten tekemistä sarjatuotantoa varten. Sam pyysi meitä suunnittelemaan erityiset kaiverretut virta-avaimet lahjaksi neljälle amerikkalaiselle moottoripyörälehden toimittajalle, jotka tulivat

Akashiin kesäkuussa 1972 Z1-lehdistötilaisuuteen.

Minut ylennettiin johtajatasolle pian sen jälkeen. Palkan korotus oli tervetullutta, mutta minusta tuli kiireinen nuorten suunnittelijoiden ohjaamisen, budjettien tarkkailun ja kokouksiin osallistumisen takia. En enää koskaan pystyisi suunnittelemaan moottoripyörää omin käsin. Suunnitteluammattilaisena ja moottoripyöräilyn ystävänä muistan edelleen sen intensiivisen ja hullun yhden kuukauden, joka on omistettu Z1-superpyörätyylille. Z1 oli kuitenkin jo ylittänyt suunnittelijoidensa odotukset. Vuodesta 1973 lähtien nimeä "Kawasaki" ei enää liitetty äänekkäisiin, savuisiin kaksitahtiisiin kolmoisiin, vaan isoihin, bruttaaleihin, tehokkaisiin – ja mikä tärkeintä, hienostuneisiin – nelitahtiisiin moottoripyöriin.

## Z1 maailmalle

Virallinen maailmanlaajuinen lanseeraus tapahtui syyskuussa 1972 Kölnin moottoripyöränäyttelyssä Saksassa. Valitettavasti tarkkoja myyntilukuja Z1:stä ja myöhemmistä 900-luvuista ei ole enää saatavilla, mutta tiedossa on, että niitä myytiin paljon! Arvio tuotantomäärästä on 85 000 kpl.

**Greg Walker** on tehnyt luettelon kymmenestä ensimmäisestä Z1:stä. Numeron 1 säilytti KHI, ja se on nyt esillä Kawasaki Worldissä Kobessa. Walker itse omistaa numeron 10 ja muut kahdeksan ovat edelleen olemassa. •



# AJS

**E**nsimmäiset muistikuvani AJS moottoripyöristä ja kilvanajosta ajoittuvat viime vuosisadan puolivälin jälkeiseen aikaan. Tuolloinhan kilpailukausi alkoi varsinaisesti äitienpäivänä, Eläintarhan ajoilla. Muita kuuluisia kisapaikkoja olivat esimerkiksi Turussa Ruissalo, Tampereella Pyynikki, Jyväskylässä Harju ja Kuopiossa Väinölänniemi. Ajokauden kuumimmat moottoripyöräkilpailut käytiin kuitenkin myöhemmin kesällä Imatralla, joka oli motoristiväen varsinaisen ”Mekka”, pyhiinvaelluspaikka. Muuallakin kyllä kilpailtiin, mutta edellämäinitut jäivät tuolta aikakaudelta parhaiten mieleen.

Tuolloin ei kisapyörien kuljetukseen ollut autokalustoa kuin nimekkäimmillä ja varakkaimmilla kuljettajilla ja ”jokamiehet” joutuivatkin suorittamaan siirtymät kisapaikalta toiselle

kisakalustollaan. Kiinnitettiin vain ennen kisaa irroitettavat lamput ja äänenvaimentimet ja ehkä leveämpi ohjaustanko, mutta jätettiin kilpailunumerot pyörään, sillä ne tekivät vaihtuksen pikkupoikiin ja etenkin neitoksiin siirtymätaipaleella. Jos osallistui useampaan kuin yhteen luokkaan piti pyöriäkin olla useampia ja siirtymille tarvittiin kuski joka satulaan.

Heti Harjun ajojen jälkeen, tai viimeistään seuraavana päivänä kulki kotimme ohitse vievää tie kolmeatoista pyöräletkoja itäänpäin. Osaan oli jätetty kilpailunumerot kiinni ja kuljettajina sekalaista sakkia, aivan poikasiaakin. Mieleen on jäänyt yhdestä kolonnasta eräs nuorukainen jonka alla oli viisisataakuutiainen AJS. Hän ajaa kahautti kotimme ohitettuaan ojaan, eli viranomaistermiä käyttäkseni ”suistui

ajosunnassaan oikealle puolelle tien oheen” ja pyörä vaurioitui. Muu seurue ja muutamia sivullisia kokoontui ympärille ihmettelemään. Samalla selvisi ettei kuljettajalla ollut ikää kuin vajaa viisitoista vuotta ja ilman moottoripyörän ajokokemusta ennen haaveria. Onneksi kuljettaja ei loukkaantunut, mutta jotakin oli rakenteissa ratkennut ja pyörä oli ajokelvoton. Upeasta ajokista tuli madallettu malli, moottorin ollessa hyvin maanläheinen. Siinä paloi Bostonia ja holkki-Saimaata, itsekkäistyistä puhumattakaan, kuljetusta odotellessa. Muutaman tunnin odottelun jälkeen tuli vanha Morris -pakettiauto jonne pyörä ehdettiin takaovien jäädessä osittain auki, Dunlop-merkkisen eturenkaan pilkottaessa raosta. •



600 kuutiainen AJS vuosimallia 1958 on linjakas pyörä. Omistaja Matti Ranta. Tämä 600 kuutiainen ajokki ei liity tekstiin.



# Reijo Kukkanen 85 vuotta!

Ikimotoristi **Reijo "Nuppu" Kukkanen** täytti 4.12.2021 Porissa 85 vuotta. Tässä pientä historiikkia Reijon taipaaleesta ikimotoristiksi:

Reijon ensimmäinen ajokokeilu tapahtui vuonna 1949 silloisen porilaisen Urho Tuominen Oy:n varastolla IC merkisellä moottoripyörällä, mitä Urho Tuominen silloin edusti. Kyseinen ensimmäinen ajokokeilu kylläkin päättyi lauta-aitaan, mutta siitä selvittiin ilman isompia vahinkoja parilla katkenneella laudalla. Vuonna 1953 alkoi Reijon varsinainen moottoripyöräharrastus, jolloin hän osti ensimmäisen oman moottoripyöränsä CZ 150 cm<sup>3</sup> vuosimallia 1953 Helkama Oy:stä. Pyörän hinta oli 9300,00 silloista Suomen markkaa. Pyörä oli ilman mitään lisävarusteita. CZ:llä kuljettiin myös työmatkat, Reijohan teki työuransa sähkömiehenä. Myös vapaa-ajalla CZ:ttiin kertyi kilometrejä, ajoihan Reijo sillä Suomen päästä päähän useita kertoja koukaten myös joskus Ruotsin ja Norjan puolella. Kypärän virkaa hoisi usein näillä reissuilla Porin moottorikerhon suikka, jonka pitkäaikainen jäsen Reijo on. Vuonna 1955 Reijo osti seuraavan ajoneuvonsa vuodelta 1936 olevan 5 henkilön Buickin. Sillä ajeltiin ilman ajolisenssiä, eikä sitä ollut myöskään katsastettu, mutta ajeltiin kuitenkin. Seuraavien vuosien aikana verstaalle ilmestyi useampia moottoripyöriä. Reijo on aikoinaan tunnettu monien



ajolajien lisenssikuskina, pääasiassa itsensä rakentamalla ja huoltamalla ajoneuvoilla. Myös museoajoneuvot ovat Reijolle tuttuja, niitä hän onkin vuosien saatossa rakentanut useita autoja ja lukematon määrä moottoripyöriä niin itselleen kuin vieraillekin sekä niihin tarvittavat erikoistyökalut. Koottujen ajoneuvojen osat on usein tuotu pahvilaatikoissa, vesisaaveissa ja pesuvadeissa Kukkasen taidetakomoon, niinkuin ystävämme **K. Finnberg** asian ilmaisee. Reijon käsien kautta nämä ovat lähteneet ajo- tai käyntikuntoisina. Myös Vapen sytytysjärjestelmät ovat hänelle tuttuja. Reijo on myös toiminut museoajoneuvotarkastajana usean vuoden parinaan jo edesmennyt toinen porilainen pyöränrakentaja legenda **Pentti Markkula**. Reijo toimi myös vuoden 2005 Yyterissä pidetyn veteraanirallin rallipäällikkönä. Vielä tänäkin päivänä Reijon löytää varmimmin verstaalta rakentamassa moottoripyöriä tai muita laitteita ja häneltä saa aina apua ja neuvoja tarvittaessa.

Ikimotoristin 85 vuotispäivää juhlittiin kahvittelemalla Porissa Sirkustorilla sijaitsevassa Jauhopoikien kahvilassa. Ystäviä ja kylänmiehiä oli lähtenyt Reijoa onnittelemaan ympäri Satakuntaa. Pöydällä oli muistamisia niin pää- kuin aluekerholtakin. •



# Gileran kytkin-kruunun korjaus

**K**erran kun olin juttusilla lehtemme taittajan Paulin kanssa, hän kysyi tiedätkö ketään, kuka voisi korjata hajonneen kytkinkruunun. Paulilla on siis työn alla Gilera ja miten lie saanut jossakin vaiheessa kytkinkruunusta yhden palan lohkemaan. Vastasin Paulille, että lähetä se tänne Joensuuhun niin tutkitaan.

Kytinkruunu saapui ja niinhän siitä oli lohjennut yksi pala. Valaurautainen kruunu selkeästi...

Hieman aikaa tutkin ja päätin alkaa korjaustoimenpiteet sorvaamalla kruunun sisään tuurnan, joka toimisi tukena palaa hitsatessa. Tuurnasta tuli hyvä, pala sopi paikalleen hyvin, vaikka se oli klemmarilla kiristetty. Ennen työstöä ja hitsausta suojasin kruunun vinohampaat ohuella messinkilevyllä. Kiinnitetyn palan ratkennut sauma osoitti suoraan kohdan, mihin koh-

taan ajoin seevauksen hitsausta varten. Paineilmapörrä avasi pehmyttä valua kuin kuuma veitsi voita.

Nyt alkoivat olla esivalmistelut tehty. Seuraavaksi paketti ruuvipenkkiin ja happi-asetyleeni liekillä esilämmitys käyntiin. Lämmitin osat noin 250–300 asteeseen ennen hitsausta Certaniumin 889 korjauspuikolla. Kyseinen puikko on tarkoitettu kaikkien asentojen ja kaiken tyyppisten valurautojen korjaukseen. Puikolla saadaan pehmeä ja sitkeä sauma vaikeisiinkin kohteisiin. Sillä voi hitsata eri tyyppisiä valurautoja sekä valurautaa ja terästä yhteen. Kokemukseni aiemmista korjaushitsauksista 889-puikolla on olleet pelkästään positiivisia.

Itse hitsaus oli helppo toimepide. Hitsauksen jälkeen, varsinkin valujen kohdalla, jälkijähdytys on tärkeää. Kappaleen annetaan jäähtyä hitaasti, esimerkiksi villaan suojattuna kaikessa



rauhassa.

Hitsauksen jälkeen, hioin enimmäkseen pois kulmahiomakoneella ja lopullisen siistimisen tein kärkisorvilla, missä samalla huomasin osan asettuneen hienosti paikalleen ilman mainittavia heittoja. Valuraudan hitsaus onnistuu hyvin, kun vaan perhtyy hiukan aiheeseen. Puikkohitsaus sopivalla korjauspuikolla on edelleenkin hyvä ja edullinen korjauskeino, vaikka sitä nykyään enää harvemmin näkeekään. •

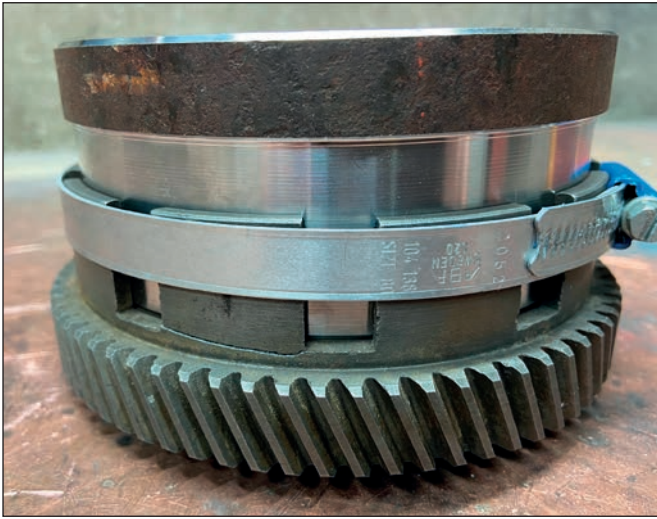


Lähtötilanne.

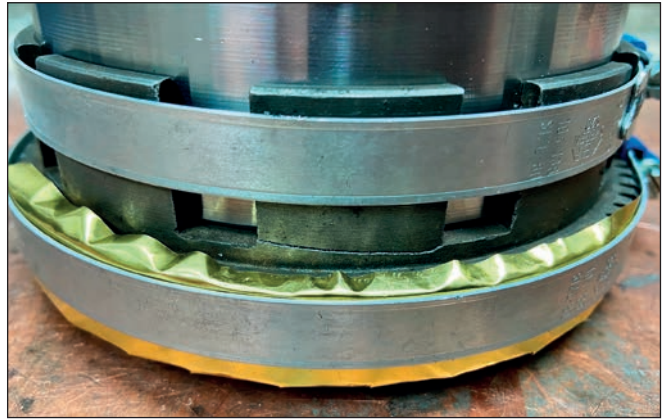


Sisäpuolen tuurna sorvattu ja asennettu paikalleen.

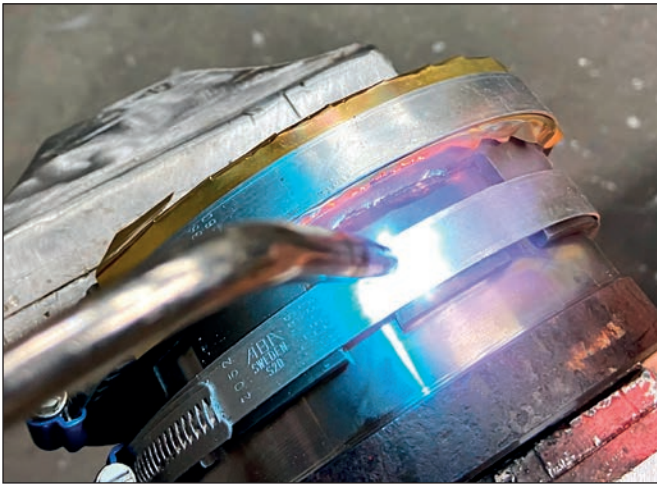




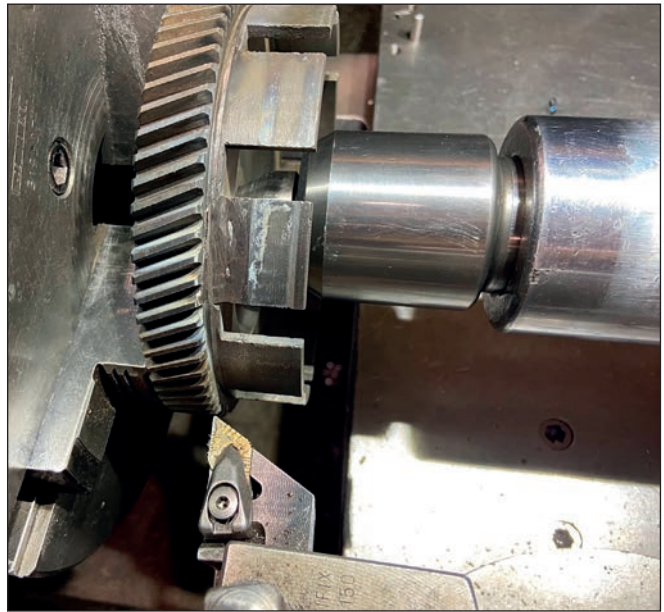
Pala asennuttuna tuurnaan hitsausta varten.



Hammaskehän suojaus hitsausroiskeilta.

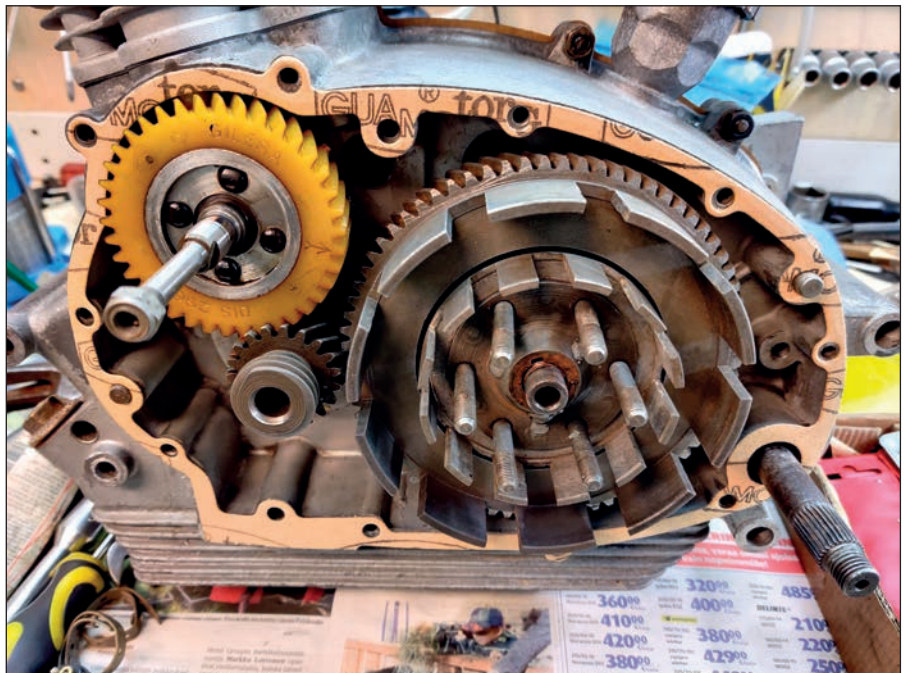


Hitsaussauma avattuna ja esilämmitys käynnissä



Hitsatun kohdan viimeistely kärkisorvilla.

Sinnehän se kruunu istahti - mitois-  
sa ei ollut korjauksen yhteydessä  
muutoksia tapahtunut: kytkinlevyt  
menivät paikalleen mukisematta ja  
olakkeet tapasivat kruunun sakaroi-  
hin täsmällisesti (taittajan huomau-  
tus!).





# Sähköistetty Tunturi

Tämä kertomus ennakkoluulottomasta ja taidokkaasta lopputuloksesta tulee varmasti herättämään erilaisia tuntemuksia ja mielipiteitä.

**M**ietin pitkään, onko järkeä tehdä vanhoja moottoripyöriä ja mopoja vaalivaan lehteen juttu nykytekniikkaa sisältävästä vanhasta moposta, mutta päätoimittajan rohkaisemana uskallan sen kuitenkin tehdä. Lopputulos on uskomaton taidonnäyte ja asiaan uskovan miehen kädentaitojen tulos. Ennen kuin lukija kiskoo viimeisetkin haivenet päästään kiroten nykyajan hullutuksia ja historiallisen kulttuuriperinnön pilaamista, voin vakuuttaa, että kaikki, mikä lopputuloksen saavuttamiseksi on tehty, on tehty vakaasti harkiten ja täydessä ymmärryksessä sekä vaivoja säästämättä. Hetken mielijohteesta ei vastaavalaista laitetta pysty tekemään, ja jos maltetaan rauhoittua lukemaan tarina tämän sähkömopon syntymisestä, uskon että lukijalla sen jälkeen riittää hieman enemmän ymmärrystä ja arvostusta kyseistä prosessia kohtaan.

Ajatus rakentaa sähköistetty mopo on varmasti kytynyt, ja kytee monen mopoharrastajan mielessä. Itsekin kuulen harrastajilta monesti kommentteja siitä, miten johonkin mopon runkoon voisi Kiinasta tilata moottoripaketin ja rakentaa sen avulla sähkökäyttöinen laite. Helpommin sanottu kuin tehty. Toki käsistään kätevä pystyy tuollaisen moottoripaketin säätimiseen konstruoimaan, mutta katsastus, dokumentit ja rekisteröinti vaativat perehtymisen lainsäädäntöön ja tietysti vuoropuhelua katsastushenkilöiden kanssa.

**Mikko Säaskilahti** on rovaniemeläinen, pitkän linjan mopoharrastaja, joka on todella taidokkaasti entisöinyt useita mopoja. Mikko on perehtynyt



erityisesti pappamallin Tuntureihin ja osaa arvostaa merkin historiallista arvoa sekä vaalia perinteitä arvostavaa kulttuuria. Ajatus juuri Tunturin sähköistämisestä on pyörinyt mielessä pitkään ja kun taitava hienomekaniikko, jolla on välineet ja laitteet käytössä tarttuu toimeen, on jälki sen mukaista.

Mopoprojektin Mikko aloitti tammiukuussa 2020. Lähtökohtana oli Tunturin vuosimallin -63 runko. Keräilemällä eri vuosimallien osia sieltä täältä, kokonaisuus hahmottui pala palalta. Esimerkiksi eturapakaari on

vuosimallia -65 ja etulamppu vuotta uudempi. Tarkoituksena oli myös saada moposta niin kevyt kuin mahdollista. Niinpä osa osista jotka alun perin ovat terästä, on valmistettu tarkan mallin mukaan alumiinista. Esimerkiksi takalokasuoja on näin toteutettu. Kaikkiaan mopo, joka äkkiseltään näyttää lähes alkuperäiseltä jonkin vuosimallin Tunturilta, on kymmenen kiloa esikuvaansa kevyempi. Hyvänä esimerkkinä olkoon vaikka takahihnapyörä, mikä raakarattaana painoi kolme kiloa. Materiaalin poiston jälkeen



rataan painoksi jäi 700 grammaa. Alkuperäinen polttomoottori painaa 12,5 kg. 48 voltin 2000W harjaton sähkömoottori, mikä sijoitettiin alkuperäisten lohkojen sisäpuolelle näkymättömiin, painaa 4,5 kg. Moottorin, kontrollerin, kaasukahvan ym. Mikko tilasi Kiinasta.

Mikon ajatuksena oli rakentaa moposta ulospäin pääpiirteiltään sellainen, ettei maallikko heti huomaa kyseessä olevan muu kuin tavallinen Tunturi. Tarkemmin katsottuna kylä hoksaa muutamia eroja. Pakoputki puuttuu kokonaan ja käyttövoima takapyörälle välittyy hammashihnalla.



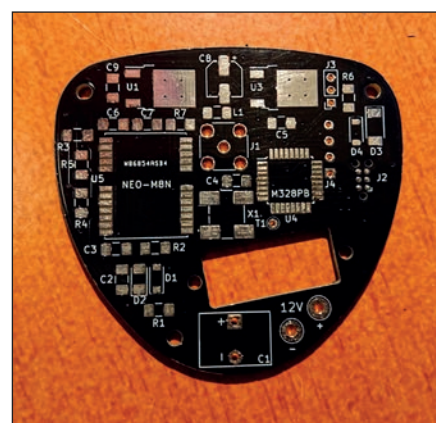
## "Paljon kokeilua ja suunnittelua vaativat nimenomaan sähköosien ja kaapeleiden sijoitus..."

Vaativasta työstä ja pitkälle viedystä suunnittelusta kertoo hyvin esimerkiksi nopeusmittari, mikä todellisuudessa on gps-laite. Laitteen suunnitteli ja rakensi Mikon ystävä, jolla kehittelyyn ja testaamiseen kului valtavasti aikaa ja viitseliäisyyttä. Laitteen antenni on sijoitettu eturapakaaren sisäpuolelle ja kokonaisuus näyttää erehdyttävästi alkuperäiseltä Tunturin nopeusmittarilta logoineen. Moottorin käyttöakkupaketti vaati myös päänvaivaa samoin kuin sen sijoittaminen näkymättömiin. Tankin sisäpuoli tietysti oli luonnollisin ratkaisu ongelmaan. Akkutehdas.com suunnitteli ja rakensi tankin sisäpuolelle sopivan, Samsungin 35E Li-on kennoista 17,5 Ah:n voimapaketin. Tällä virtamäärällä mopon toimintasäde on noin 40–50 kilometriä. Kontrolleri on sijoitettuna penkin alle. Akku ladataan ulkopuolisella 300 W laturilla ja latauspistoke oikean puoleisen moottorisuojan alla. Penkin runko on alkuperäisen mallin mukaan tehty alumiinista. Moottorin lohkojen sisään sähkömoottorin lisäksi on sijoitettu jäähdytyspuhallin, mikä käynnistyy kun moottori on saavuttanut kuudenkymmenen asteen lämpö-



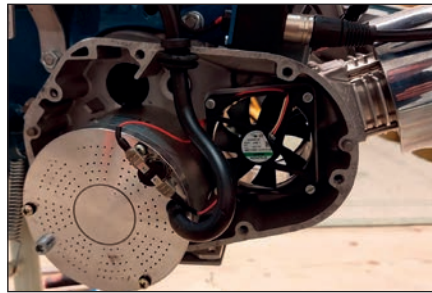
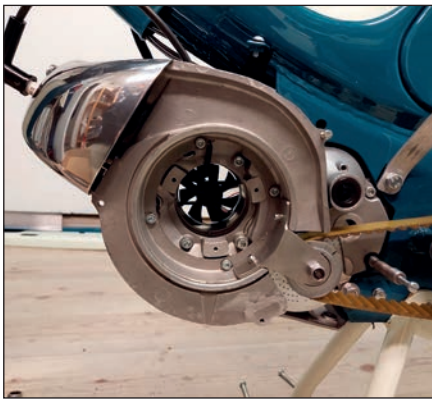
tilan, näin estetään sähkömoottorin ylikuumentuminen. Paljon kokeilua ja suunnittelua vaativat nimenomaan sähköosien ja kaapeleiden sijoitus, etu ja takavallo ovat Led-toteutuksella. Alkuperäisen sylinterin paikalle Mikko on sorvannut alumiinista täysin alkuperäisen sylinterin näköisen osan, minkä sisälle on sijoitettu päävirtakytkin. Katkaisija näyttää hyvin erehdyttävästi tulpan hatulta. Painon säästöä on tullut myös esimerkiksi etu ja takaiskuvaimentimista, mitkä Mikko on tehnyt alusta alkaen itse.

Kaiken teknisen ja visuaalisen kokonaisuuden kruunaa hienosti tehty maalaustyö. Lakan määrää ei ole tahallisesti säästely, koska tarkoituksena on ollut saada mopo näyttämään ulospäin niin hienolta kuin mahdollista. Ja sitä se totuuden nimissä onkin. Pienet yksi-





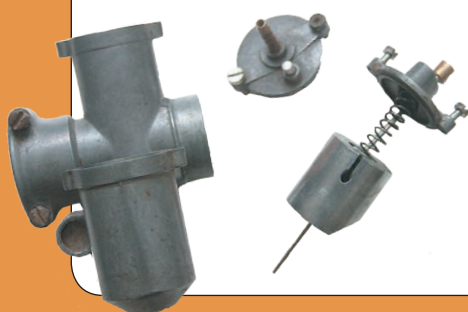
tyiskohdat tyyppikilpeä myöten kertovat asiaan omistautumisesta ja halusta saada aikaan viimeistelty lopputulos. Mopo valmistui toukokuussa 2021 ja Mikon tavoitteena oli tietysti saada katsastettua ja rekisteröityä mopo tieliikenteeseen. Koska dokumentointi ja kaikki tarvittavat asiakirjat olivat olemassa, ei katsastuksessa tullut eteen ongelmia. Nyt mopo on kilvitetty ja valmis taivaltamaan hiljaisesti muiden kaltaistensa tavoin yhä lisääntyvässä sähköajoneuvojen virrassa. •



# Rompeteri!

Päijät- Motoristit järjestää yhdessä Hennalan tavaratorin kanssa moottorilaitteiden rompeterin **Lahdessa lauantaina 26.3.2022 klo. 9.00–14.00.** Osoite Mustamäenkatu 95 , legendaarisen Hennalan Shellin lähetyvillä. Tavaraita voi tuoda jo perjantaina 25.3. illalla 18.00–21.00 sekä lauantaiamuna 7.00 eteenpäin.

Myyntipaikat 3x 3,5m 20,-, 3x 4,5m 25,- ja 3x 7m (perävaunu) 35,-.  
Moottoripyörän myyntipaikka 10,-.  
Saatavilla pukkipöytiä 2x 0.85m 5,-.  
Jokainen myyntipaikka sisältää 1 henkilön sisäänpääsyn.



Sisäänpääsymaksu 3,- (käteinen tai kortti). Tavaratorin tiloissa kahvio ja WC:t. Makkaranmyynti.

Ennakkoilmoittautuminen [vmpkpaijathame@gmail.com](mailto:vmpkpaijathame@gmail.com) ja paikkamaksu 15.3.2022 mennessä.

Kyselyt **Jari Lopenen** p. 040 737 3435

**HUOM! Noudatamme ajankohdan koronamääräyksiä!**

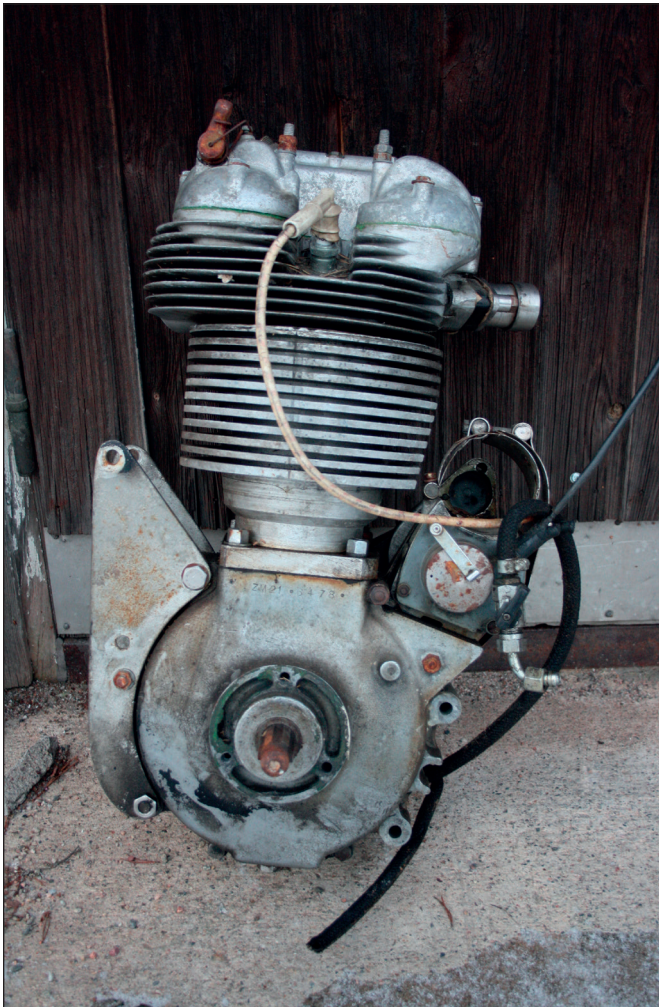


# BSA ja kierreviritys

Joulukuun Huimapyörässä oli kuva ostamistani brittiprojekteista. Suurimman huomion keräsi erikoinen BSA:n kone, jonka kuvittelin arveluttavasti kirjoituksesani liittyvän jotenkin Goldstar-malliin. Olin väärässä. Sain Asikkalasta, Lappeenrannasta ja Vaasasta puhelut asiantuntijoilta. Koneen alakerta on BSA:n mallista M20/21. Kansi on AJS/Matchless-pyöristä. Sylinteri on taitavan sorvarin omaluomus, joka on putkitettu 600 cc männälle. Melkoinen alumiinijöoti on täytynyt olla sorvissa kiinni. Jäähdytysriivat ovat halkaisijaltaan 19 cm. Putkitus on tietysti helpompi tehdä nelariin, koska ei tarvitse sylinterin sisäisiä aukkoja mitailla kaksitahtisten tapaan.

Siinä olin kyllä oikeassa, että tämä luomus täyttää keräilyharvinaisuuden kriteerit. Eräs soittaja, joka tunsi koneen taustan, oli valmis ostamaan sen. Hän tiesi koneen erikoiset rakenteluvaiheet ja sen, että kone oli ollut kiinni pyörässä, jolla ajettiin tämän koneen paukkeessa vain parikymmentä kilometriä. Jokin ongelma oli tullut kuulemani mukaan venttiilien keinujen toimintaan.

Kuitenkin se, mistä otsakkeesta jo vihjailen, on sylinterin kiinnitys. Sorvari on tehnyt pyttyyn saamani tiedon mukaan kierteet. Sylinteri kiinnitetään pyörittämällä se vastapuolen kierteisiin. Mutta mikä on vastakappale? Onko se tuo paksu laatta, joka näkyy koneen vasemmalla puolella? Kierre lie-



nee sylinterin putkessa? Mikä on kierteiden nousu? Pytyn kiinniruvauksen jälkeen tämän ajattelun mukaan on saatu venttiilien työntötankojen suojaputkille oikea täsmällinen kohta jäähditysripiihin, joihin reiät on porattu. Miten on ratkaistu kannen pulttien kiinnitys? Ovatko niiden kierteet alumiinissa vai kenties sylinteriputkeen tehdyssä yläpään laajenuksessa ja niin ollen vahvemmassa metallissa? Entäpä eri metallien laajenemiskerroin koneen lämmitessä?

Joku on saattanut kuulla vastaavasta tekniikasta? Minulle tämä on ensimmäinen ihmetys tuolla menetelmällä. En ole purkanut konetta todetakseni tuon kummajaisen salat. Tämä mietiskely perustuu kuulemaani ja koneen katselemiseen vain päältäpäin. Arveluttavien kysymysten esittäminen on mielenkiintoista. Sellainen herättää keskustelua. Tämänkin mietiskelyn totuus paljastuu kyllä, kun pytty ja kansi poistetaan.

En pura konetta ennenkuin koen varmasti sen, että osat eivät jää laatikkotavaroiksi. Purettujen irtonaisten osien säilymisestä on paljon tarinoita. Ajan mittaan osat saattavat hävitä. Tämäkin kone tuli kuormassa, jossa oli purettuja brittikoneiden osalaatikoita. Klubimme hallituksen tiedottaja, **Mikko Kentta**, löysi ilokseen laatikoistani osia, jotka ovat peräisin hänen Ariel Sloper-projektistaan. Mikon pyörän muutamia tärkeitä osat ovat vielä teillä tietymättömillä.

Älkää siis purkako pyöriänne, jos vähänkin epäilette, että homma jää kesken! Purettu osat katoavat helposti lopullisesti.

Olen kirjoittanut paljon omista ajokelpoisiksi pyöriksi rakentamistani projekteista, jotka on kasattu suurelta osin hyllyistä löytyneillä vierailta osilla. Näin rakennelmat säilyvät yhtenä kokonaisuena pakettina ja odottavat alkuperäisiä osia tai sitten aloittavat sellaisinaan oman historiansa uudessa muodossaan. Pyörillään seisovia ”osakasoja” ei niin helposti hävitetä kuin irrallaan olevat laatikkoläjät, joiden sisällön kohtalona on useinkin ollut metallijätelava ja sulattamo.

Ajattelin jo löysätä erilaisten laitteiden rakentelupuhiani. Mahtaisiko tuo erikoinen BSA:n sekaluomus lisätä kiinnostustani vielä talliterapiaan? Toistaiseksi majailen asuntoni seinien sisäpuolella ja yritän väännellä sormiani pianoharmonikan koskettimille, joissa ei ole kierteitä. Merikannon Kesäillan valssin yli satavuotiaat sävelet lumoavat omalla terapiallaan ainakin minun ikäpolveni haikkailijoiden tunteita. Toisaalta jonkinlaisen lumon vanha motoristi saattaisi kokea myös ison yksimukisen itsekonstruoidun konepässin satulassa. Kämmenien tremolo sarvista puristessa välittäisi aivoihin tasaista allegorytmiä voimajytkeen paukuttaessa takapuolen alla. •

## Talviralli!

Päijät- Motoristit järjestää perinteisen Talvirallin



### Padasjoen Vesijaolla 18.- 20.3.2022!

Paikka Aholan Mökit Vesijaonraitti 303. Hinta 30,- / henkilö, sisältää mökkimajoituksen ja keittolounaat (omat eväät sallittu). Maksu paikan päällä.

Lauantaiaamuna 19.3. Päitsin erikoiskoe lähettyvillä.

Pyydetään ennakoilmoittautumista sähköpostilla rajallisen majoituskapasiteetin vuoksi [vmpkpajathame@gmail.com](mailto:vmpkpajathame@gmail.com).

Jari Loponen p.040 737 3435

**HUOM!** Noudatamme ajankohdan koronarajoituksia.



Uudet sivut työn alla!  [www.britwins.fi](http://www.britwins.fi)

**Huom!** Valikoima on nyt reilusti kasvanut

**Uusi (email-) osoite:** [osat.britwins@gmail.com](mailto:osat.britwins@gmail.com)

**Britwins** on erikoistunut Englantilaisen moottoripyörän **varaosiin**, erityisesti 60-70-luvun twineihin. Suoraan varastosta yleisimmät kulutus ja varaosat.

Yhteystiedot:  
BRITWINS/Tarmo Saari,  [BriTwins.fi](https://www.facebook.com/BriTwins.fi)  
Kulleronkuja 4, 60100 Seinäjoki  
050 468 2222, [osat.britwins@gmail.com](mailto:osat.britwins@gmail.com)

**TRIUMPH**  
**Norton**  
**ARIEL**  
**BSA**  
**MATCHLESS**



# VMPK:n kevät- ja syyskokoukset Päivölässä

**K**orona-aika pakotti VMPK:n pitämään molemmat sääntömääräiset vuosikokoukset samalla kertaa. Kokouspaikkana toimi vanha tuttu Päivölän Kansanopisto Valkeakoskella. Kevätkokouksessa käsiteltiin vuoden 2020 tilinpäätös, joka oli vuoden 2020 tapahtumien ja kokoontumisten peruuntumisten johdosta plusvoittoinen. Veteraaniralli jäi kokonaan järjestämättä, samoin MA-tarkastajien koulutustilaisuus. Johtokuntakin koontui harvakseltaan.

Syyskokouksen asialistalla oli mm. vuoden 2022 tulo- ja menoarvio. **Kari**

**Lapinaho** esitteli budjetin ja se hyväksyttiin sellaisenaan. Klubin sääntöjen mukaan, vuosittain valitaan neljä henkilöä seuraavalle kaksivuotiskaudelle johtokuntaan. Tällä kertaa, ennen esitysten tekemistä, Kari Lapinaho ilmoitti luopuvansa paikastaan henkilökohtaisista syistä, joten kokous joutui valitsemaan neljä henkilöä kahdeksi vuodeksi ja yhden henkilön Lapinahon sijalle hänen viimeiselle vuodelle. Äänestys tapahtui suljettuna lippuäänestyksenä, ja uudelle toimikaudelle valitut voitte lukea kokouspöytäkirjasta.

Kaiken kaikkiaan, klubin tulevaisuus näyttää hyvältä taloudellisesti. Rahastonhoitajamme ovat hoitaneet virkansa vuosien aikana mallikkaasti, mikä myös todettiin tilintarkastajien lausunnossa.

Kokouksen viimeisenä kohtana Klubi nimitti kolme uutta kunniajäsentä, **Risto Nurmen, Olli Salosen** ja **Timo Eronen**. Heidän valinnastaan voit lukea lisää seuraavalta sivulta.

Samalla palkittiin kolme henkilöä merkivuosisista, Timo Eronen 50 v, Olli Salonen 60 v ja **Jorma Vitie** 70 v. •



Vuoden 2022 johtokunta. Kuvassa olevat henkilöt vasemmalta lueteltuina: Veli-Pekka Pakkala, Eero Koskiranta, Mikko Kentta, Hannu Kaskela, Matti Herlevi, Jorma Vitie, Virva Kaario, Arto Ahonkivi ja Seppo Lehtimäki.

# VMPK nimitti kolme uutta kunniajäsentä

VMPK:n syyskokous hyväksyi johtokunnan esityksestä klubille kolme uutta kunniajäsentä alla olevien esitysten perusteella.



**Timo Eronen** (jno: 1234), Joensuu

Timo Eronen on ollut VMPK:n jäsen 36 vuotta. Hän oli mukana jo 14-vuotiaana perustamassa Pohjois-Karjalan aluekerhoa. Eronen on toiminut pitkään Pohjois-Karjalan aluekerhon kerhosihteerinä ja ollut VMPK hallituksen jäsen 4 kautta vuosina 2009–2016. Eronen on VMPK:n pitkäaikainen internet-sivujen ylläpitäjä vuodesta 2007 alkaen sekä Klubin Facebook-sivujen ylläpitäjä niiden perustamisesta alkaen. Yksi merkittävimpiä Eronen meriittejä on Huimapyörä-lehden päätoimittajan tehtävä vuodesta 2011 alkaen. Timo Eronen on myös pääosin vastannut Klubin perinnekeruusta ja ennen kaikkea perinnekeruaineiston digitoinnista ja säilyttämisestä viime vuodet.



**Olli Salonen** (jno: 1916), Tampere

Olli Salonen on pitkäaikainen VMPK:n jäsen ja Tampereen aluekerhon aktiivi. Hän on toiminut Tampereen aluekerhon johtoryhmässä vuodesta 2008 alkaen ja ollut VMPK:n johtokunnan jäsen vuosina 2010–2011. Olli on toiminut VMPK:n museojoneuvotarkastajana vuodesta 2010 lähtien sekä VMPK ry:n varatoiminnantarkastajana vuodet 2014–2015 ja toiminnantarkastajana vuodesta 2016 alkaen.



**Risto Nurmi** (jno: 7424), Oulu

Risto Nurmi on ollut VMPK:n jäsen vuodesta 2001 alkaen. Nurmi on toiminut Oulun aluekerhon kerhosihteerinä vuodet 2006–2011. Risto Nurmen 10 vuotta kestänyt johtokuntatyöskentely alkoi vuonna 2012, hän toimi Klubin aluekerhosihteerinä ja varapuheenjohtajana ensimmäiset vuodet ja vuodesta 2016 alkaen Klubin sihteerinä. Sihteerin toimen ohella Risto on VMPK:n Fiva-yhteyshenkilö sekä englanninkielisten alueiden yhteyshenkilö.



## TULOSLASKELMA

	01.01.2020 - 31.12.2020		01.01.2019 - 31.12.2019	
<b>VARSINAINEN TOIMINTA</b>				
<b>Tuotot</b>				
Kerholehti	1 725,00		2 285,00	
Museoajoneuvotarkastus	6 330,00		6 190,00	
Paidat ja merkit	1 722,80	9 777,80	3 596,60	12 071,60
<b>Kulut</b>				
Kerholehti	88 121,09		83 182,82	
Museoajoneuvotarkastus	612,55		10 107,15	
Paidat ja merkit				
Ostot	150,50		5 631,65	
Varastojen muutos	1 570,58		-519,67	
Näyttelyt ja ajotapahtumat	874,96		1 509,15	
Veteraaniralli	270,00		2 508,00	
Aluekerhot	44 192,70		59 517,88	
Muu varsinainen toiminta				
Poistot	168,93		225,20	
Muut kulut	28 106,37	-164 067,68	39 274,92	-201 437,10
<b>Kulujäämä</b>		<b>-154 289,88</b>		<b>-189 365,50</b>
<b>Varainhankinta</b>				
Tuotot	233 802,74		188 220,28	
Kulut	-27 938,05	205 864,69	-25 228,83	162 991,45
<b>Kulujäämä</b>		<b>51 574,81</b>		<b>-26 374,05</b>
<b>Sijoitus- ja rahoitustoiminta</b>				
Tuotot		0,00		0,00
<b>Tilikauden yli-/alijäämä</b>		<b>51 574,81</b>		<b>-26 374,05</b>
<b>Omakatteinen rahasto</b>				
Kulut	0,00		-600,00	
Siirto pääomaan	0,00	0,00	600,00	0,00
<b>TILIKAUDEN YLI-/ALIJÄÄMÄ</b>		<b>51 574,81</b>		<b>-26 374,05</b>

## TASE

	31.12.2020	31.12.2019
<b>Vastaavaa</b>		
<b>PYSYVÄT VASTAAVAT</b>		
<b>Aineelliset hyödykkeet</b>		
Koneet ja kalusto	5 730,00	5 898,93
<b>VAIHTUVAT VASTAAVAT</b>		
<b>Vaihto-omaisuus</b>		
Valmiit tuotteet/tavarat	5 194,37	6 764,95
<b>Saamiset</b>		
Myyntisaamiset	480,00	600,00
<b>Rahoitusarvopaperit</b>	100 000,00	100 000,00
<b>Rahat ja pankkisaamiset</b>	105 606,50	53 545,76
<b>Vastaavaa yhteensä</b>	<u>217 010,87</u>	<u>166 809,64</u>
<b>Vastattavaa</b>		
<b>OMA PÄÄOMA</b>		
Rahastot	20 407,25	20 407,25
Edellisten tilikausien ylijäämä	143 831,00	170 205,05
Tilikauden yli-/alijäämä	<u>51 574,81</u>	<u>-26 374,05</u>
	215 813,06	164 238,25
<b>VIERAS PÄÄOMA</b>		
<b>Lyhytaikainen</b>		
Ostovelat	1 197,81	2 571,39
<b>Vastattavaa yhteensä</b>	<u>217 010,87</u>	<u>166 809,64</u>





# Simo Niemisen mietteitä Klubimme tulevaisuudesta

## 1. Jäsenhankinta.

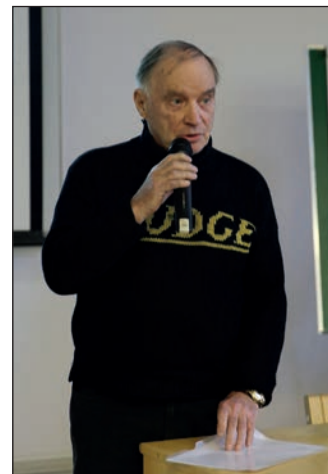
Jäsenmäärämme on viimeaikoina jatkuvasti pienentynyt jo pelkästään jäseniemme ikärakenteen vuoksi ja tälle emme tietysti voi tehdä yhtään mitään. Olen ymmärtänyt, että jäsenhankintasuunnitelmamme ovat painottuneet nuorten jäsenien hankintojen suuntaan. Siitä ei tietysti ole mitään pahaa sanottavaa, mutta nuorten saaminen jäseniksi on ongelmallista jo pelkästään nykyisen työelämän hektisyyden ja nuorten taloudellisten resurssien, teknisen kokemuksen ja työtilojen puutteen vuoksi. Lisäksi heille on usein vaikeata selvittää, että VMPK ei ole matkamotoristikerho, vaan moottoripyöriin liittyvien kulttuuriarvojen säilyttämiseen keskittynyt kerho. Minä näkisin, että toiseksi painopistesuunnaksi otettaisiin ikäluokka 40–60 vuotta ja perusteluiden tähän olisivat seuraavat seikat:

1. Tämän ikäluokan henkilöillä on useimmiten oma taloudellinen tilanne jo ainakin kohtuullisessa kunnossa.
2. Heillä on usein sopivia tiloja harrastamiseen tai ne ovat helposti järjestettävissä.
3. Perheiden sosiaalinen tilanne on jo rauhoittunut, koska useimmiten mahdolliset lapset ovat jo siirtyneet kodin ulkopuolelle.
4. Tuleva eläköityminen alkaa jo hämmöittää ja ehkä sekin pistää miettimään ”mitä minä isona tekisin” ja millaisten kaverien kanssa.
5. Monella on mahdollisia mukavia moottoripyöräkokemuksia nuoruudestaan (nostalgiaa), joita voisi vieläkin haluta tuntea.
6. Eikä sovi myöskään vähätellä kerhomme tarjoamaa sosiaalista kontaktipintaa, jota voi pitää jopa mielen-terveysongelmien ja yksinäisyyden torjumisen kannalta tärkeänä.

## 2. Harrasteemme asema ajoneuvokulttuurissa

Jos tarkastelemme lähitulevaisuutta, niin meillä harraste-kerhona tulee olemaan haasteita lähinnä ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyvien päätöksien toimeenpanosisällöissä. Näiden haasteiden vuoksi meidän kerhona tulisi ennakoita tulevaa tilannetta. Tässä pari ehdotusta toimenpiteistä: VMPK toteutti yhdessä autoharrastekerhojen kanssa ”hiilijalanjälki tutkimuksen”, jonka tulos osoitti millainen harrasteemme vaikutus kokonaishiilijalanjälkeen eli se on todella pieni. Koska tämä tutkimus tehtiin kuitenkin omin voimin, niin sen todistusvoima ei välttämättä ole riittävä. Tästä syystä olisi syytä uusia tämä tutkimus niin, että löy-

dettäisiin sen toteuttajaksi joku alan asiantuntija. Olen keskustellut toteutuksesta myös SAHK:n edustajien kanssa, jotka pitivät tutkimuksen uusintaa järkevänä. Tämän uusintatutkimuksen toteuttaminen edellyttäisi tärkeimpien historiallisten ajoneuvojen ajoneuvojärjestöjen yhteistyötä jo pelkästään mahdollisten kustannusten vuoksi.



## 3. Harrasteemme kulttuuristatus

Kerhossamme toteutuu melko hyvin jäsenille kohdistetut toiminnot, kuten erilaiset kokoontumiset, kerhoillat ja rompepäivät, mutta kaikki tämä on ns. ”omaa kiva” ja nämä toiminnot eivät juurikaan tavoita ulkopuolisia. Tästä seuraa se, että ulkopuoliset eivät juurikaan tunne harrastusalaamme ja eivät ainakaan sen kultturellista sisältöä. Miksi tämä kulttuurisisällön yleisempi tuntemus olisi tarpeellista, voisi tietysti kysyä? Tämä myönteinen kulttuuriaspekti on kuitenkin keskeisen tärkeää, kun yhteiskuntamme ottaa kantaa kerhomme yhteiskunnalliseen merkitykseen ja sitä kautta tällaisen harrastusalan säilymiseen tai jopa tukemiseen. Itse näkisin yhtenä tärkeänä toiminta-alueena esiintymistä erilaisissa kulttuuritapahtumissa esittelemässä toimintaamme ajoneuvojemme ja niiden historiallisten taustojen esittelyllä. Näitä tapahtumia joita tarkoitan ovat esim. erilaiset kyläyhteisöjen kesätapahtumat, erilaiset suuremmat nostalgiatapahtumat, kaupunkien vuosijuhlat jne. Tällaisten tapahtumien järjestäjiin tulisi ottaa etukäteen yhteyttä ja kysyä olisiko tapahtimassa tarvetta ajoneuvokulttuurin esittelyyn. Kerhomme on Kotiseutuliiton jäsen ja sieltä saa tietoja näistä kesätapahtumista. Kotiseutuliiton lisäksi Suomessa toimii myös toinen kansallinen yhteistyöelin, joka toimii perinnekeruun ja siihen liittyvien tapahtumien järjestäjänä ja sen nimessä esiintyy sana ”Kyläyhdistys”, katsokaa pätevämät Googlesta. Tämänkin yhdistyksen toimintaan kannattaisi tutustua.

Eli yhteenvetona tästä tarinasta totean: ”Meidän pitää nostaa harrasteemme kulttuuristatusta jo pelkästään säilyttääksemme harrasteemme elinvoimaisuuden”.

*Simo Nieminen*

# 46. VMPK Veteraaniralli 5.-7.8.2022

## Ukkohalla Resorts, Hyrynsalmi

Kesä lähenee ja ensi kesän ralli Hyrynsalmen Ukkohallassa on enää muutaman kuukauden päässä! Majoituksia voi alkaa varata 28.2. alkaen. Ralliin tultuunne teidän ei tarvitse kuin nauttia tapahtumasta ja sen tarjonnasta. Tapahtumalippuun on ladattu sen verran paljon sisältöä, että sillä pärjää koko viikonlopun, ja majoitushinnatkin on valmiiksi tingitty todella edullisiksi. Majoitusvaihtoehtoja löytyy hotellista

telttailuun jokaiselle oman mieltymyksen mukaan ja Ukkohallan Saunamaailman seitsemän saunaa uima-altaainen ovat kaikkien rallivieraiden käytössä. Keilahallissa voi myös vihon viimein ottaa selvää siitä, kuka on oikeasti se kovin kaataja. Tarjolla on kisailua ja näytöksiä – musiikkia ja murkinaa, mutta ennen kaikkea tietysti vanhoja moottoripyöriä ja mukavia ihmisiä.

### Rallimaksut

Tapahtumalippu pe-su

VMPK jäsen €90 / muut osallistujat €110

Tapahtumalipun sisältö

Lapset 4–12 v €33, 13–18 v €65, 3v ja nuoremmat veloitusetta  
rallikassi, 2 x aamupala (la+su), 2 x seisova pöytä (pe+la),  
Saunamaailma-kylpylä (pe+la), rallin ohjelma.

Päivälippu

€10/vrk. Sisältää ohjelmalehtisen ja rallin ohjelman

### Palveluhinnasto

Saunamaailman päivälippu

Päivälipun ostaneille Saunamaailma-kylpylän päivälippu €8. Lapset 4–12 v €4.  
3v ja nuoremmat vanhempien seurassa veloitusetta

Keilahalli

€20/rata/tunti (max 4 pelaajaa/rata)





# Majoitustiedot

Rallin majoitusvarausikkuna aukeaa **28. helmikuuta 2022 klo 9.00 aamulla**. Rallialue tarjoaa laajan valikoiman majoitusvaihtoehtoja aina vaaranlaen luksuslasikabinetista perinteiseen telttapaikkaan. Majoitusvaraukset ovat varattavissa kahden palveluntarjoajan kautta.

**Hotelli Ukkohallan** majoitusvaraukset puhelimitse 050 308 3451 ja 08 748 500

## Huoneistot ja hinnasto:

- |  |                     |
|--|---------------------|
| • Ski Chalet 45 5-hengen huoneisto.        | €169/2vrk/huoneisto |
| • Ski Chalet 63 6-hengen huoneisto         | €259/2vrk/huoneisto |
| • Sky Cabin Glass Suite 3 hengen huoneisto | €299/2vrk/huoneisto |

Majoitus maksetaan kokonaisuudessaan varauksen yhteydessä. Laskutuksessa 7vrk maksuaika. Varaus voidaan peruuttaa 14vrk ennen tapahtuman alkua. Peruutustilanteessa palautuksesta veloitetaan €35 toimituskulumaksu.

Kaikissa huoneistoissa on keittiö ja kylpyhuone, Ski Chaleteissa lisäksi myös sauna. Liinavaatteet ja loppusiivous sisältyy hintaan. Lemmikit eivät ole sallittuja. Lisätietoja: [info@ukkohalla.fi](mailto:info@ukkohalla.fi) sekä <https://ukkohalla.fi/huoneistohotelli-ukkohalla/> ja <https://ukkohalla.fi/sky-cabin-glass-suite/>. Katso myös: <https://ukkohalla.fi/varausehdot-hotel-ukkohalla/>

**Lomarenkaan** majoitusvaraukset puhelimitse 0306 502 502, sähköpostilla [myynti@lomarengas.fi](mailto:myynti@lomarengas.fi) tai nettivarauksella <https://www.lomarengas.fi/>

## Huoneistot ja hinnasto:

Lomarenkaan palvelun kautta on varattavissa huoneistoja ja paritalomökkejä seuraavista kohteista:

- SkiVillas 47, 61 ja 78
- LakeVillas B3, B4 ja B7
- Hallantytär A1, A2 ja B3

Majoitus voidaan maksaa varattaessa joko kokonaisuudessaan tai maksamalla 20% varausmaksu + €20 toimituskulu (sisältyy majoituksen kokonaishintaan). Varaus voidaan perua 28 vuorokautta ennen vuokrauksen alkua. Peruutustilanteessa majoituksen ennakkomaksuusta ei palauteta. Mikäli varaus joudutaan peruuttamaan sairauden, tapaturman tai kuolemantapauksen vuoksi alle 28 vuorokautta ennen vuokrauksen alkua, voi maksunpalautusta anoa peruutusturvavakuutuksen kautta.

Lomarenkaan kohteiden hinnat (€165–€554) ja lisäpalveluiden taso vaihtelee huoneistoittain. Lomarenkaan kohteista löytyy muutamia lemmikkihuoneistoja. Lisätietoja kohteista saa hakutoiminnolla osoitteesta [www.lomarengas.fi](http://www.lomarengas.fi). Katso myös: [www.lomarengas.fi/info/suomeksi/Usein-kysyttya/Varausehdot](http://www.lomarengas.fi/info/suomeksi/Usein-kysyttya/Varausehdot). Rallikiintiön lisäksi Lomarenkaan kautta on varattavissa myös runsaasti majoituskohteita hieman kauempaa tapahtuma-alueen lähiympäristöstä.

Asuntovaunu/-autopaikka €10/vrk (ei sähköliittymää). Paikkoja on rajoitetusti. Pyydämme asuntovaunulla tai -autolla tulijoita ennakoilmoittautumista, jotta voimme varmistaa paikkojen riittävyyden.

Telttapaikka on maksuton.

Seuraavassa Huimapyörän numerossa kerromme lisää rallin ohjelmasta ja ennakoilmoittautumisesta, sekä muista käytännön yksityiskohdista. Rallitietoa tihkuu tasaisesti pitkin talvea tietysti myös Klubin sosiaalisesta mediasta. Kannattaa siis pistää VMPK:n Facebook-sivu ja ”veteraaniralli2022” -instagramtili heti seurantaan, jos ei ole jo!

Tervetuloa pohjoiseen, Kainuun korpimaisemiin,  
toivottaa VMPK ry:n Oulun aluekerho.

**Risto Nurmi**  
Rallipäällikkö  
044 364 7426  
[nurmi.risto@gmail.com](mailto:nurmi.risto@gmail.com)







teksti & kuvat: **Pauli Ylikoski**

# Yamaha XV 535 Virago

Customit olivat 1980-luvulla iso ilmiö – ja Yamahalla lajityypin kehittämisessä merkittävä rooli. Yksi Suomen 80-luvun lopun eniten myydyistä pyörämalleista oli Yamahan keskikokoinen custom-malli 535. Epäilemättä tuleva klassikko!

**Y**ksi voimakkaimmista moottori-pyöräsuuntauksista 1980-luvulla olivat Custom-pyörät. Ilmiön taustalla oli muistakin yhteyksistä tuttu klassinen kuvio, jossa suuren markkina-alueen mieltymykset vaikuttavat tehtaiden tarjontaan, joka puolestaan luo laajalle heijastuvat ilmiötä ja trendejä.

Amerikkalaisten motoristien ajotottumuksissa suosittuna mieltymyksenä on ilmeisesti aina ollut rento kruisailu. Liekö tyylin taustalla Euroopan mitta-kaavaa suuremmat kaupungit ja matalamat nopeusrajoitukset, mutta joka

tapauksessa pyörän piti olla tyyliin sopiva.

Usein kruisailuhenkinen ajokki syntyi moottoripyörätehtaalta pienin muutoksin varustamalla sopiva katumalli korkealla tangolla ja muhkealla satulalla. Uudella mantereella hyvin myyneitä ja meilläkin tuttuja custom-malleja olivat mm. Hondan CB 750 Custom ja CX 500 C, Moto Guzzin V65C, Kawasakin Z 750 LTD ja monet kaltaisensa.

Yksi tämän tyylisten pyörien parhaimmin USA:ssa kauppansa tehneistä

malleista oli vuoden -77 Tokio Motor Showssa esitelty Yamaha XS 650 Special. Ilmeisesti XS-sarjan menestys ja vastaavien pyörien kasvava kysyntä herätti Yamahan suorittamaan markkinatutkimusta asian tiimoilta.

Asiakaskyselyn perusteella amerikkalainen motoristi halusi ajella custom-henkisellä pyörällään mieluiten V2-moottorin kuljettamana. Laaja vääntö ja rouhea pakonuotti olivat toivottavia ominaisuuksia.

Markkinatutkimus antoi selkeät suunnat uuden mallin kehittämiseksi.



Yamahalla kuitenkin pääteltiin, ettei mikään Harley-kopio ole paras vaihtoehto, vaan uutuuden täytyisi olla kyllä V2-custom mutta silti selkeästi Yamaha-henkinen. Se tarkoittaisi muun muassa helppokäyttöisyyttä ja rivakkaa suorituskykyä – kaiken tämän tulokse- na syntyi Virago-malli.

## Samaan aikaan Euroopassa

Edellä kerrottu oli aiheen amerikkalainen versio. Jammun vinkkelimyllyn synnystä on nimittäin toisenkinlaisia tarinoita eri tietolähteissä. Eurooppalainen saaga taas kertoo, että tehtaan vanhan mantereen sillanpääasemasta Amsterdamista olisi viestitely Hamamatsun pääkonttorille Euroopan markkinoilla olevan selkeä tilaus harvamuksiselle matkapyörälle. Ja vastaus tähän tarpeeseen olisi ollut malli TR1.

Oli miten oli, kertoo tämä ainakin siitä, että Yamahalla kuunneltiin kentän ääntä herkällä korvalla. Tehtaalla- han oli hyviä kokemuksia ostokykyisen asiakaskunnan toiveiden täyttämisestä. Olihan DT-endurosarja ollut menestys jo 60-luvun lopulla samoin kuin 70-luvun puolimaissa tapahtunut SR-/XT-paukkurautojen lanseeraaminen. Nämä kaikki olivat saaneet syntynsä amerikkalaisten Yamaha-diilereiden vinkkaamina.

Yamaha siis esitteli 1970–80-lukujen taitteessa V2-mallit XV 750 SE ja TR1. Ensin mainittu oli enempi custom-luomus, ja sitä myytiin Atlantin molemmin puolin. Meren länsipuolella siihen liitettiin mallinimi Virago. TR1 oli puolestaan vähemmän custom, melkein peruspyörä-tyyppinen tuhatkuutiainen matkapeli. Sitä myytiin aluksi vain Euroopassa, mutta mallista tehtiin myöhemmin 920-kuutiainen versio USA-markkinoille. Outo kuutiotilavuus johtuu tuolloisesta amerikkalaisesta vakuutuslainsäädännöstä, jossa alle 60-kuutiotuumaisten olivat huomattavasti edullisemmassa luokassa.

Japanilaistehtaiden ryntäys yleensä ja Viragon menestys erityisesti herätti huolta Yhdysvaltain paikallisen mp-tuotannon piirissä. Harley Davidsonin markkinaosuus oli pudonnut vuoteen -82 mennessä isoissa yli 700 cm<sup>2</sup> pyö-

rissä jo alle 13 %. Kituva tehdas vaihtoi tiheään omistajia ja väkeä irtisanottiin. **Jukka Sihvonen** kirjoitti Tekniikan Maailemassa 18/-82: *“...totuus lienee kuitenkin, että ellei Harley-Davidson pian tuo tarjolle nykyaikaisen moottoripyöräteknikan tasolla olevia ja laajempia ostajaryhmiä kiinnostavia laitteita, tehdas selviytyy vain, mikäli presidentti Reagan julistaa sen kansalliseksi historialliseksi muistomerkiksi.”*

Melkeinpä niin Reagan sitten teki- kin allekirjoittaessaan aprillipäivänä -83 tullimääräyksen, jonka mukaan maahantuotavista yli 700 cm<sup>2</sup> pyöristä ryhdyttiin kantamaan korotettua tullimaksua. Valtameren takaa katsottuna tällainen protektionismi vaikuttaa erikoiselta toimintatavalta vapaan kilpailun nimeen vannovassa valtakunnassa.

Eipä olisi muuten aikoinaan 80-luvun tekniikkahuumassa uskottu, miten Harleyn lopultakin pelastaa nimenomaan perinteisten pyörien tarjoaminen eikä *“nykyaikaisen moottoripyöräteknikan tasolla olevien”* mallien kehittäminen.

## Customeita kaikkiin kokoluokkiin!

Yamahan TR1-mallista ei hirveää hittiä Euroopassa tullut, mutta Virago ryhtyi myymään varsinkin rapakon takana ankarasti. Jammun kilpailijat halusivat luonnollisesti jakamaan kakkua: Hondalla oltiin parhaiten ajan tasalla ja Shadow-mallisarja esiteltiin -83, Suzuki toi Intruder-mallinsa kauppoihin -85 ja Kawa VN/Vulcan-mallit samana vuonna.

**...muotoilu oli voimalähdettä myöten jotain todella uutta...**

Virago-perhe laajeni pian ensiesittelynsä jälkeen 500 cm<sup>2</sup> mallilla. Vuonna -84 tuli suurempi muutos, kun takapään monojousitus vaihdettiin perinteisemmän näköiseen stereope- rään. USA-vientimalliksi julkaistiin



**Yamahan Virago-sarjan ensimmäinen oli 1970–80-lukujen taitteessa julkaistu XV 750 SE, jota kutsuttiin USA:ssa mallinimellä Virago (ylh.). Samaan aikaan tuotiin Euroopan markkinoille samaa tekniikkaa hyödyntävä peruspyörämaisempi TR1. (kuvat: Yamaha-press.)**

700-kuutiainen versio juuri voimaan tulleen sikäläisen suojatullin takia. Samaan aikaan valikoiman yläpään li- sättiin 1000-kuutiainen malli.

Ainakin myynnillisesti yksi Virago-sarjan merkittävimmistä käänteistä oli vuonna -87 julkaistu malli XV 535. Moottori siinä oli pitkälti sama kuin XV 500 -mallissa, ja muutenkin 535:ssä käytettiin mahdollisimman paljon jo olemassa olevia osia – mutta muotoilu oli voimalähdettä myöten jotain todella uutta. Ja millaista! Esteettisen vaikutel- man arviointi vie lausujan automaattisesti mielipiteiden miinakentille, mutta onhan se myönnettävä, että 535 on sentään paljon persoonallisempi kuin lähimmät kilpailijansa – kuten vaika- kapa huomattavasti tavanomaisemmat custom-näkemykset Honda Shadow ja Suzuki Intruder.

Seuraavana vuonna 1988 lanseeratiin 535:n alapuolelle 250-kuutiainen melkein identtisen näköinen malli, jonka erottaa isommasta lähinnä ketju- vetonsa perusteella. Kymmenen vuotta myöhemmin Virago-sarjaan saatiin myös kevytmoottoripyöräversio.





## Letkeä ajokki

Aikansa lehtijutuissa 535:sta pidettiin pääsääntöisesti ihan mainiona tuttavuutena keskikokoisten custompyörien genressä. Esimerkiksi amerikkalainen Cycle World -lehti kehuu joulukuun 1986 numerossa 535:n olevan leppoisaa ja vakaa ajettava, voimantuottoa kommentoidaan laaja-alaiseksi ja menoa pehmeäksi. Voimansiirron kardaani- ja akselipiöräilyä kolahtelu ohitetaan pienellä maininnalla. Eniten ja varsinkin ankarin sanoin haukutaan takajousitusta. Ensimmäisen version takajousitus oli tyyppikaasutyytteenä, eikä jousissa ollut progressiivisuutta. Tehdas ehti reagoida ja parantaa taka-

pään vaimentimia. Puolitoista vuotta Cycle Worldin koeajon jälkeen Tekniikan Maailman numerossa 10/88 Alan Bridger pitää ajokin jousitusta etenkin takana hyvänä. Molemmissa mainituissa tarinoissa keuhutaan, että ohjauksesta puuttuvat monet tämän lajityypin pyörien hankaluudet – 535:n keulakulma onkin lähempänä tavanomaisia arvoja eikä niin loiva kuin vaikkapa Intruderissa tai Savagessa.

Bridger ei kehu 535:n ajo-ominaisuuksia ihan niin paljon, kun vertailussa on vastassa Honda VT 600 Tekniikan Maailman numerossa 9/91. Mitään dramaattisempaa moitittavaa toimittaja ei kuitenkaan kummastakaan löydä vaan mainitsee sekä 535:n että VT-Hondan järkihankinnoiksi.

Museoajoneuvotarkastaja Ilpo Si-nevaara on aikoinaan omistanut 535:n alkuperäisen version. Hän jopa toi pyörän itse uutena Saksasta, mikä ei tuohon maailman aikaan ollut lainkaan tavallista. Tavoitteena oli saada uusi ajokki edullisesti, ja operaatio onnistuikin mainiosti: Yamahan hinnaksi jäi rah-teineen, veroineen ja byrokraatioineen noin puolet siitä mitä vastaava maksoi Suomessa.

Ilpo kehuu 535:sta kokoisekseen mukavaksi ajettavaksi. Jopa niin, että hänen motoristihistoriansa pisin yhtäjaksoinen taipale on ajettu nimenomaan tällä pikku-Viragolla. Matka-ajoa tosin hankaloittaa ensimmäisen sukupolven malleissa (1987–88) oleva pieni n. 8,5-litrainen tankki. Aina 150 km





kuluttua on tarvetta tankkaukselle. Seuraavan 1989 julkaistun sukupolven 535:ssa on oikeastaan kaksi tankkia – normaalilla paikallaan sekä istuimen alla. Yhteistilavuus näillä on 13,5 l, joten toimintasädetäkin on huomattavasti ensimmäistä mallia enemmän.

Ilpolla ei tullut eteen mitään tekniisiä murheita, mitä nyt laturin säädin piti kertaalleen vaihtaa. Ongelma on tuon ajan Viragoille kokoon katsomatta yhteinen, mitä ei säätimen sijainti lämpimässä paikassa takemman pytyn peesissä varsinaisesti helpota. Myöhemmissä malleissa säädin onkin sijoitettu eri tavalla.

Jutun kuvituksessa esiintyvä musta 535 on **Juha Myllykankaan** ajokki. Se on toisen sukupolven mallia vuodelta -95. Juha on retkeillyt Jammulla etenkin pohjoisen suuntaan, eikä hänelläkään ole juuri ongelmia vastaan tullut.

Kun 535:sta pääsi lyhyesti kokeilemaan, jäivät päällimmäisiksi mielikuviksi pyörän mataluuden ja keveyden mukanaan tuoma käsittelyn helpous, mikä koskee niin parkkipaikkapyöritystä kuin maantieajoakin. Customin ajoasento vaatii tottumattomalle hetken asettautumista, mutta rentoon



**Ilpo Sinevaaran Saksasta tuoma alkupään 535, joka on nyttemmin ollut jo lähes 15 vuotta hänen tyttärensä käytössä. Ajokki museokatsastettiin 2019. (kuva: Ilpo Sinevaara)**

highway-tyyliin sopeutuu hetkessä.

Juhan pyörä on Saksan markkinoille suunnattu 27-heppainen versio. Hän toteaa, että kyllä sillä rajoitusten mukaan voi ajaa, mutta tokihan näillä tehoilla tuulet ja reitin mäkisyys vaikuttavat – vitoselta saa pudotella välillä alemmas. Hetken nelostiellä ajellessa saattoi todeta, että mikseipä tällaisella retkeilisi ihan mainiosti!

1980-luvun custom-pyörien ystävälle keskikokoinen Virago saattaisi

tarjota näppärän ja edullisen harrastusajokin. Niitä saa vielä tällä hetkellä hyvinkin kohtuullisin hinnoin. Tonilla-puolella toista voi päästä käsiksi ihan hyvään yksilöön. Tosin koska rakentelu kuuluu lajityyppiin, saattaa alkuperäiskuntoisen yksilön etsiminen teettää enemmän töitä. Monella motoristilla on 535:een henkilökohtaista kosketuspintaa, siksi siitä saattaa tulla haluttu 80-luvun nostalgista pitävien keskuudessa. •

## TERWAPALSTA

### VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 1/2022

Hyvää alkanutta vuotta kaikille! Tämäkin vuosi alkoi kokoontumisrajoituksin mutta odotamme parempaa. Emme ole voineet järjestää suunniteltua alkutalven jäsenmatkaa. Ilmoitamme mahdollisesta toteutuksesta heti forumilla ja Facebookissa, jos tilanne muuttuu. Seuraavassa on kevään tapahtumasuunnitelmia:

- Terwamotoristin talvikauden jäsenretki, helmi-maaliskuu, Toteutuminen vahvistetaan foorumilla ja Facebookissa
- Tapaaminen MP22 moottoripyöränäyttelyssä Helsingissä. Toteutuminen vahvistetaan foorumilla ja Facebookissa
- Veteraanirallin järjestelyihin tarvitaan lisää talkooväkeä. Ilmoittaudu talkoisiin rallipäällikkö Risto Nurmelle p. 044 364 7426 tai nurmi.risto@gmail.com.
- Ilmoittautuminen ajokoulutuksiin 1.2.-31.3.22. Koulutukset on lueteltu alla. (HUOM! koulutukseen otetaan ilmoittautumisjärjestyksessä)

MPEAK- ja SMOP-ajokoulutukset jäsenille Oulussa:

- Teoriaosuus 4h, la 9.4.22 OSAO Kempele, jäsenhinta 10€
- MPEAK-1 Motoristin perushallintataidot ja ruosteenpoisto 8h, la 14.5.22 OuluZone, jäsenhinta 35€
- MPEAK-2 Motoristin hätätilannetaidot 8h, su 15.5.22 OuluZone, jäsenhinta 35€
- MPEAK-3 Kaarreajotekniikka 8h, su 29.5.22 OuluZone, jäsenhinta 35€

SMOP Adventure Easy koulutus soralle sekä helppoon maastoon 8h, la 11.6.22 OuluZone, jäsenhinta 70€

Ilmoittautumiset koulutuksiin: Ilmoita sähköpostilla nimi, puhelinnumero, sähköpostiosoite sekä koulutuksien nimet, joille haluat osallistua. Koulutuspaikkoja on rajoitetusti. Lisätietoja 0449874517 tai jussi.terwasihteri@gmail.com.

Seuraa tiedotusta foorumiltamme [vmpk.fi/forum](http://vmpk.fi/forum) tai Facebookista.



# Mansen Mörinät 1/22



Hyvää alkanutta vuotta 2022!

Tapahtumat ja tiistai-iltojen kehoillat pyritään järjestämään terveysturvallisesti kulloinkin voimassa olevien ohjeiden mukaisesti. Ethän tule oireisena kerholle.

Vuodelle 2022 säilytys- ja rakentelupaikkamaksuja päätettiin hieman nostaa, koska rompepäivien tuotto on jäänyt kahdelta vuodelta saamatta..

Vuosikokous päätti, että rakentelupaikkamaksu on 60€/kk ja moottoripyörien säilytyspaikkamaksut: hyllyllä 110€/v, hyllyn alla 130€/v, isot pyörät permannolla 160 €/v, sivuvaunupyöräpaikka 250€/v ja mopot 70€/v.

Muutamia rakentelupaikkoja ja pyörien talvisäilytyspaikkoja saattaa olla vielä vapaana, jos sinulla on tarve rakentelupaikasta tai haluat tuoda pyöräsi lämpimään ja kuivaan säilytykseen niin ota yhteyttä tallipäällikkö **Jukka Peltoseen 0400 699 741** asian sopimiseksi.

Tampereen messu ja urheilukeskuksen D-halli on varattuna rompepäivien järjestämistä varten pääsiäislauantaina 16.4. Talkooväkeä tarvitaan järjestelyihin.

Johtoryhmä suunnittelee talven kevään ja kesän tapahtumia, koronatilanne vaikuttaa siihen toteutuvatko vai eivät. Toimintasuunnitelma tulee esille Masinistien nettisivujen tapahtumat osioon, kunhan valmistuu.

Bussimatka Jyväskylän rompepäiville on tarkoitus järjestää. Pyritään pitämään ajantasaiset tiedot Masinistien nettisivuilla, ja VMPK:n foorumissa, sekä kerhotilan ilmoitustaululla.

Mansen Masinistien tapahtumista tiedotetaan internetsivuilla: <http://mansenmasinistit.fi/> sekä VMPK:n forumissa.

Mansen Masinisteilla on myös Facebook ryhmä.

Terveisin **Olli Salonen**

## Stadin Pärtsärit

*\*\*\*Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho\*\*\**

Vuosi on vaihtunut ja Pärtsäreiden 42. toimintavuosi on alkamassa. Tätä kirjoittaessa koronaepidemia jyllää taas ja asettaa rajoituksia toimintaan. Toivotaan että tilanne helpottuu ja pääsemme jälleen jatkamaan Kerhoiltoja Ilmailumuseolla sekä muuta toimintaamme.

**Kevään Kerhoillat** Ilmailumuseolla jos tilanne sallii ovat: 09.02., 09.03., 13.04., ja 11.05.-22 kello 18.00

**Talvipärinää Seutulassa** 05.03.22

Lisäksi on suunniteltu järjestää Huhtikuun 23.04.-22 Tattarisuolla yhdessä Helsingin moottoripyöräilijäkerho HMPK:n kanssa **kevätrompetori**. Asiasta tiedoitetaan lisää kevään aikana.

Kaikki tapahtumat ja kerhoillat voi varmistaa vielä VMPK:n foorumin sivuilla osiossa Aluekerhot tiedottaa (Helsingin aluekerho) kohdassa tai Stadin pärtsärit omilla sivuilla osoite: [www.stadinpartsarit.net](http://www.stadinpartsarit.net). Lisäksi voi aina myös soittaa p. 040 502 4126 jos ei ole nettiä käytettävissä.

Terveisin

**Kerhosihteeri Liisa**

Toimikunta toivottaa Hyvää alkanutta vuotta 2022





Pärtsäreiden Talviajo

**05.03.2022**

# TALVIPÄRINÄÄ SEUTULASSA!



**Harjoitusajo järjestetään museoikäisille moottori-  
pyörille ja mopoille Vantaan Seutulaan tehdyllä radalla  
05.03.2022 osoitteessa Kotirannantie 5 Vantaa**

**Luokat:**

**Mopot viritetyt ja vakiot, ei liukusteita  
Moottoripyörät alle 125 ja yli 125 ksm,ei  
liukusteita**

**Tapahtuma on maksuton  
Osallistuminen omalla vastuulla  
Ilmoittautuminen kello 10.30-11.00  
Myynnissä kahvia ja makkaraa ym.....**

**Tiedustelut Tom Tukiainen  
p. 040 759 7716**



**Huom!**

**Tapahtuman mahdollisesta peruuntumisesta  
Koronan takia ilmoitetaan VMPK:n sivuilla:  
VMPK aluekerhot-Helsingin aluekerho**

## MYYDÄÄN

**BMW-osia:**

- Uusi tankinkorkki -50 – 60 lukuisiin pyöriin, sopii myös Jawaan ja vanhempiin Yamahoihin ym. 25€.
- BMW original vilkunlasi P21-W, 47mm x 72mm, reikäväli 65mm, 10€
- R25/3 -55 ajovalon koppa Bosch 70€.
- R25/3 runko, paperiton tällä hetkellä.
- R25 / R26 / R27 uusi runkoon tulevan käynnistinpolkimen vastinkumi, 15€
- R27:ssa asennettuna ollut hyväkuntoinen pakoputki käyrineen, 200€.

**Yamaha-osia:**

- YDS5 pakokäyrät, (toinen käyttämätön).
- YDS5 / DS6 käynnistyspoljin 80€, jarrupoljin 50€ ja tarvikemallin käynnistyspoljin 25€ (käyttämättömiä).
- YDS5 kytkinkopan sivulle tuleva ovaali peitelevy, käyttämätön maalattu, sopii myös DS6 moottoriin kunhan poistaa maalin, 50€.
- Ajovalon heijastin moniin 250 / 350 malleihin sopiva 45€, (käyttämätön).
- Sivukoteloiden etureunan mustat alumiiniset koristepalat, ehkä AS3 – RD125, 20€ / pari.
- YDS5 / DS6 kromattu käytetty takalokasuoja.
- DS6 käytetty sylinteripari mäntineen, (porausvaraa on).
- DS6 / R3 / R5 mittareiden kumirenkaat taulun ympärille, 20€ / pari.
- YR1 / YR2 käytetyt kunnostuskelpoiset äänenvaimenimet.
- Jonkun 80-luvun lopun Yamaha vilkunlasisarja, paketissa teksti 15-708 / 34N-83312-00, 20€.
- takajarrupoljin, käyttämätön, -70-luvun alun AS3 – RD125, 40€.

**Suzuki osia:**

- GT380 moottorin lohkot, 10€, (olivat menossa kierrätykseen mutta säästin jos joku tarvitsisi).
- GT380 öljypumppu, 15€.
- T250 patinoituneet pakokäyrät, 10€.
- T250 laturin pyöreä kromattu kansilevy, 15€ ja kytkimen irroituksen trapetsikierremekanismi 20€.
- Ehkä K10/K11 kytkinkahva jossa

alumiininen ryyppyvipu, 25€.

**Honda osia:**

- Cush tank rear, 17613-413-000, (Honda CX?) yksi käyttämätön, 15€, ja toinen käytetty 10€.
- Käyttämättömät vaijerit pit. 85 cm (nop. mittari?) ja 56 cm (kierrosmittari) 20€ / kpl.
- Honda CX500 tuuletinsiipi, 30€.

**Mittarit:**

- BMW R25 / 26 / 27 0-140 km/h (uusi) nopeusmittari, 120€
- Honda CB 125 0-120 km/h nopeusmittari, 15€
- Guzzi 0-120 km/h nopeusmittari, 30€.
- Honda CB125 K3 tai vanhempi yhdistetty kierros- ja nopeusmittari, 70€.
- Ampeerimittari, musta taulu, halk. 40mm reikään, -8-0-+8 näytöllä, 30€.

**Tunturi-osia:**

- Polttoainesäiliö, ehkä -74 / -75 vuosilta, vaal sininen, tarvitsee puhdistuskäsittelyä, 10€, käytetty etuhaaran U-rauta, 17” pyörälle, sähkösinkitty, 20€.
- Peltinen ketjusuojan yläosa, vaatii korjausta, 30€
- Magneetto Bosch 0 212 122 020 30€.
- Sport -67, 17” pyörillä, käytetyt lokasuojat, etulokasuoja korjattu, 150€.
- Keskiseisontatukia muutama kpl.
- Käyttämätön Forte nopeus vaijeri, 10€.
- Sähköosia, kuvassa:

**Sekalaisia osia:**

- Kawasaki 500 four vasen sivukotelo ”500” merkki tallella.
- Uutta harmaata vaijerinkuorta ulkoh. 5 mm, 10m kieppi 18€.
- Männänrenkaat 4-t, 3 kpl, halk. 65mm reikään ja 1,5 mm rengasuralle, 10 euroa.
- Aprilia lampunkehukset, lipallinen lasiaukko 150 mm, 30€ ja lipaton lasiaukko 130 mm, 25€.
- Fantic CEV valonvaihdin jossa lisäksi punainen ja sininen painike, (Super Rocket?) ilman pohjaosaa, 5€.
- Tomos – Solifer ilmanputsaripönttö, 10€.
- Zundapp mopon sylinterinkansi, käyttämätön, 15€.
- Zundapp mopon moottorin lohko jossa kampiakseli sisällä, 30€.

**Pyörä:**

- Aprilia Red Rose 125cc vm.1996 custom, alkuperäisasussa, liikennekäytöstä poistettu, 750 euroa.

Hinnoittelemattomien osien hinnat sovitaan puhelimitse tai jollakin muulla tavalla. Hinnoitellut osat ovat ”poistomyyntissä”, ostaja voi myös esittää oman näkemyksensä hinnasta.

Lisätietoja:  
p. 0400 988190

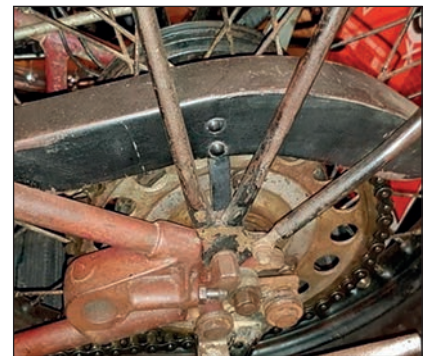
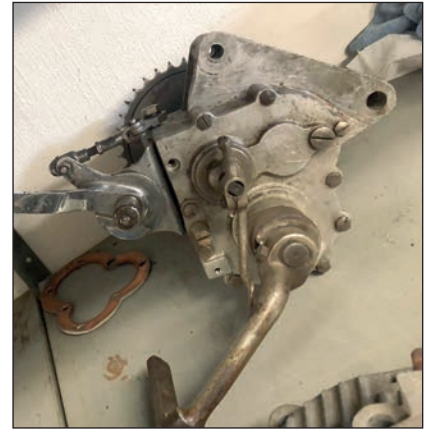
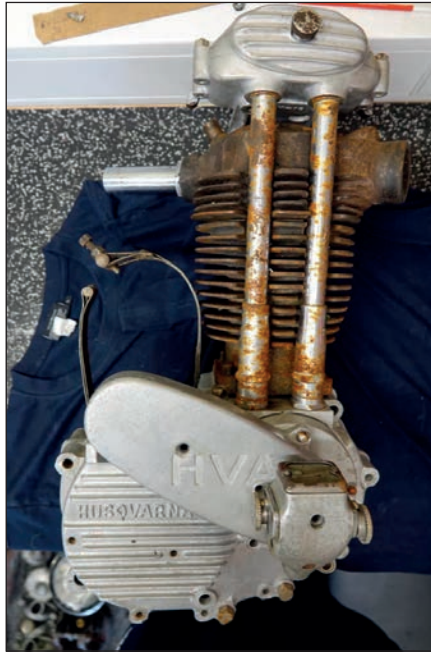
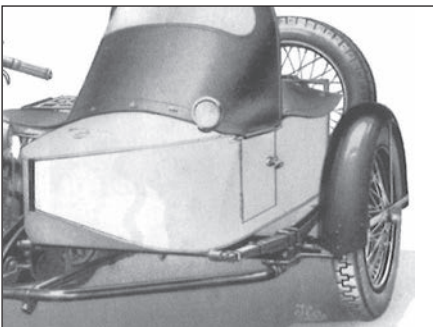




## OSTETAAN



Runko (valunumero 12A-200) sekä vetopuolen moottorilohko (12M-209) (katso valokuvat) tai 30-luvun Husqvarna projekti. Jari 040 589 4966 tai sähköposti: jrkoivisto@gmail.com



Husqvarna vm 1933 350cc kuvan mukaiset pyörät sekä moottori ja vaihdelaatikko. Etunavassa valumerkki 4G-1 ja takanavassa valumerkki G-1. Tämä Husqvarna 35TV on ollut Aatu Turusella Vuonislahdessa 50 luvulla. Kauppaan johtavasta vihjeestä palkkio. Valokuvien (vasemmalla) mukaiset AJS-runko sekä sivuvaunu. Yht otot: Jari 040 589 4966 tai sähköposti: jrkoivisto@gmail.com

Soittokello ohjaustankoon, jossa S tai K kirjain. Myös kuminen CEV-ajovalyhty 115 mm kiinnostaa tai pelkkä umpio. Soittele 02 438 7919



Nyt on mahdollisuus ostaa lahjakortti kerhotuotteiden hankkimiseen. Ilahduta ystävää! Aluekerhoille mainio idea palkinnoksi, syntymäpäivälahjaksi ja muuhun muistamiseen.

Lahjakortti





MYYDÄÄN



Monark 550, 2-syl. 250 kuutiota, vm.1954. Ruotsin armeijan malli, tuunattu, laittamista.

Hp. 1600 €

BMW R 100 RT vm.1980. Museorekisterissä, ajettu n.160 tkm.

Hp. 3500 €

Puh. 040-8206005

Yamaha TX 750, vm.1973  
projekti+osia. Hinta keskusteltavissa.

Honda CB 500 vm.1972 projekti.

H.1200 €

Pannonia projekti, 400 €

MZ 125, 300 €

IC 350 cc, 250 €

Pari mopoa, +/- 500 €

Sivuvaunu 400 €

Puh. 050- 5974569



Husqvarnan takajarrukilvet vm 68-76? hinta 50€ / kpl

Alumiini-ohjaustanko, keskeltä paksumpi 20€

Lihakoukkukahvat moottoripyörään alumiinia tai pronssia 50€/kpl (tanko ei kuulu)

Vannesaha 150€

Polttomaalaus- ja puhallusvälineet 3000 € Kysy mitä sisältää (ei kuvaa)

Jouko Koli 040 059 3605

Hyvinkää

Honda CL 350/325 vm 1970 33hv Rekisterissä JV-458, pyörä kunnostettu, moottori irrallaan, tankki alkuperäisväreissä.

Vaihdossa Honda Monkey, tarvitaan teinipojalle.

Yhteydenotot Kari Lapinaho

0400 401 416 tai kari.lapinaho@

kolumbus.fi

OSTETAAN

Honda DREAM C72 / C77 oikeanpuoleinen äänenvaimennin, pakoputken kiinnityskruunu (reikä halk. 45mm ja kiinnitysruiden reikävälillä noin 57mm) pakoputkelle jossa KIINTEÄ pakokäyrä, ohjaustangon kahvakumit, kuljettajan jalkatappikumat HONDA-tekstein, hyväkuntoinen johtosarja, tankkimerkit 250cc, fonikilvet 250cc äänenvaimentimiin sekä C77/305 cc tiivistesarja.

Tunturi mopon -64 tankkimerkit, mieluiten käytetyt ja jokseenkin ehjät. p. 0400 988190



Suzuki CS-125 v.1983. Koko skootteri tai osat kiinnostaa. Suomeen tuodut ovat 1983 vuodelta. Markku Nurminen, Nokia. markku.nurminen55@gmail.com, 040 5251302

Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille



Jäsenrekisterin hoitaja:

Tampereen Laserma Oy  
Kuoppamäentie 3 A  
33800 TAMPERE  
Puh. 03 2251 900  
vmpkjasi@vmpk.fi

- Uusien jäsenten täydellinen liittymisasioiden hoito
- Puhelin- ja sähköpostipalvelu koskien osoitteenmuutoksia, kalustomuutoksia, kaluston päivityksiä
- Tunnussanojen tiedustelut koskien jäsen/kalustoluetteloa
- Jäsenmaksutiedustelut

Puhelintuki avoinna

arkisin 8.30-16  
Muina aikoina email

Jäsennumero on mainittava myös osoitteenmuutosta tehtäessä!





# Veteraanimootoripyöräklubi ry

## ALUEKERHOT

### Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

Esa Sepponen  
Honkakyläntie 109, 60760 Pohjanluoma  
040 590 3611  
esa.sepponen@hotmail.com

### Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

Liisa Lokka-Tukiainen  
Aurankaari 2 A 2, 01840 Klaukkala  
040 502 4126  
liisa.lokka-tukiainen(at)luukku.com

### Itä-Savon aluekerho "Pinnankiristäjät"

Heli Tiuhonen  
044 030 6049  
heli.tiuhonen@gmail.com

### Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

Hannu Kaskela  
Kotitie 3, 13800 KATINALA  
0400 684 306  
hasse@kaskela.fi

### Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

Markku Huovinen  
Häyrynlahdentie 43 C, 83100 Liperi  
044 545 9390  
markku.huovinen@gmail.com

### Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

Harri Rötö  
Toivonkatu 1 A 15  
53600 Lappeenranta  
0500 947 672  
harri.rotko@lut.fi

### Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

Jussi Korhonen  
Tilhirinne 42, 90420 Oulu  
044 987 4517  
jussi.terwashteeri@gmail.com

### Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

Juha Tarvainen  
Heinävaarantie 309  
82110 Heinävaara  
050 387 4250  
juha.tarvainen@kolumbus.fi

### Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

Veli-Pekka Pakkala  
Napantie 4D, 45610 Korja  
045 263 8500  
velungi@luukku.com

### Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

Jari Loponen  
Luumukatu2, 15320 Lahti  
040 737 3435  
j.m.loponen@gmail.com

### Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

Mika Mäkelä  
Lindforsinkatu 17 A 4  
33720 Tampere  
045 138 5638  
makmik911@gmail.com

### Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

Olli Räsänen  
Sahatie 1, 44500 Viitasaari  
0400 244 485  
vtswanhatparrat@gmail.com

### Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

Jussi Sipilä  
Marjatie 2, 89600 Suomussalmi  
044 924 3598  
jmispila@gmail.com

### Turun aluekerho "Paronin pojat"

Immo Santanen  
Lampurinkatu 11, 20460 Turku  
050 469 0120  
santanen.immo@gmail.com

### Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

Jari Janhunen  
Kurittulankuja 32, 48410 Kotka  
050 556 1468  
jari.janhunen@live.com

### Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

Juha Häyrinen  
Harjurannantie 718  
78710 Varkaus  
0400 752 620  
jussi.hayrinen@gmail.com

### Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

Arto Ahonkivi  
Kissalinja 52, 28560 Pori  
044 297 9885  
sihteeri@lannenlokarit.fi



## Veteraanimootoripyöräklubin museoajoneuvotarkastajat

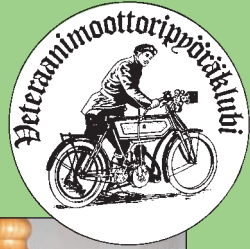
Jarmo Lindgren, Peltohiirentie 13, 01800 KLAUKKALA, 0400-445 205  
Jari Lehtinen, Kokkohongantie 10 A, 02340 ESPOO, 0400-503 719  
Veijo Pesonen, Sipoontie 57, 04430 JÄRVENPÄÄ, 040-047 0077 **MR+K**  
Jukka Pesonen, Sipoontie 57, 04430 JÄRVENPÄÄ, 0400-906 806 **MR+K**  
Kalervo Jussila, Leveemäki 8, 13430 HÄMEENLINNA 050-357 7600 **MR+K**  
Hannu Palm, Metsontie 25 B, 13600 HÄMEENLINNA, 040-777 8899  
Marko Kuisma, Bremerintie 15, 13500 HÄMEENLINNA, p. 045 892 1199  
Simo Nieminen, Kiiskintie 3, 13600 HÄMEENLINNA, 03-652 3605, 050-581 7138 **MR+K**  
Ahvo Kunttu, Sepäntie 7, 17130 VESIVEHMAA, 03-784 4360, 044-778 0294  
Veikko Virtanen, Verstaantie 7, 17130 VESIVEHMAA, 0400-918 592  
Ilkka Eronen, Salomäentie 25 A, 21860 AUVAINEN, 0400-648 141  
Markus Nieminen, Karitanhua 156, 23600 KALANTI, 0400-521 205  
Kari Aaltonen, Kokkomäenkatu 4, 24240 SALO, 040-540 4321  
Mikko Laitinen, Sentraalinkuja 7, 24800 HALIKKO, 050-550 6011  
Tapio Merilehti, Soikkolantie 2, 28300 PORI, 040-532 8340  
Olli-Pekka Krapi, Karhulankyläntie 362, 32200 LOIMAA, 050-553 7759  
Antero Vuokko, Havutie 10, 32210 LOIMAA, 050-598 3983  
Jyrki Salminen, Yttiläntie 735, 32910 KAUVATSA, 0400-590 899  
Markku Mäkelä, Vanha Vaasantie 532 A, 29600 NOORMARKKU 044-981 0255  
Olli Salonen, Ratinanranta 10 A 16, 33100 TAMPERE, 040-512 2818 **MR+K**  
Jukka Peltonen, Kuruntie 653, 33480 YLÖJÄRVI, 0400-699 741 **MR+K**  
Aarno Torikka, Rautialantie 186, 37470 VESILAHTI, 040-507 6135 **MR+K**  
Ari Reinikainen, Roukontie 9-11 as. 28, 37630 VALKEAKOSKI, 040-512 7008 **MR+K**  
Ismo Hakamäki, Kantterintie 120, 37960 AKA, 040-777 7478 **MR+K**  
Keijo Virtanen, Pitkäkatu 32-34 C 42, 40700 JYVÄSKYLÄ, 044-516 5176  
Mika Lamminaho Pukkimäentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540  
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**  
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**  
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835

Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843  
Tom Boström, Koskelantie 306, 46450 ENÄJÄRVI, 050-555 7066  
Simo Rönkä, Suontaustankatu 14, 48720 KOTKA, 05-282 062, 044-725 9150  
Jori Alatalo, Haralintie 26, 49400 HAMINA, 0500-557 182  
Seppo Liukkonen, Koivutie 14, 50670 OTAVA, 0500-368 255  
Arto Hynninen, Karhuniementie 292 B, 51780 KUOSMALA, 050-494 8591 **MR+K**  
Pekka Tuhkalainen, Kerrostie 4 A 4, 50600 MIKKELI, 050-517 0230 **MR+K**  
Oiva Kokko, Karjalantie 28 A 12, 53300 LAPPEENRANTA, 040-746 3060  
Pekka Lehtipuro, Rantaharjuntie 5, 53400 LAPPEENRANTA, 044-259 2821  
Kari Ylisaari, Isännäntie 13, 60200 SEINÄJOKI, 06-412 1834, 050-5288184  
Martti Havulehto, Hiidenkankaantie 91, 61650 KALAKOSKI, 0400-364 175  
Pertti Rintamäki, Järveläntie 39, 60550 NURMO, 050-516 5280  
Bo-Göran Frantz, Överbyvägen 32, 66530 KVEVLAX, 06-346 0070,  
050-5631490 **MR+K**  
Olav Frantz, VAASA, 050-584 8525 **MR+K**  
Onni Nortunen, Döbelninkatu 23 A 2, 68600 PIETARSAARI, 044-091 1420  
Antti Nortunen, Maallikonkuja 6, 68600 PIETARSAARI, 0440-505 082  
Stefan Kanckos, Pävallsvägen 114, 68810 YTTTERESSE, 040-583 4390  
Ilpo Sinevaara, Nuottipolku 10, 71800 SIILINJÄRVI, 0400-988 190 **MR+K**  
Reijo Koponen, Kirvesniementie 176, 78880 KUVANSI, 040-701 3800  
Juha Pakarinen, Torpparintie 13, 80710 LEHMO, 050-339 9582  
Markku Huovinen, Häyrynlahdentie 43 c, 83100 LIPERI, 044-545 9390  
Juha Santalo, Purantie 6, 90240 OULU, 044-287 1133  
Arto Nykänen, Valmutie 5 a 6, 90580 OULU, 040-821 2134  
Pentti Honka, Kievarinkuja 1, 91950 TEMMES, 0400-286 925  
Jorma Hakala, Kotirannantie 34, 92140 PATTIJOKI, 050-555 1194  
Ari Hakala, Ollilantie 23, 92140 PATTIJOKI, p. 044 722 0715  
Heikki Mäntyniemi, Hillapolku 3 B 11, 96500 ROVANIEMI, 050-573 9464  
Timo Happonen, Niskanperäntie 8, 96700 ROVANIEMI, 044-532 9428 **MR+K**

**Huom!** Konservointikoulutuksen saaneen mr-tarkastajan yhteystietojen perässä on lyhenne **MR+K**. Jos sinulla on konservoinnista kysyttävää ota yhteyttä lähimpään konservointikoulutuksen saaneeseen tarkastajaan.

Veteraanimoottoripyöräklubin

# Kerhotuotekauppa



- College asu** L harmaa □ 50 €  
**College paita** siniharmaa S-4XL □ 42 €  
**Heijastava pipo** Merinovillaa vuori puuvillaa □ 22 €  
**Irkkulippis** tummanharmaa (nahkamerkki) □ 25 €  
**Irkkulippis** vaaleanharmaa (nahkamerkki) □ 25 €  
**Lippis** tummanharmaa, sininen nahkamerkillä □ 15 €  
**Hihamerkki** □ 5 €  
**Huppari** musta brodeeraus selkäpuolella ja edessä □ 45 €  
**Korvatulpat** □ 3,5 €  
**Lehtikansio** Huimapyörille □ 8,5 €  
**Nahkavyö** logo-soljella □ 65 €  
**Puuvillaneule** harmaa (nahkamerkki hihassa) □ 80 €  
**Pinssi** □ 3 €  
**Pyörämerkki** valettu □ 25 €  
**Sadetakki** □ 32 €  
**Eco soft shell** -takki, musta □ 100 €  
**T-paita**  
-tumman sininen S-4XL □ 20 €  
-punainen S-4XL □ 20 €  
**T-paita** -musta-oranssilla taskulla □ 20€  
**T-paita** musta S, XL,XXXL ja pullon vihreä S,M □ 10€  
**Takki** harmaa L ja XL □ 40€  
**Takki** musta L, XL ja XXL 40€  
**Tarra** □ 1€  
**VMPK 25v-historiikki** □ 15€



Huppari



Dandy cap



VMPK-vyö



Voit tilata tuotteita kerhokaupasta tai ostaa isommilta rompepäiviltä ja Veteraaniralli-tapahtumasta  
**Virva ja Olavi Kaario**

Tukireitti 3  
37130 NOKIA  
p. Olavi 050 5876 186  
[olavi.kaario@kolumbus.fi](mailto:olavi.kaario@kolumbus.fi)