

Veteraanimootoripyöräklubi ry

# Huimapyörä

2 | 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**

**Virva Kaario**  
Tukireitti 3  
37130 NOKIA  
040 727 0469  
virva.kaario@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

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@japsistarati.fi

### **Kirjastonhoitaja / Muut kirjat**

**Jawakirjasto**  
**Jaakko Aaltonen**  
Tylliöntie 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

### **Eduvalvontaprojektit**

**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 3/22 aineisto toimitukseen **15.5.22** mennessä, lehti ilmestyy kesäkuun 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 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:

<b>Yhteenveto MA-tarkastuksista 1985–2021</b>	<b>4</b>
<b>Päätoimittajan palsta</b>	<b>7</b>
<b>In memoriam Hannu Heiskanen</b>	<b>8</b>
<b>In memoriam Veli Malin</b>	<b>9</b>
<b>Jyväskylän Rompepäivät 2022</b>	<b>10</b>
<b>Talvipärinää Seutulassa</b>	<b>11</b>
<b>VMPK:n pj:t koolla</b>	<b>11</b>
<b>Suomen Moottoriliitto 100 vuotta</b>	<b>12</b>
<b>Haastateltavana Suomen Moottoriliiton pääsihteeri Ville Salonen</b>	<b>17</b>
<b>FIVasta kuuluu</b>	<b>19</b>
<b>Kurkistus verhoilijan maailmaan</b>	<b>20</b>
<b>Varttimaili muutamissa sekunneissa</b>	<b>22</b>
<b>Pro Stock Biken alkutaival Suomessa</b>	<b>24</b>
<b>Imatranajot pähkinänkuoressa</b>	<b>36</b>
<b>Suomi liikkeelle 1920-luvulla</b>	<b>40</b>
<b>Pirtutrokarit autokaupoilla</b>	<b>43</b>
<b>Markkinasivut</b>	<b>51</b>

**Kansikuva:** Pro Stock -Kawa ja Ilu Salovaara vuonna -83

# Nuijan varresta

**K**evät keikkuen tulevi. Jotenkin toiveikkaisiin ajatuksiin tuo lause saa mielen. Ajatukset suuntautuvat kesään ja suunnitelmiin tulevista ajoretkistä. Kuitenkin samalla tulee mieleen monet uhkat jotka nyt yhteiskunnassamme vallitsevat.

Olemme saaneet elää kohtuullisen rauhallista aikaa. Toki on ollut melkoisia mieltämme järkyttäviä tapahtumia. Tulivuoren purkaus Islannissa pysäytti lähes koko lentoliikenteen. Tsunami jossain kaukana kosketti varsin suurta ihmisjoukkoa. Koronapandemia pysäytti lähes koko yhteiskuntamme. Ja nyt vielä Ukrainassa riehuva sota. Emme voi tietää mitenkä nämä asiat vaikuttavat tulevaan. Mutta eikös vanha sanonta kuulukin, että kyllä tästä selvitään.

Moottoripyöränäyttely Helsingin Messukeskuksessa peruuntui. Päivämääriä koetettiin sovittaa, mutta järjestäjä totesi parhaimmaksi siirtää toteutuksen ensi vuoteen. Classic Motor Show sen sijaan Lahdessa näyttää toteutuvan.

Pikkuhiljaa alkanee kerhoissakin toiminta elpymään. Siirrettyjen tapahtumien kirjo ilahduttaa kovasti. Ajotapahtumia on jo järjestetty. Rompetoreista jo tuntuu olevan lähes ruuhkaa. Kerhoiltoja ja muita tapaamisia on pystytty järjestämään. Elämä tältä osin on palautumassa entisiin uomiin. Mikäpä sen mukavampaa kuin pitkästä aikaa tavata motoristikavereita.

On myös ymmärrettävää, että monen mieltä painaa yhteiskunnalliset ja monet muut asiat. Tosiasia on, että VMPK:n foorumin sivut eivät ole tarkoitettu näiden paineiden purkamiseen. Kaikenlaiset viha- ym. pahat puheet saati politiikkaan viittaavat kirjoitukset ovat ehdottomasti kiellettyjä. Meillä on hyvä harrastus moottoripyöräparissa, niin luulisi niiden ympärille kertyvän keskustelua mielenkiintoisista aiheista. Foorumin ylläpitäjä tulee poistamaan auto-maattisesti kirjoitukset, jotka eivät suoraan liity harrasteeseemme.

Tämä vuosi on moottoripyöräurheilun juhlavuosi. Suomen Moottoriliitto sekä Helsingin Moottorikerho juhlivat 100 vuotta kestänyttä toimintaansa. Molemmat on perustettu aikana jolloin moottoripyörä oli vielä kohtuullisen harvinaisen. Toki ensimmäinen yritys moottoripyöräkerhon perustamisesta oli tehty jo ennen ensimmäistä maailmansotaa, mutta sen toiminta jäi varsin lyhyeksi. Kuitenkin moottoripyörillä kilpaileminen heräsi jo varhain, ja tästä lähti myös järjestäytyminen. Moottoripyöräkerhoja perustettiin ympäri Suomea, samoin niille järjestettyjä kilvanajotapahtumia. Näin sai alkunsa myös Suomen moottoriliitto. Sekä HMK:n ja SML:n perustamisvuodeksi katsotaan vuosi 1922

Tämänvuotinen Veteraaniralli toteutuu melkolailla keskellä Suomea, Hyryn-salmella Ukkohallan hiihto- ja lomakeskuksessa. Siellä näyttäisi näin ennakkoon todeten olevan kaikki asiat kohdallaan. On mökki-, hotelli- ja telttamajoitusmahdollisuudet. Jokaiselle maun mukaan. Rallitoimikunta on ainakin tehnyt parhaansa, niin että meidän on viihtyisää viettää tämä viikonloppu hyvässä seurassa kavereita tavaten. Matka rallipaikalle on jo kokemus sinänsä.

Nyt on korkea aika mennä talliin ja ryhtyä tekemään kaikki ne huoltotoimet, joita tuo ajokkimme vaatii, toimiakseen ajokaudella.

Näin lopuksi haluan kalamiehille toivottaa ”kireitä siimoja” niin eikös motoristille voi toivottaa ”kireätä kaasuvaijeria”. Ajakaa maltilla.

*Matti*





# Yhteenveto MA-tarkastuksista 1985–2021

## TARKASTUSMÄÄRÄ VUOSITTAIN

Veteraanimoottoripyöräklubin ma-tarkastajat ovat antaneet ma-todistuksia tai nykyiseltä nimeltään ma-lausuntoja yhteensä 13168, joista käytettynä maahantuotuja moottoripyöriä tai mopoja on ollut 3608.

Vuonna 2021 VMPK:n tekemät tarkastukset vähenivät jälleen edellisestä vuodesta.

Vuosi 2007, joka oli viimeinen, milloin 25 vuotta käyttöä päättyneen jälkeen ajoneuvo voitiin hyväksyä museoajoneuvoksi, on edelleen suurin.

Nykyisen lain mukaan museoajoneuvon valmistusvuoden päättymisestä on oltava kulunut vähintään 30 vuotta, eli vuonna 2022 valmistusvuoden on oltava 1991 tai aikaisempi.

1985	18	2004	567
1986	28	2005	544
1987	27	2006	575
1988	47	2007	1057
1989	39	2008	399
1990	53	2009	465
1991	63	2010	428
1992	119	2011	482
1993	108	2012	527
1994	130	2013	573
1995	169	2014	598
1996	231	2015	539
1997	249	2016	536
1998	340	2017	438
1999	437	2018	332
2000	531	2019	318
2001	538	2020	310
2002	551	2021	274
2003	528		

## Yleisimmät merkit

Oheisessa taulukossa on 30 suurinta merkkiä. Kaikkiaan VMPK on tarkastanut 205 eri merkkistä ajoneuvoa. Japanilaisista merkeistä Honda, joita on tarkastettu jo 2195, on yleisin, kuten on ollut jo usean vuosien ajan. Eurooppalaisista mahtimerkki on Jawa, joita on tarkastettu 1026, ja siihen liitettynä Jawa-CZ yhteismäärä on 1306.

Länsimerkeistä yleisin on BMW, joita on tarkastettu 982. Käytettynä tuotuja näistä on 531.

Skoottereista yleisin on Vespa, tarkastettuja 449, ja mopopuolella kotimainen Tunturi on ylivoimaisesti suurin 1563, kun toinen suuri kotimainen merkki, Solifer, on saavuttanut määrän 381.





	1985–2021	2021		
Honda	2195	56	K-55	1
Tunturi	1563	47	KTM	1
Jawa	1026	10	Laverda	1
BMW	982	14	Lynx	1
Yamaha	596	27	Matchless	1
Suzuki	532	16	Messerschmitt	2
Kawasaki	505	18	Mobylette	1
Vespa	449	3	Monark	1
Solifer	381	12	Monarpeden	1
BSA	305	2	MZ	4
MZ	300	4	Norton	1
Jawa-CZ	280	2	Puch	2
IC	252	2	Raleigh	1
Triumph	246	0	Regulus	1
Norton	234	1	Royal Enfield	1
Ariel	180	2	Rudge	1
Harley-Davidson	174	1	Silva	1
Zündapp	156	3	Simson	2
Husqvarna	142	6	Solifer	12
Moto Guzzi	140	0	Solifer-Suzuki	2
CZ	129	2	Suzuki	16
Condor	123	1	Terässiipi	1
Royal Enfield	119	1	Trojan Heinkel	1
K-750	106	0	Tunturi	47
AJS	106	2	Ural	2
Matchless	91	1	Vespa	3
NSU	87	1	Victoria	1
Puch	79	2	Yamaha	27
AWO	73	0	Zündapp	3
EMW	69	1		

## Kaikki 2021 tarkastetut aakkosjärjestyksessä

AJS	2
Arctic Cat	1
Ariel	2
Ase	1
BMW	14
BSA	2
Condor	1
Crescent	1
CZ	2
Ducati	5
EMW	1
Harley-Davidson	1
Helkama	1
Honda	56
Husqvarna	6
IC	2
Jaguar	4
Jawa	10
Jawa-CZ	2
Jupiter	3
Kawasaki	18

## Honda, 30 tarkastetuimpaa mallia

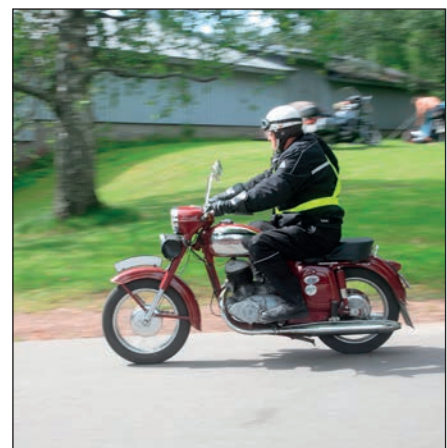
Suosituin malli on CB 750, ”tuutti”, joka on ylivoimainen tässä joukossa. Hondien joukossa on malleja, joita ei ole Suomeen tuotu uutena mutta joita on kulkeutunut maahan käytettyinä.

CB 750	520	VF 750	24
CB 350	207	CB 400	22
CX 500	172	XL 500	20
CB 500	143	CB 250	19
GL 1000	110	VT 500	19
Z 50	99	XL 250	19
CB 900	82	GL 1200	19
CB 125	72	C 72	15
CB 450	64	CB 550	15
GL 1100	57	C 77	14
ST 70	54	CBX 750	14
CB 650	50	FT 500	13
CBX 1000	43	GL 500	13
CM 400	25	VF 1100	12
CB 100	24	CBR 1000 F	12

## Jawa, Jawa-CZ, CZ ja Cezeta, 34 tarkastetuimpaa mallia

250-kuutioinen 353, jota valmistettiin 1950-luvun puolivälistä 1960-luvun alkuun, on yleisin malli, ja sen edeltäjä 11 1950-luvun alusta neljänneksi suosituin entisöintikohde. Näiden mallien väliin kiilaa 350-kuutioinen 354, jonka seuraaja 360 ja edeltäjä 18 ovat myös hyvin suosittuja, sekä 250-kuutioinen 553 Six Days, on määrällään 118 suosituin kilpamalli, ja rinnakkaismalli 350-kuutioinen 554 Six Days saavuttanut 52 määrän. Cezeta-skoottereita on tarkastettu 61, mikä on aika huomattava määrä. Jawa 15, mikä on 4-tahtinen 500-kuutioinen, on harvinaisuudessaan huomionarvoinen malli.

Jawa-CZ 353	247	CZ 453	5
Jawa-CZ 354	125	Jawa-CZ 352	22
Jawa 553	118	CZ 476	20
Jawa 11	116	CZ 455	18
Jawa 360	106	Jawa 15	15
Jawa 18	89	Jawa 550	14
Jawa 559	76	CZ 475	12
Jawa 361	55	CZ 471	11
Jawa-CZ 356	52	Jawa 575	10
Jawa 554	52	Jawa-CZ 355	10
CZ 150	50	CZ 477	9
Jawa 590	43	Jawa MS 50	8
Jawa 634	32	CZ 470	8
Cezeta 501	32	Jawa-CZ 473	7
Jawa 579	31	Jawa 555	6
Cezeta 502	29	Jawa 551	6
CZ 450	23	Jawa 12	5





**Bokseri-Bemarit ovat eniten museotarkastettuja baijerilaisia, mutta K-sarjalaisiakin on MR-kilvissä jo yli 60.**

## Omistajan näyttövelvollisuudesta

Ajoneuvon omistaja on henkilö, jonka on selvitettävä ajoneuvon tiedot ja pysyttävä osoittamaan, että hänen tekemänsä entisöintitoimet, kuten maalaus ja merkinnät, ovat juuri sen merkkiin ja malliseen kuuluvia. Yksikään museoajoneuvotarkastaja ei pysty tietämään kaikkea näistä yli kahdesta sadasta eri merkkisestä moottoripyörästä ja moposta, niiden eri malleista ja vuosimallien eroista. VMPK kouluttaa tarkastajia vuosittain, ja näissä tilaisuuksissa käydään läpi jonkun maan tai joidenkin merkkien erityispiirteet vuosimalleittain. Nämä aineistot, samoin kuin esim. Tekniikan Maailman moottoripyörien koeajojen skannatut versiot ovat ma-tarkastajien käytössä, jos tulee ongelmia tarkastustilanteessa.

Haluan kiittää kaikkia ma-tarkastajia pyyteettömästä työstä, jota he tekevät suomalaisen moottoripyörähistorian tallentamisessa. VMPK vaatii ajoneuvon omistajilta historiikin museotarkastettavasta ajoneuvosta, koska vasta se tekee museoajoneuvosta mielenkiintoisen museaalisesti. Olen käytettävissä, mikäli sinulla on tarve saada lisätietoa museotarkastuksista.

Aarno Torikka, VMPK ry, Museoajoneuvosihteeri. •

## BMW, tarkastetut mallit

BMW-moottoripyöriä VMPK on tarkastanut 982. 1000-kuutiainen R 100 eri versioineen (RS, RT, S, CS, /7 jne.) on yleisin malli. R 35, joita on tehty sekä Itä- että Länsi-Saksassa, on toiseksi suosituin. Kun lukuun lisätään Itä-Saksan BMW:n seuraaja EMW R 35, joita on tarkastettu 69, määräksi tulee 229.

R 100	176	R 69	10
R 35	160	R 27	8
R 75	138	R 51	7
R 60	105	R 12	5
R 90	79	R 11	2
R 80	69	K 1	2
R 45	45	R 2	1
R 65	43	Isetta	1
K 100	43	R 23	1
R 25	34	R 61	1
K 75	18	R 67	1
R 26	17	R 4	1
R 50	14	R 71	1

## Tunturi-mopot vuosimalleittain

1953	1	1973	87
1956	4	1974	99
1957	8	1975	100
1958	10	1976	98
1959	9	1977	66
1960	26	1978	42
1961	66	1979	66
1962	64	1980	60
1963	80	1981	52
1964	63	1982	45
1965	77	1983	38
1966	56	1984	16
1967	38	1985	10
1968	35	1986	15
1969	37	1987	8
1970	73	1988	1
1971	46	1989	2
1972	65		

## MZ, tarkastetut mallit

MZ RT 125 eri versioineen on yleisin, ja sen edeltäjä IFA RT 125, joita on tarkastettu 30, mukaan luettuna, lukumääräksi tulee 99. Seuraavana ovat ES 175 ja ES 250-0, -1 – mallit, joiden isovelji ES 300 on harvinaisempi.

RT 125	69	ETZ 250	10
ES 175	46	ES 125	10
ES 250-0,-1	36	ES 250 G	6
TS 125	35	ES 250-2	5
TS 250	29	TS 150	4
ES 150	16	ES 175 G	3
ES 300	16	ETS 250	3
ES 125 G	12		



**Tunturi ja Solifer – museomopojen kova kärkikakikko.**



## Päätoimittajan palsta

**M**uistan joskus 80-luvun alussa, kun sain käsiini ensimmäisen kerran V8-Magazinen. Lehti oli pullollaan jenkkirautoja, amerikkalaisia moottoripyöriä ja paljon muuta. Mieleen on jäänyt erityisesti drag racing ja varsinkin kahdella pyörällä ajettuna. Suomi-erikoisuuksiin voidaan lukea erityisesti **Jorma Forsvikin** rakentama V8-moottorilla varustettu pyörä, se oli nimetty osuvasti vastaavaksi ”King Kongiksi”. Alkuaikoina viivalla nähtiin myös aikakauden crossipyöriä slickseillä ja katupyöristä modifioituja raasereita.

Kiihdytysajolla on Suomessa vankat juuret jo 70-luvulta asti. VMPK:n jäsenet ovat entisöineet vanhoja kilpipyöriä eri moottoriurheilun

lajeista klubin alkuajoilta asti. Milloinkahan nähdään joku vanha Suomi-kiihdytysajopyörä entisöitynä? Ihan samalla tavalla ne kuuluvat harrasteemme pariin, kuin muutkin kilpapyörät. Kiitokset **Pasi Uposelle** erinomaisesta lajin historiaa ja kehitystä avaavasta jutusta.

Omassa tallissa vanha jääratojen ja Kaanaan kiertäjä NSU on saanut uutta päivitystä kulkupuolelle. Nokat kävivät pohjanmaalla hiottavana, nyt ne vastaavat 30-vuotta tuoreemman BSA Gold Starin vastaavia nokan arvoja. Seuraavaksi olisi syvennyttävä nokkien ajoitukseen....Hmm? Olisiko siinä kenties jutun aihetta, saa nähdä.

*Timo*



AJ& M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

# Britti-Helmet

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

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

**Perinteinen BH-rompe la 21.5. klo 9-15:  
tarjouksia, puhvetti, brittikaman  
myyjille ilmaiset myyntipaikat!**

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

# In memoriam

Hannu " Hane" Heiskanen  
1947–2022

**K**uopiolainen yrittäjä ja veteraanimoottoripyöräilijä **Hannu Ilmari Heiskanen** kuoli 12. 01. 2022 nopeasti edenneeseen vakavaan sairauteen.

Hannu syntyi yrittäjäperheeseen jossa hänen isänsä oli luonut Kuopioon menestyvän erilaisesta materiaalin keräyksestä toimivan yrityksen. Vanhempien jäädessä toiminnasta eläkkeelle jatkoi Hannu yhdessä veljensä Pekan kanssa yritystoimintaa sitä määrätietoisesti laajentaen. Kuorma-autoilla haettiin maakunnasta metalliromukuormia, jotka lajiteltiin ja toimitettiin eteenpäin jatkojalostukseen.

Siilinjärven Vuorelaan perustettiin myös käytettyjen akkujen kierrätykseen erikoistunut tehdas, joka kuitenkin koki ympäristönsuojelijoiden taholta ankaraa vastustusta. Muutaman toimintavuoden jälkeen päätettiin toiminta lopettaa.

Kuopion Tulliportinkadulla sijainnut toimipiste oli käynyt laajentuneen toiminnan kannalta liian pieneksi, joten uutta paikkaa haettiin yhdessä Kuopion kaupungin kanssa. Sellainen löytyi Kuopion Airakselasta, johon rakennettiin nykyaikaiset vaatimukset täyttävä metallien lajitteluun erikoistunut laitos.

Kävin aikoinaan Hannun kanssa tutustumassa tuohon silloin erikoiselta tuntuvaan laitokseen, joka puristi autonromut valtavilla hydraulipuristimilla pieniksi paketeiksi. Toinen linja murskasi autot pieneksi silpuksi ja kuljetushihna siirsi ne seulojen kautta omiin astioihinsa.

Vaimon ennenaikainen kuolema sai kuuden lapsen isän ajattelemaan asioita myös perheen kannalta. Saatuaan hyvän ostotarjouksen Kuusakoski Oy:ltä päätti Hannu veljensä kanssa myydä yrityksensä.

Tutustuin Hannuun 1960-luvulla Kuopion Moottorikerhon poikaosastossa. Moottoriurheilu ja Väinölänniemenaajot oli se kuopiolaisten poikien juttu, joka on kantanut ystävyiden muodossa kautta näiden vuosikymmenien.

Hannu osallistui useana vuonna Väinölänniemellä pidettyihin moottoripyörien nopeuskilpailuihin. Erityisellä lämmöllä hän muisteli vuoden 1965 ajojen aamuisia aika-ajoja, jossa hänellä oli nopein aika. Samoihin harjoitukseen osallistui myös tulevat kuuluisuudet **Jarno Saarinen** ja **Tepi Länsivuori**. Kilpailussa hän sijoittui kolmanneksi heti näiden kuuluisuuksien jälkeen.

Moottoripyörät olivat Hannun elämässä se punainen



lanka, joka antoi virikkeitä eläkeläisen elämään. Veteraani Päijänneajot, Classic TT-näytösajot, moottoripyörien veteraanirallit sekä Savon Konepyöräilijöissä toimiminen yhdessä metsästyksen ja kalastuksen kanssa toi päiviin kaivattua toimintaa.

Soitin Hannulle hieman ennen joulua ja esitin Hyvän Joulun toivotukset, kuten niin useana vuonna aikaisemminkin. Hän kertoi olevansa sairaalassa, mutta toiveikkaana uskoi vielä palaavansa kotiin. "Soitellaan, sitten kun minä olen kotona"!

Hannua muistellen ystäväsi

*Erkki O.A. Miettinen*



# In memoriam

Veli "Jappe" Malin  
1959–2022

**Y**ksi huippuluokan koneenrakentaja ja eräs Suomen kuuluisimmista Pro Stock Bike -kuljettajista on poissa. Helmikuun ensimmäinen päivä 2022 Veli "Jappe" Malinin työkalut pysähtyivät lopullisesti.

Japen Drag Racing -ura alkoi komeasti. Hän aloitti ajamisen Street Bike -luokassa vuonna 1985 ja hän voitti myös Suomen mestaruuden heti ensimmäisenä kilpailuvuonnaan. Seuraavana kesänä hän kilpaili muun muassa Ruotsissa, Mantorpin radalla kansainvälisessä kilpailussa, jossa oli jopa 64 pyörän kaavio. Jappe nappasi täältäkin voiton kovien ruotsalaiskuskiensa nenän edestä. Jappe oli pieni ja kevyt kaveri, mutta tämä ei menestystä yksin selittänyt. Myös hänen ajotekniikkansa oli huippuluokkaa.

Kaudelle 1987 hän siirtyi Pro Stock Bike -ryhmään. Ensimmäiset kaudet hän kilpaili kotitekoisella pyörällä, joka perustui Suzukin GSX-R:n runkoon ja moottoriin. Pyörän moottori ei tahtonut kestää siitä otettuja tehoja ja toivottua menestystä ei tullut. Kaudelle 1989 Jappe hankki Keke Ruuskaselta modernimman pyörän Vance&Hinesin huippukoneella ja tällä paketilla hän voittikin Pro Stock Biken Suomen mestaruuden 1989.

Näihin aikoihin Jappe oli päivätöissä Kawasakin maahantuoja Sumekolla ja näin ollen häntä kiinnosti kilpaileminen nimenomaan Kawasakilla. Niinpä Jappe matkusti rapakon taakse ja osti yhden sen ajan nopeimmista Pro Stock Bikeista suoraan lajin legendalta Dave Schultzilta. Kun Jappe testasi uutta Kawasakiaan 1989 Pomonan World Finalsissa hän pamautti taululle heti muutaman sadasosan nopeamman ajan mitä Dave Schultz oli pyörällä ikinä ajanut. Kausilla 1990–1991 Jappe kilpaili USA:ssa. Teknisesti lahjakkaana kaverina hän kehitti pyörää nopeammaksi ja oli heti kauden 1990 avauksen lajittelussa jo 0,1 s Schultzia nopeampi ajalla 7,82 s. Pudotuskierroksilla aika parani lukemiin 7,78 s ja tällä ajalla Jappe oli koko kilpailun toiseksi nopein. Euroopan puolella hän oli EM-sarjassa hopealla vuonna 1992 ja vuonna 1993 tuli jo täyspotti. Euroopan mestaruus ja uusi Euroopan ennätysaika 7,70 s. Drag Racingin Jappe lopetteli 90-luvun lopulla.

Tämän jälkeen Jappe tuli kuuluisaksi nimenomaan koneenrakennustaidoistaan. Hän rakensi muun muassa Honda Finlandin ralliautojen moottoreita. Yhtenä asiakkaana muun muassa Rami (Kimin veli) Räikkönen. Japen erikoisalaa olivat erilaisten kilpalaitteiden kansityöt. Pro Stock Bike -rintamalla Jappe aktivoitui uudestaan, kun NHRA:n sääntömuutos salli jälleen 16-venttiiliset kannet nelisynterisissä koneissa. Jappe alkoi yhdessä pitkän lin-



**Jappe uuden ostoksensa kanssa 1989. Veli "Jappe" Malin vasemmalla ja Dave Schultz oikealla.**  
(Kuva: Jarmo Markkanen / V8-Magazine)

jan Pro Stock -mekaanikon Juha Surakan kanssa toteuttamaan unelmaansa ja kehittämään 16-venttiilistä Kawasaki Pro Stock -moottoria, jolla voisi pistää kampoihin Suzukeille ja Harley-Davidsonille. Samalla Jappe alkoi taas näkymään kiihdytysvarikoilla neuvomassa ja auttamassa nuorempia kuljettajia. Unelma omasta Pro Stock -moottorista kuitenkin sammui, kun Japen taistelupari Juha Surakka menehtyi lyhyen mutta vakavan sairauden uuvuttamana vuoden 2021 alussa. Kawasakin moottori oli jo ehtinyt jarrupenkkiin asti, mutta Surakan kuolema pysäytti kehitystyön. Jappe hävisi jälleen kiihdytyskuviosta ja lopulta tämän vuoden alussa suru-uutinen hänen kuolemastaan saavutti kiihdytyspiirit. Yksi nopeimmista oli poissa. Lepää rauhassa Jappe.

*Pasi Uponen*



# Jyväskylän Rompepäivät 2022

Lopultakin, muutaman kerran pernutut ja siirretyt rompepäivät Jyväskylässä aukaisivat ovensa 5.3.2022. Oliko syynä korona vai hiihtolomien samanaikaisuus, aikaisemmista vuosista nähdystä kävijämäärästä oltiin nyt aika kaukana. Parhaillaan myyjä ollut pitkälti yli kahden sadan, mutta nyt jäättiin vajaan 150 myyjään.

Romppeet on romppeet, vaikka voissa paistaisi. Tavaraa oli tälläkin kertaa mukavasti, ja tilaa reilusti tutkia. Mieleen jäi alkuperäiskunnossa myynnissä olleiden pyörien määrä. Aulassa vähän aikaa seurattuani ulos menevää liikennettä, halli vaikutti ainakin vähän vähenevän osista ja projekteista. Yksi asia ei ainakaan ollut muuttunut miksiäkään, kävellessäni halleja pitkin ja poikin, eteneminen keskeytyi vähän väliä mukaviin tarinatuokioihin harrastajakavereiden kanssa. Kyllä rompepäivät on mitä mainioin sosiaalinen tapahtuma myös. Suosittelen. •



Iloinen Vaskiseppä Harri Sillman oli tehnyt todella upean TT-reliefin Hondan RC 163 kilpurista.



VMPKn iloiset kerhokauppiat Oppa ja Virva Kaario.



Harvemmin nähty CZ-malli, risuharukka ja jäykkäperä.



Aivan uskomattoman upeasti säilynyt Yamaha XT 350 Dual Sport vuodelta 1990. Pyörällä ajettu vain 3924 km. Hintaa pyörällä 5900 €.



1965 Harley-Davidson FLH 1200.





# Talvipärinää Seutulassa

Stadin pärtsäreiden Talvipärinää Seutulassa vietettiin maaliskuun alussa ensimmäistä kertaa Seutulassa yksityishenkilön maille tehdyllä radoilla (jäärata ja enduro). Aurinkoinen päivä toi paikalle niin ajajia kuin katsojiakin runsaasti. Tunnelma oli iloinen ja ajat olivat tyytyväisiä ratoihin. Lisäksi kahvi ja makkara maistui niin että vilskettä riitti myös kahviossa. Tapahtuma oli hyvin onnistunut ja ajajien oli saapunut paikalle myös kauempaakin ja toivomus oli että ensivuonna uudestaan samoissa merkkeissä. •



teksti & kuva: **Matti Herlevi**

## VMPK:n puheenjohtajat koolla

**Ari Marstio** esitti kesällä Veteraanirallin yhteydessä kutsun Klubin entisille ja myös nykyiselle puheenjohtajalle tulla viettämään yhteinen hetki hänen kotiinsa Auttoisiin. Pantiin sana kiertämään ja edustava joukko saatiinkin koolle: Kuvassa vasemmalta: **Jorma Vitie**, **Matti Herlevi**, **Arto Koponen**, **Olavi Kaario**, **Simo Nieminen**, **Leo Belik**, **Ari Marstio** ja **Kalervo Jussila**.

Tarinaa riitti kun kukin vuorollaan kertoili oman aikakautensa tapahtumia Klubin toiminnassa. Jäsenmäärän huikea kasvu alkuvuosina todettiin yhteisesti. Silloin oli Klubin tyyppiselle toiminnalle tilausta.

Kiitos Arille loistavasta savusaunasta ja erinomaisesta tarjoilusta **Virvalle**. •





# Suomen Moottoriliitto 100 vuotta



teksti: **Timo Eronen** kuvat: **Leo Piltzin kotialbumi ja VMPK-arkisto**

Onneksi olkoon Suomen Moottoriliitto. 100 vuotta suomalaisen moottoripyöräurheilun ylimpänä valvojana Suomessa. Tässä jutussa kerrotaan liiton alkuvaiheista aina sotavuosiin asti.

**A**ikakirjojen mukaan Suomen ensimmäiset moottoripyöräkilpailut pidettiin maassamme Oulunkylän kuoppaisella radalla polkupyöräkilpailuiden yhteydessä 24.7.1904. Kilpailumatka oli 20 kierosta eli sama määrä kilometreissä. Radan kapeuden ja jyrkkien karteiden vuoksi radalla oli yhtäaikaan vain kaksi kilpailijaa. Ainoastaan yksi, tuntemattomaksi jäänyt Wanderer-pyörällä ajanut selvisi maaliin, voittoajalla 30.27,6 (n. 39,4 km/h).

1914 kahdeksan helsinkiläistä opiskelijaa perusti ennakkoluulottomasti Finlands Motorcyckell klubin. Kerhon toiminta kuitenkin päättyi ennen sotaa, koska apteekista reseptillä ostetut polttoainemäärät eivät

riittäneet urheilullista ajamista varten. Ennen ensimmäistä maailmansotaa järjestetyt kilpailut olivat pääasiassa maarata-ajoja 5 ja 10 km matkoille. Toisin vuonna 1914 ajettiin ensimmäinen maantiekilpailu, ensimmäinen Vesijärvenajo, matkana oli 102 km. Kilpailuun osallistui kuusi kuljettajaa, joista selvisi maaliin neljä. Voittajaksi ajoi **Oskari Lampinen** Helsingistä, ajalla 1.45,48.

Ensimmäisen maailmansodan päätyminen vapautti polttoaineen rauhanomaisiin tarkoituksiin. Levossa olleet pyörät kaivettiin esille ja pientä virettä kilpailutoimintaanakin oli havaittavissa. Kansalaissota kuitenkin muutti asiat toisin. Sodan jälkeen ainoa taho joka pystyi järjestämään kilpailuja oli Suojeluskuntain Moottorijoukot. Helsin-

kiläinen yleisseura HKV järjesti pyöräilyn SM-kisat 1921 Oulunkylässä, joiden yhteydessä ajatut kaksi luokkaa moottoripyörille pitivät kilpailutoiminnan hengissä.

## Moottoriliiton historiaa

Maailman rauhoittumisen ja yhteiskunnallisten olojen vakiintumisen seurauksena 1920-luvun alussa alkoi Suomessakin liikenne hiljalleen motorisoitua. Kuvaan kuuluivat oleellisesti myös moottoripyörät, vaikkei niitä vielä tällöin maassamme kovin runsaasti ollutkaan. Merkittävä osa silloisista moottoripyörästä oli pääkaupungissa. Niinpä siellä koettiin moottoripyörärien lukumäärä paljon tuntuisena.





Oli siis aivan luonnollista, että keskustelu jälleen virinneen moottoripyöräurheilumme järjestäytymisestä uudelleen tapahtui nimenomaan Helsingissä. Sen moottorimiespiireillä oli sitä paitsi liikkeenä muiden asioiden yhteydessä ollut vilkkain kosketus muihin pohjoismaihin, joissa jo toimivat moottoripyöräurheilun itsenäiset keskusjärjestöt. (Sveriges Motorfederation oli perustettu 1913, Danmarks Motor Union 1914, Norsk Motorklubb 1916.)

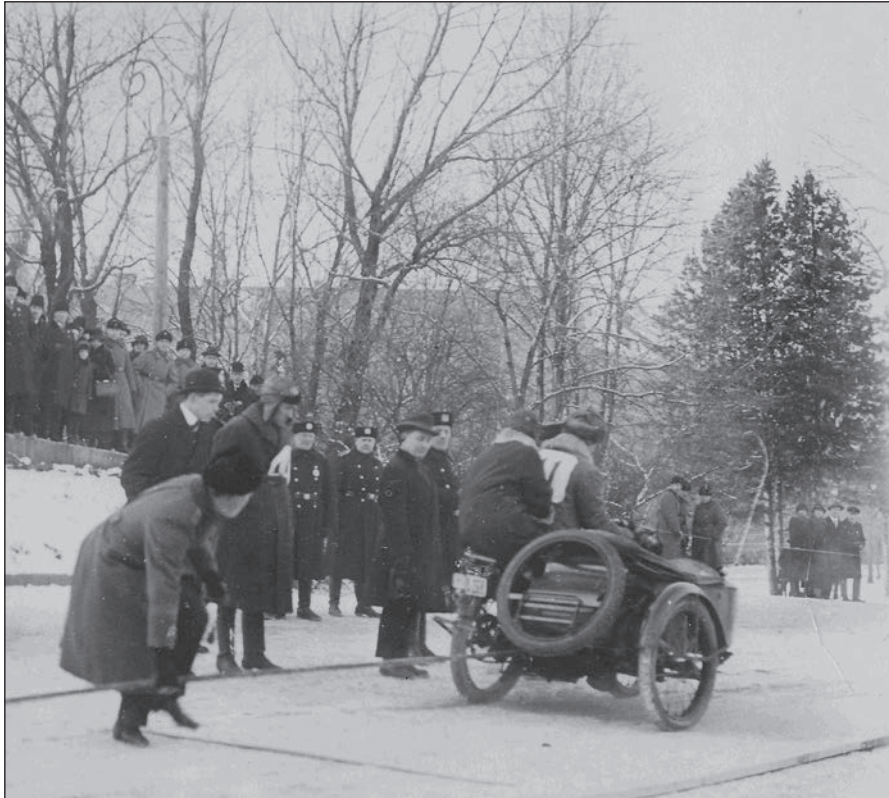
Moottoripyörän omistaminen oli vielä 1920-luvun alun Suomessa varakkaiden yksinoikeus

Niinpä ei ollut mitenkään hämmäntävää, että moottoripyöräurheilun keskusjärjestön perustamista valmistellut kokous oli elokuussa 1921 kutsuttu kokoon Helsingin hienoimman hotellin, Kämpin, juhlahuoneistoon. Sehän oli kappale 1920-luvun helsinkiläisten liikemiesten, upseerien ja kouluoppineiden maailmaa. Ja juuri siellä tämä järjestö sitten puoli vuotta myöhemmin syntyi. Historiallinen päivä oli tiistai 21.2.1922.

Kokouksesta laaditun pöytäkirjan ensimmäinen pykälä (1. section) kuului seuraavasti: *"Lyhyen keskustelun jälkeen päätettiin yksimielisesti perustaa moottoripyöräklubi toimialueenaan koko maa. Klubi nimeksi määrättiin Suomen Moottoripyörä Klubi*







- *Finlands Motorcykel Klubb ja klubin nimenlyhennykseksi MK. Kotipaikkana tulee olemaan Helsingin kaupunki*". Klubin tulevaa toimintaa hahmoteltaessa tehtiin periaatepäätös muun muassa siitä, että oikeus alaosastojen perustamiseen käsittäisi, kuten edellä oleva ensimmäinen pykälä itse asiassa edellyttikin, koko maan.

Klubin sääntöön ensimmäinen pykälä oli oleellisin, siksi se julkaistakoon myös tässä: *"Yhdistyksen, jonka nimenä on Suomen Moottoripyöräklubi - Finlands Motorcykel Klubb (MK) ja kotipaikkana Helsingin kaupunki, tarkoituksena on koota Suomen moottoripyöräilijät ja moottoripyöräilyn harrastajat yhtenäisenä järjestönä edistämään moottoripyörän käyttöä ja levenemistä maassa, samalla huomioon ottaen sekä yhteisön että yksityisten edut. Tässä mielessä klubi ryhtyy muun muassa toimenpiteisiin ajanmukaisten lakimääräysten saamiseksi moottoripyöräliikennettä varten, kuten parannettuun teiden kunnossapitoon ja siihen liittyviin asioihin nähden, sekä moottoripyörän oikean huolellisen käyttämisen suhteen yleisöön nähden, kuin myös moottoripyörä-urheiluharrastuksen kohottamiseksi kilpailuja järjestämällä"*.

Kansainvälisyys oli SMK:n toiminnassa heti vahvalla sijalla, sillä Kansainväliseen moottoriliittoon se liittyi heti perustamisvuotenaan. Yhä nykyäänkin SMK:n suora perillinen, Suomen Moottoriliitto (SML), toimii kansainvälisen liiton eli FIM:n Suomen edustajana.

## Toiminta käynnistyi hitaasti

Toiminta käynnistyi hitaasti ja se oli varsin Helsinki-painotteista. Samanaikaisesti pyrittiin nuorelle järjestölle hankkimaan arvovaltaa ja hyödyllisiä suhteita. Klubin ensimmäistä kilpailua Seurasaaren jäällä 4.3.1922 kunniotti kutsuvieraina joukko sen ajan merkittäviä kansalaisia, muun muassa kenraali **Carl Gustaf Mannerheim**.

Vuonna 1924 toiminta päätettiin muuttaa paikallisten kerhojen verkostoksi ja silloin ensi kerran valittiin järjestölle keskushallitus. Moottorikerhoja perustettiin innolla eripuolille maata, ensimmäisiä Helsingin ulkopuolisia kerhoja olivat Turku (28.3.1926), Seinäjoki (kevällä 1926), Viipuri (8.9.1928) ja Tampere syksyllä 1929. 1920-luvun päättyessä Suomessa oli rekisteröityjä moottoripyöriä 4760 kpl, 34 eri merkin edustamana.

Suomen Moottoriliitto sai nykyisen nimensä 30-luvun alussa päätettiin ottaa käyttöön uusi nimi: Suomen Moottoriliitto - Finlands Motorförbund ry. Tämä nimi virallistettiin vasta 1932 viralliseen käyttöön. 30-luvulla Helsingissä kyti pinnan alla. SML:n (hoiti valtakunnallista toimintaa) ja HMK:n (pääkaupunkiseudun toimintaa) jäsenistö oli jakautunut kahteen jyrkästi erimieliseen leiriin. Liitto oli vahvasti ruotsinkielisten päättäjiensä hallussa ja HMK:n nuoret suomenkieliset syyttivät kerhoa kielipoliittisesta syrjinnästä ja politikoinnista ylipäättään. 5.5.1930 syntyi Helsingin Moottorimiehet useiden HMK:sta eronneiden toimesta. Tapahtuman jälkeen syntyi periaatepäätös valtakunnallisen rinnakkaisjärjestön perustamisesta: Moottorimiesliitto ry. Sen isoimpina kerhona aloitti HMM. Helsingin Moottorimiehet. Kyseinen kerho al-





koi painaa omaa "Vauhti"-lehteä, joka toimikin pääasiallisena moottoriurheilusta tiedottavana lehtenä vuosien 1930–1933. Vauhti lehteä toimittivat suomalaisen sanaselityksen uranuurtaja **Yrjö "Uppercut" Halme**, **Lenart Björkroth** ja **Veikko Paananen**. Vauhti-lehden ilmestyminen kaatui taloudelliseen vaikeuksiin 1933 ja tämän jälkeen moottoripyöräilijät saivat olla ilman omaan alaan keskittyntä lehteä, ennen kuin 1948 SML alkoi julkaista Moottoriurheilu-lehteä. SML oli kokeillut jo aiemmin oman lehden perustamista 30-luvun alussa, "Moottoriurheilu–Motorsport" -nimellä,

mutta lehdeltä ilmestyi yksi ainoa näyttenumero. Syy kaatumiseen oli riittävästi aktiivisten ja asiantuntevien henkilöiden puute.

SML ja HMK:n sisäinen rauha oli palannut, osittain Moottorimiesliiton syntymisen takia. HMK aktivoi perustamalla maakuntiin veljeskerhoja, mm. Pohjois-Suomen Moottoripyöräkerho, pääpaikkanaan Oulu. 1933 alkoi viritä hyväntahtoisia yhteistöiminnan merkkejä liittojen kesken. Seitsemän MM-seuraa anoi SML-jäsenyyttä, mutta päätöksenä oli, ettei samalla paikkakunnalla voinut olla kah- ta SML:n jäsenyyttä edustavaa seuraa.

Tämä oli selvä vihje liittojen yhtymis- neuvotteluille. Kilparadoille yhteis- henki ei sentään ennättänyt, muutama kilpailijat, mm. **Walter Bergström** ja **Paavo Hansen** saivat liitolta ankarat rangaistukset osallistuttuaan Moottorimiesliiton ajoihin.

Lopullinen sovinto liittojen kesken saatiin aikaiseksi vuoden 1936 alussa, jolloin Helsingin Moottorimiesliitto liittyi Suomen Moottoriliittoon ja vaihtoi nimensä Helsingin Moottorimieskerhoksi (HMMK). Sovun henkeä kuvastaa hyvin se, että Helsinkiin jäi toimimaan kaksi erillistä SML:n kerhoa, HMK ja HMMK.



## Kerhverkosto laajeni ympäri Suomea

SML:n kerhverkosto laajeni 30-luvulla ympäri Suomea. 1938 liitolla oli 19 kerhoa ja niissä jäseniä noin 1500. Liiton pääpaino ei ollut pelkästään jäsenmäärän kasvattaminen, vaan tärkeänä pidettiin myös maakunnallisten urheilullisten toimintojen aktivoimista. Liitto järjesti sääntö- ja ym. luentoja ja antoi vankkaa mieskohtaista apua muun muassa kilpailujen järjestelytoimissa. Liitto vaikutti myös vahvasti valtiovaltaan, esim. vuonna 1937 tehty määrätietoinen työ sai aikaan sen, että alle 50 kilon painoiset siviililiikenteessä silloin suositut moottoripyörät vapautettiin kokonaan verosta.

## Aika sotien jälkeen

Sotien jälkeisenä aikana maamme vaivasi polttoainepula. Kaikki moottoriturheilukilpailut olivat pannassa. Moottorimiesten rivit olivat harvenneet, suuri joukko miehiä ja naisia oli poissa. Kilpailutoiminta pärähti käyntiin 1946. Kaikki oli kortilla ja lupia tapahtumiin oli anottava kunnilta ja poliisilta. Anomuksiin oli liitettävä kansanhuoltoministeriön moottoriajoneuvojen käyttölupa sekä ostoluvat poltto- ja voiteluaineille. Ensimmäiset kilpailut sotien jälkeen olivat vanhat tunnetut Eläintarha ja Pyynikki. Maa- ja jääraidoille polttoaineen saanti oli helpompaa, kulutus oli pientä ja koneissa käytettiin metanolia, joka ei soveltunut siviilikäyttöön. Ensimmäisen sotien jälkeen ajatun Eläintarhanajon järjestelyihin saatiin apua naapurimaastamme, Ruotsin Moottoriliitto SVEMO lahjoitti tarvittavat polttoaineet ja vuoden 1946 kilpailujen koko tuotto annettiin sotainvalideille. Kumppanuus sotainvalidien kanssa jatkui vuodesta toiseen, osa kilpailujen tuotosta meni jatkossakin hyvään tarkoitukseen.



## Moottoriturheilu-lehti aloittaa

Moottoriturheilu-lehti koki uudelleen syntymisen joulun alla 1948. SML:n kustantama 20-sivuinen näyttenumero levisi ympäri maata ja sen jälkeen alkoi varsinainen lehden toimittaminen vuonna 1949. Vuosina 1948–1957 lehti ilmestyi periaatteessa kerran kuukaudessa, mutta välillä oli myös kaksoisnumeroita. 1958–1966 Moottoriturheilu oli tavanomaista lehtikokoa oleva kuukausijulkaisu ja 1967–1968, jolloin se painettiin offsetrotatiossa, ilmestymistahti oli kaksi kertaa kuukaudessa. Suomalaisen moottoriturheilu- ja kaupan kultaisina vuosina 1950-luvul-

la se oli ainoa lajinsa yhteen genreen valokoitunut edustaja. Painosmäärä oli suurimmillaan 14 000 kappaletta (numero 11-12/1963), ja se myytiin loppuun. SML sitoutui vuoden 1968 aikana entistä enemmän ja tiiviimmin SVUL:n tiedotustoimintaan. Moottoriturheilu-lehti kuitenkin ajautui rasittamaan liiton toimintaan liiaksi, joten lehden ilmestyminen lopetettiin vuoden 1968 lopussa.

Juttusarjan seuraavassa osassa jatketaan menoa kultaisella 50-luvulla. •



# Haastateltavana Suomen Moottoriliiton pääsihteeri Ville Salonen

## 1. Suomen Moottoriliitto täytti 100 vuotta 21.2.1922. Miltä nyt tuntuu?

On etuoikeus päästä omassa tehtävässä juhlimaan yhdessä jäsenistön kanssa merkittävää suomalaisen moottoriurheilun taivalta ja 100-vuotisjuhlavuotta. Suomi on kansainvälisesti yksi vanhimpia FIM:n jäsenmaita ja liiton toiminnassa on ollut historiassa lukuisia henkilöitä mahdollistamassa satavuotista historiaa. Kansainvälinen ja kansallinen urheiluyhteisö on huomionut SML:n juhlavuoden sekä merkittävän historian ja on ollut hienoa huomata, miten paljon moottoriurheilu on suomalaisille merkinnyt ja merkitsee edelleen. Juhlavuoteen lähdemme hyvillä mielin, joskin pandemia ja Ukrainan kriisi ovat tuoneet arkeen muita huolia.

## 2. Moottoriliitto on ollut moottoripyöräurheilun edustaja maassamme 100 vuoden ajan. Mitkä asiat voisit nostaa kohokohdiksi sadan vuoden ajalta?

Olemme näitä asioita käyneet läpi Puheenjohtaja **Erkki Heikkisen** ja kunniapuheenjohtaja **Juhani Halmeen** luotsaamassa SML:n 100v -työryhmässä, kun olemme valmistautuneet juhlavuoteen. Tärkeitä asioita on todella paljon. Ehkä kaikkein eniten esille on noussut SML:n taipaleen startti ja vuoden 1922 hotelli Kämpissä tehty päätös moottoriurheilun järjestäytymisestä, minkä myötä perustettiin sitten SML ja HMK. Kaiken alku on luonnollisesti se merkittävin tapahtuma.

1940- ja 1950-luvuilla käynnistynyt kilpailutoiminnan kehitys ja pohjoismainen yhteistyö ovat myös tärkeä virsantypylväs ja toiminnan aikakausi. SML on aina tehnyt erittäin aktiivista yhteistyötä pohjoismaiden kanssa ja se yhteistyö jatkuu tänäkin päivänä muun muassa vuosittaisina komissioiden kokouksina, joissa linjataan lajikohtaisista ja liittojen välisistä yhteistoimista. Kansainvälinen yhteistyö aloitettiin heti myös FIM:n kanssa ja näin luotiin tärkeä pohja suomalaiselle KV-toiminnassa. FIM yhteistyö tehostui selkeästi sitten 1970-luvulla. KV-yhteistyö painottui aluksi ratalajeihin sekä TT-tapahtumiin, mutta 1960-luvulla myös motocross astui vahvasti kuvaan mukaan. Silloinen Tikkurilan Moottorikerho (nykyinen VMK) käynnisti EM- ja MM-perinteet motocrossissa. Eläintarhan ajojen perinne alkuvuosikymmeninä on tottakai tärkeää nostaa myös esille Ruissalon, Pyynikin ja Imatran ajojen ohella aina 50-luvulta ja 1960-luvun puolivälistä eteenpäin. Sitä seuraavat vuosikymmenet olivat erittäin aktiivista tapahtumien aikaa



ja kyllä se on muovannut paljon suomalaista moottoriurheilun historiaa. On hyvä myös huomioda, että SML liittyi SVUL:n jäseneksi 60-luvun alussa ja Olympiakomitean jäseneksi vuonna 2000, jolloin liitto sai viimeistään aseman muiden suomalaisten lajiliittojen joukossa.

Tapahtumien rinnalla merkittäviä ja erittäin tärkeitä ovat suomalaisten urheilijoiden saavutukset ja tarinat. Me kaikki olemme kuulleet mestareista nimeltä **Timo Laine**, **Jarno Saarinen**, **Heikki Mikkola** ja **Yrjö Vesterinen**, mainitakseni muutamat. Näihin urheilijoihin kiteytyy paljon SML:n historiaa. Tarinat ja mestarit muistetaan ja ne varmasti ovat niitä kaikkein tunnetuimpia asioita suurelle yleisölle historian vuosilta.

Tähän listaan voisi kirjata paljon muitakin merkittäviä asioita ja henkilöitä, jotka kokonaisuutena rakensivat varsin vankan ja tunnetun maineen suomalaisille. Ehkä yksi asia, jonka haluan vielä nostaa esille, ovat liiton toiminnas-

sa luottamustehtävissä mukana olleet. Heidän roolinsa jää usein varjoon, mutta on tärkeää muistaa, että mestareiden ja tapahtumien lisäksi meillä on ollut todella suuri määrä toimijoita, jotka veivät liiton toimintaa eteenpäin menneiden vuosikymmenien aikana. Heidän tarinansa ovat jääneet osittain tapahtumien ja urheilusuoritusten varjoon. Heille kuuluu suuri kiitos koko liiton historiallisesta matkasta tähän päivään.

### **3. Liitolla on jäsenkerhoja ympäri maata. Millaista joukkoa edustatte tällä hetkellä?**

Tällä hetkellä Suomessa on kaikkiaan 183 SML:n jäsenyhdistystä, joissa on kaikkiaan noin 20 000 jäsentä. Eri moottoriurheilulajeja on toiminnassa mukana lähes 20 moottoripyörrien-, kelkkojen ja mönkäreiden muodossa, joten varsin suuri harrastajakunta Suomesta löytyy, jota SML pyrkii parhaalla mahdollisella tavalla edustamaan.

### **4. Mitkä asiat ovat muuttuneet toiminnassanne eniten?**

Tätä arvioimaan löytyy varmasti paljon kokeneempia henkilöitä kuin minä, mutta ehkä muutokset ovat kulkeneet samaan suuntaan kuin yhteiskunnan vallitseva ilmapiiri. Kilpailua on lajien välillä enemmän kuin ennen ja lajien urheilijoiden taso on kehittynyt huomasti. Suomi on kuitenkin onnistunut pienenä maana säilyttämään merkittävän roolin kansainvälisessä toiminnassa ja meidät huomioidaan edelleen osavana ja menestyneenä maana, vaikka mestaruuksien määrä vuosittain onkin vähentynyt.

Nykypäivän yhteiskunnan muutokset ovat myös haastaneet meitä niin suorituspaikkojen kuin myös harrastajamäärien osalta ja uskoisin, että erityisesti edunvalvonta ja yhteiskunnallinen työ ovat muuttuneet hyvinkin paljon. Sitä vaaditaan enemmän ja sen luonne on muuttunut. Tapahtumien järjestäminen on vaikeampaa ja vähäiset suorituspaikat ovat vaikuttaneet moottoriurheilun kehitykseen enem-

män kuin ehkä niin sanottuihin valtalajeihin. Myös järjestäjiin kohdistuvat vastuukysymykset ovat nykypäivänä hyvin erilaisia ja laajempia kuin aiemmin. Siinä meillä on paljon työtä tulevaisuutta ajatellen.

### **5. Millainen asema moottoriurheilulla on ollut ja miltä tulevaisuus vaikuttaa?**

Suomalaisen moottoriurheilun asema on ollut historiassa varsin tunnettu ja vankka. Yhteiskunta on kuitenkin muutoksessa ja viimeiset kymmenet vuodet ovat olleet suuren muutoksen aikaa. Erityisen suuri vaikutus on ollut harrastusolosuhteiden muutoksella ja vapaaehtoisten määrässä. Vanhemmat rata-alueet ovat saaneet väistyä laajentuvien asuinalueiden tieltä ja uusien rata-alueiden saaminen on ollut vaikeaa. Myös ratojen rakentamiskustannukset ovat tuoneet omat haasteensa SML:n jäsenille. Moottoriurheilu eroaa muista perinteisistä lajeista siinä, että usein suorituspaikat ovat moottorikerhojen ylläpitämiä ja kasvavat vaatimukset ovat vaikeuttaneet toimintaa. Kun suorituspaikkoja on vähän ja ne ovat kauempana, on lajien pariin tulevien uusien harrastajien määrä pienempi. Samoin vapaaehtoisten yhä pienenevä määrä tuo meille tarpeita uudistua. Tähän pyritään vaikuttamaan SML:n uuden strategian mukaisilla toimenpiteillä. Elinvoimaiset moottorikerhot ovat avain tulevaisuuden kehitykseen. Tulevaisuutta odotan toiveikkaana, mutta se vaatii meiltä selkeää uudistumista niin liitto- kuin myös kerhotasolla.

### **6. Vihreät arvot ovat voimistuneet viimeisten vuosikymmenten aikana. Kuinka se näkyy ja onko se vaikuttanut liiton toimintaan?**

SML on ollut aktiivinen toimija erityisesti moottoriurheilun melun ja maapohjan suojelun osalta. Oikeastaan voi

sanoa, että se on ollut edunvalvonnan tärkein painopiste. Olemme käynnistäneet hankkeita ministeriön kanssa esimerkiksi vuonna 2007 ja työ on muuttunut osaksi päivittäistä toimintaa. Kyse on vahvasti asenteesta ja sen yleinen muuttaminen ei ole helppoa. Toki suuntaus on tuonut lisää työtä esimerkiksi suorituspaikkojen näkökulmasta, mutta toisaalta asia tuo myös paljon mahdollisuuksia, kun kaluston sähköistyminen etenee. Voisi sanoa, että olemme pyrkineet etupainotteisesti varautumaan ja huomioimaan kasvavat vihreiden arvojen vaatimukset. Vihreät arvot ja niiden huomioiminen ovat ensisijaista tulevaisuuden toiminnan varmistamiseksi. Erityisesti kaluston sähköistymiseen pyritään varautumaan jo nyt erilaisin sääntöuudistuksin ja myös melu- ja maapohjansuojeluasiat on tärkeää huomioida yhä laajemmin ratojen kehitystoimissa. Kun asenne on kunnossa, on uudistuminen ja uusien mahdollisuuksien hyödyntäminen mahdollista.

### **7. Moottoriurheilun tulevaisuus, miltä se vaikuttaa?**

Elämme tällä hetkellä varmasti vuosikymmeniin suurinta moottoriurheilun murroksen aikaa. Olemme pitkään luottaneet vanhaan ja totuttuun malliin, joka suoraan sanoen on alkanut jäädä nykyarjen vauhdista jälkeeseen. On todella tärkeää, että SML:n vuonna 2021 käynnistetty strategian uudistus viedään aivan käytännön toiminnan tasolle asti. Tällä hetkellä painopisteinä ovat elinvoimaiset jäsenkerhot ja kerhoille suunnatut liittopalvelut, menestyvä moottoriurheilu ja liittojohtoinen valmennus sekä viestinnän ja moottoriurheilun imagon uudistaminen. Jos näiden osa-alueiden kehittämisessä onnistutaan ja strategiatyö saadaan vietyä oikeasti käytännön tasolle asti, on tulevaisuudessa toivoa. Jos tässä epäonnistutaan, on vaarana toiminnan näivettyminen, kun kerhojen aktiivit vähenevät. Eli kyllä tässä tietyllä tavalla on nyt aika oikeasti kääriä hihat, jotta tulevaisuudessakin voimme juhla me-





nestyksestä suomalaista moottoriurheilua.

### 8. Nykyään nuorisolla on todella paljon kaikkea mahdollista. Onko tilanne huomioitu ja näkykö se harrastajien määrissä?

Tilanne on todellakin niin, että nyky-yhteiskunta tarjoaa paljon toimintaa, jonka kanssa me joudumme kilpailemaan. Nuorisotoimintaa tulee huomioida enemmän ja ehkä tärkeimpänä tavoitteena on madaltaa kynnystä lähteä mukaan kokeilemaan moottoriurheilua. Tämä tarkoittaa helppoja ja turvallisia kokeilutilaisuuksia ja myös

esimerkiksi **Aki Ajon** luotsaaman valmennushankkeen tapaisia projekteja, jotka tuovat moottoriurheilua potentiaalisten harrastajien pariin. Tällä hetkellä myös epäselvä liikennevakutuasasia on suuri uhka, jota pyritään tämän vuoden aikana ratkaisemaan ministeriön ja lakia uudistavan työryhmän kanssa. Harrastajamäärissä on ollut viime vuosina laskua, mutta toisaalta pandemian aika on taas tuonut esiin sen, että lajimme ovat edelleen kiinnostavia vaihtoehtoja perheiden harrastusmuodoksi. Meidän tulee vain osata uudistua ja tuoda lajiamme paremmin esille.

### 9. Terveiset Veteraanimoottoripyörä-klubille?

Omasta puolestani haluan esittää VMPK:lle ja sen jäsenille lämpimät kiitokset vuosien työstä moottoripyöräilyn ja motoristien hyväksi. Kuten SML:n 100-vuotisjuhlavuosi on liiton toiminnassa osoittanut, on tärkeää, että kukin tunnemme harrastuksemme historiaa ja siinä vanhoilla moottoripyörillä, yhdistystoiminnalla ja motoristihengellä on erittäin tärkeä rooli! Toivotan kaikille klubin jäsenille hyvää kevättä ja ajokauden odotusta! •

## FIVAsta kuuluu

**T**ervehdys. Taisin jo aiemmassa FIVAsta kuuluu -tiedotteessani mainita, että FIVA:n niin sanottu Torinon peruskirja on keskeisiltä osin nyt käännetty myös suomeksi. Torinon peruskirja on siis julkilausuma, johon on koottu tiivistetysti FIVA:n filosofia ja tavoitteet sekä määritetty toiminnan käsitteistöä. Peruskirjaan sisältyy myös ajoneuvojen kunnostuksen, ylläpidon ja vaalimisen ohjeista ja opastusta. Suomennetussa versiossa näitä enemmän teknisiä opastuksia on karsittu pois. Peruskirjan suomennos on myös julkaistu sähköisenä sekä Mobilian, että Museoviraston sivuilla. Linkit molempiin alla. Kannattaa huomioida, että Torinon peruskirja ei millään tavalla korvaa tai ole vaihtoehto meidän nykyiselle voimassa olevalle museoajoneuvokäsitteelle ja siihen liittyvälle lainsäädännölle.

- <https://www.museovirasto.fi/uploads/FIVA-Turin-Charter.pdf>
- <https://mobilia.fi/museo/suomalainen-ajoneuvohistoria/fiva-torinon-peruskirja/>

And now for something completely different. Harrastuksemme joutuu aika ajoin ja nykyään enenevässä määrin

kansallisten lainsäädäntöjen kehityksen puristukseen. Muistanette varmaan vielä hyvin muutaman vuoden takaisen hankkeen moottoripyöräajoneuvoveron käyttöönottoon meillä Suomessa. Iso Britanniassa hallituksen ympäristöministeriö (DEFRA) on vastikään julkaissut laajan selvityksen maan kansallispuistojen ja julkisten virkistysalueiden kehittämistä. Selvitys on nyt siellä lausuntokierroksella. Sisarkerhomme VMCC on julkaistun selvityksen tulevaisuuden visioista erittäin huolestunut. Selvityksessä nimittäin ollaan esittämässä, että moottoriajoneuvojen käyttö kielletäisiin tulevaisuudessa kokonaan kansallispuistojen ym. alueiden pienillä pinnoittamattomilla tieosuuksilla. Näitä teitä on Britanniassa paljon ja ne ovat juuri niitä idyllisiä mutkaisia pikkuteitä, joille historialliset moottoripyörät nimenomaan kuuluisivat. VMCC on nyt aloittanut jäsenkampanjan, jossa se rohkaisee jäseniään antamaan esityksestä lausuntoja, nyt kun se vielä on lausuntoajan puitteissa mahdollista, jotta kyseinen esityksen kohta saataisiin estettyä toteutumasta. Toivottavasti joukkovoima toimii eikä brittiläinen kulttuurimaisema menetä yhtä keskeisimmistä elementeistään.

*Risto Nurmi*



teksti & kuvat: **Timo Eronen**

# Kurkistus verhoilijan maailmaan

**V**erhoilija, seppä, suutari, kaikki tunnettuja käsityöläisammatteja. Kurkistetaan nyt nykypäivän verhoilijan arkeen verhoilijakisälli **Leena Ho-vattalan** kanssa.

-Aloitin verhoilijan työt oppisopimuksen kautta, noin kahdeksan vuotta sitten. Sitä kautta sain verhoilijan perustutkinnon. Suomessa on verhoilijakoulutusta nykyään ainakin Rajamäellä, Lahdessa ja Hämeenlinnassa. Tämä

minun polku verhoilijaksi on kyllä ollut hyvä, sain työn kautta varmasti paljon kattavamman koulutuksen verhoilijamestarin kisällinä. Liituration yrityksen perustin Helsinkiin 2017, mutta veri veti takaisin kotikonnuille Joensuuhun. Alkumetreillä sain hommat jytäkän ja laadukkaann sakalaisen 70-lukuisen Adler-merkkisen ompelukoneen, alkujaan tämä kone on ollut puolustusvoimilla teltojen korja-

usompelujen käytössä. Adler on ollut luottopeli, ei turhalla automatiikalla pilattu.

- Ajoneuvot on selkeästi eniten työllistävä tuoteryhmä, seuraavaksi on tulossa 50-luvun Chevrolet Pick Upin sohvapenkki. Moottoripyörien satulat on toinen ryhmä mitä käy paljon. Korjaan myös veneiden istuimia, presuja ja jonkun verran myös verhoilen huonekaluja. Ja yleensäkin nahkatöitä.

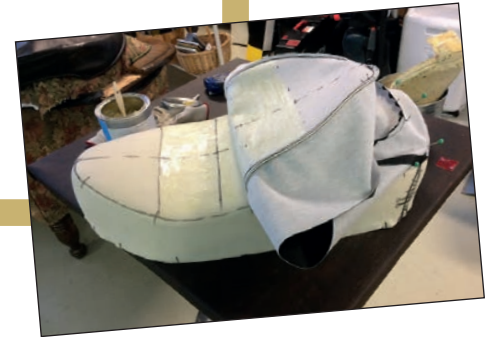
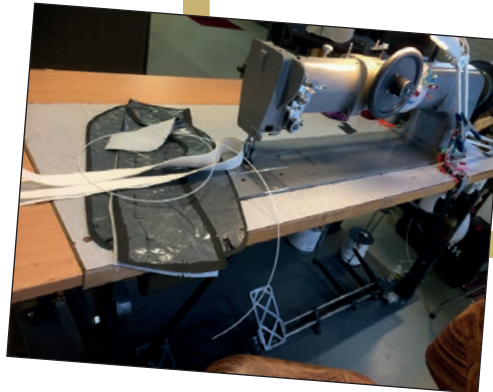


Täytyy myöntää että satulat ja jenkkiautojen erilaiset verhoilutyöt ovat lähinnä sydäntä. Satuloita voin tehdä entisöinteihin ja asiakkaan toivomuksesta muuteltuna, esim. korotukset tai madallukset onnistuvat. Tässä joku aika sitten oli verhoiltavana King & Queen satulan chopper-moottoripyörään, se kyllä vähän aikaa mietitytti haasteellisuudellaan, mutta lopputulokseen oltiin hyvin tyytyväisiä, niin minä kuin asiakaskin. Toinen haastava oli satula, johon asiakas halusi Britannian lipun värit.

-Parasta tässä työssä on vaihtelevat projektit, esim. entisöinti työssä lopputulokseen vaikuttavat monet muutkin tahot verhoilijan lisäksi. Entisöinti on vanhan tavaran säilyttämistä, mistä pidän todella paljon, aina ei tarvitse uutta ostaa. Onneksi tänä päivänä saa materiaaleja aika kattavasti, itse ostan raaka-aineet pääasiassa Suomesta ja Saksasta.

- Verhoilijan työ on mukavaa ja mielenkiintoista. Tälläkin hetkellä on työn alla näitä projekteja ympäri Suomea. Välttämättä asiakkaan ei tarvitse käydä täällä paikan päällä, hommat pystytään sopimaan vaikka puhelimitse.

Toimittaja teetti Liituraidan osavissa käsien kautta 1956 Ariel HS kilpurin satulan täydellisen entisöinnin. Satula oli jollakin tavalla kuosissaan, mutta pehmusteet olivat kovettuneet ja lyttyyn painuneet. Leena otti satulan käsittelyyn sen jälkeen kun olin hiekkapuhaltanut ja maalannut satulan rungon. Pehmusteen asennuksen jälkeen kävin koeistumassa satulan ennen varsinaisen päällisen tekoa. Halusin hieman näyttävyyttä satulaan, joten Leena ompeli satulaa kiertämään valkean keerni-nauhan. Lopputulos on kyllä aivan loistava, kuten kuvasta näkee. Suosittelen kyllä lämpimästi. •



Verhoilijakisälli  
Leena Hovattala  
Liituraita  
Rekkatie 11 a 8  
80100 Joensuu  
p. 045 7877 9213  
<https://liituraita.fi/>



- Liituraita kuuluu Suomen Verhoilijamestarien Liittoon -

# Varttimaili muutamissa sekunneissa

**N**iin kauan kuin on maailmassa ollut polttomottoreilla kulkevia ajoneuvoja, niin yhtä kauan aikaa niillä on kilpailtu, mitä erilaisimmissa lajeissa. Muistan elävästi, kun 80-luvun alussa sain käsiini ensimmäisen kerran V8 Magazinen. Lehden artikkelit kiihdytysajoista pureutuivat hyvin reilun 10-vuotiaan naskalin muistiin. Niin, siitäkkin on jo 40-vuotta. Drag Racing on varsinkin USA:ssa erittäin suosittua, meille laji kulkeutui yllättäen Ruotsista. Seuraavassa hieman lisää lajin historiasta.

## Alkutaival

Kiihdytysajo paisui amerikkalaisnuorten parissa varsinaiseksi harrastukseksi 30-40 -lukujen vaihteessa. Suosittu tapa ottaa miehistä ja autoista mittaa oli kiihdyttää liikennevaloista korttelinmitta seuraaville valoille. Korttelinmitta oli noin neljännesmaili eli nelisensataa metriä. Yhdysvaltojen Drag Race -kattojärjestön perustaja Wally Parks houkutteli kiihdytysajajat kaduilta suljetuille radoille, kun harrastus sai yhä enemmän kannattajia. Oma kattojärjestö perustettiin vuonna 1951

ja samalla rakennettiin ensimmäinen kiihdytysrata.

60-luvulla ajettiin Yhdysvalloissa jo usean kilpailun mittainen NHRA:n mestaruussarja. Laji huomattiin myös Euroopassa ja 60-luvun loppupuolella se rantautui Englantiin. Ruotsalaiset Hot Rod -harrastajat löysivät nopeasti vauhdikkaan lajin eikä aikaakaan, kun jo naapurimaassamme nähtiin etumoottorisia dragstereita ja Funny Carreja. Kuten ruotsalaiset löysivät lajin Englannista, suomalaiset löysivät sen Ruotsista.

## Kiihdytysajo Suomeen

Vuonna 1972 perustettiin Hot Rod -harrastukselle suomalaisten oma kattojärjestö FHRA, Finnish Hot Rod Association. Se aloitti toimintansa ensin lähinnä moottoripyöräkerhona laajentaen myöhemmin toimintansa myös autoihin. Ensimmäiset kiihdytyskisat ajettiin Suomessa 18.6.1975 entisellä Keimolan radalla. Mukana avauskisassa olivat maamme silloisista eturivin moottoriurheilijoista mm. Mikko Kozarovitzky ja Tuisku Urpiala sekä Henry Toivonen Simca Tonnilla. En-

simmäiset viralliset SM-tittelit jaettiin 1979, jolloin kisapaikkoja olivat Räyskälän ja Seinäjoen lentokentät. Lajia on ajettu mm. Kauhajoella sekä Helsingin Malmin lentokentällä, mutta myös kerran Helsinki-Vantaan lentokentällä. Nykyään kuuden kisan mittaista SM-sarjaa ajetaan Kauhavalla ja Virtasalmenella.

Kesällä 1987 ”suoraanajokilpasirkus” siirtyi Räyskälästä Virtasalmenelle vanhalle kaivosalueelle rakennetulle Motoparkin radalle. Vuonna 1990 kiihdytysajo harppasi vielä pidemmän askeleen, kun Alastaroon rakennettiin suuri moottoriurheilukeskus ja siihen kiihdytykselle oma suora. Kansainvälisessä, etenkin eurooppalaisessa vertailussa maamme radat ovat ainutlaatuisia ja erinomaisia. Valitettavasti Suomen radat on kokeneet kovia aikojen saatossa, Virtasalmen Motopark on joutunut sopeuttamaan toimintaansa vuotuisten melupäivien sisälle, Alastaron radan kiihdytysuora on suljettu ympäristölupaongelmien vuoksi ja viimeisin rata, Kauhavan lentokenttä, on sekin valituskierteen kourissa.





## Maailman nopein moottoriurheilulaji

Kiihdytysajon suolana monet pitävät burn outia eli takarenkaiden lämmittämistä pidon lisäämiseksi. Alilämpöiset renkaat sutivat moottorien tehojen ollessa moottoripyörissäkin satoja, jopa tuhansia hevosvoimia, joten oikea renkaan lämpötila on tärkeä. Burn outin jälkeen seuraa tarkka asettautuminen lähtöviivalle. Täsmälliset lähtövalmistelut, moottorin tarkat lähtökierrokset, salamannopea reagointi lähtövaloihin, vaihteen vaihto oikealla kierrosalueella, kilpurin hallinta kovassa vauhdissa ovat seikkoja, jotka eivät anna anteeksi virheitä. Kuljettaja, jolla on rautainen keskittymiskyky ja lujat hermot, on yleensä vahvoilla. Laji ei siis ole pelkkää suoraan ajamista.

Tekniikka kehittyä jatkuvasti huimaa vauhtia ja etenkin Pro-ryhmissä se on tällä hetkellä monien arvioiden mukaan peräti Formula 1:n tasolla. Kiihdytysajossa on paljon teknistä tietoa ja taitoa, jota ei rahallakaan voi hankkia vaan ainoastaan kokemuksella.

Ehdottomana suolana pidetään myös hurjia ja tasaisia kilpailulähtöjä sekä kovia loppunopeuksia. Esimerkiksi lajin kuninkuusryhmässä Top Fuelissa on USAssa ajettu reilusti yli 540 km/h loppunopeudella ja nitrokäyttöiset moottoripyörätkin ajavat nykyään jopa yli 400 km/h nopeuksia. Vauhti on käsittämätön, kun huomioidaan matka. Tuo kuuluisa ”nollasta sataan” taituu käsittämättömään 0,50

sekuntiin noin 8 metrin matkalla! Ei ihme, että näyttävä ja vauhdikas kiihdytysajo kerää jatkuvasti lisää ystäviä ympäri maailman.

Kiihdytysrata eli drag strip on neljännesmailin pitkä (tarkalleen 402,33 metriä). Täysimittaisen radan kokonaispituus on kuitenkin noin 1,2 kilometriä jarrutusalueineen. Matkaan lähdetään lähtövalojen eli lähtökuusen saattelemana. Varaslähdön merkinä kuuseen syttyy punainen valo. Kilpailijoiden aika ja loppunopeus näkyvät suurilla näyttötauluilla maalin kohdalla.

Kilpailuissa ajetaan ensin 1-2 päiväiset lajittelut eli aika-ajot. Tällöin kuljettajat ajavat vain kelloa vastaan. Viimeisenä kilpailupäivänä alkavat armottomat pudostusajot. Puhutaan neljän, kahdeksan, kuudentoista jne. kaavioista. Kaavion koko määräytyy osallistujien määrän tai kilpailuryhmän sääntöjen mukaan. Esimerkiksi kahdeksan kaaviossa viivalle asettuvat vastakkain lajittelun nopein ja kahdeksas, toinen ja seitsemäs jne. Pareista aina voittaja pääsee jatkoon ja seuraavalle kierrokselle. Näin jatketaan, kunnes ainoastaan kaksi kilpailijaa on jäljellä ja finaalissa ratkaistaan voittaja.

Yllättävää on, että varikolla ei näe pelkästään tekniikkaan vihkiytyneitä moottoriurheilun ystäviä, vaan kiihdytysajon aina avoin varikko houkuttelee myös laajempaa katsojakuntaa paikalle. Koko perheelle riittää paljon ihmeteltävää. Kuten aina paikan päällä moottoriurheilussa kuulo on suojattava kunnon kuulosuojaimilla.

## Moottoripyörät stripillä

Suomessa, heti alusta alkaen on kaksipyöräiset kisanneet varttimailin matkalla omissa luokissaan. Helpoiten mukaan pääsee katupyörällä ja ns. jokamiehen kiihdytyspäivät on olleet varsin suosittuja tapahtumia testata oman pyörän kulkua. Luokkia on näistä katupyöristä ylöspäin aina kuninkuusluokkaan, Top Fuel Bikeen asti. Viimeksi mainitun luokan kaksisyylinteristen pyörien maailmanennätys on suomalaisen Jaska Salakarin hallussa, huikea 5,837 sekuntia (332,6 km/h). Top Fuel Bike -ryhmälle verrattaen alhainen loppunopeus selittyy sillä, että Jaska kiskaisi ennätyksen jarruvarjon toimintahäiriöstä johtuen varjo takana lepattaen. Pyörän yli 2000 hevosvoimaa riittivät kuitenkin vastuksesta huolimatta maailmanennätysaikaan.

Seuraavassa Pasi Uposen jutussa paneudutaan kahteen Suomen ensimmäisistä puhtaista kiihdytyskäyttöön tarkoitettuista moottoripyöräistä ja niillä kilpailijoiden tiimien saavutuksiin ja haasteisiin lajin pioneerityössä.

*Lähteet: FHRA historia, V8 Magazinen jutut*

**Taustakuvassa otos FHRA:n järjestämästä Kamasa Drag Race Week -kiihdytyskilpailusta Alastaron moottoriradalta. Kuva: Markus Rantala/ Commons/CC-BY-SA-3.0**





Teksti: Pasi Uponen

Kuvat: Ilkka Salovaaran arkistot, Erkki Ryttyläisen arkistot, Jukka Rautio (Europhoto), Pasi Uponen (uponenphotography)

# Pro Stock Biken alkutaival Suomessa

Suomen ensimmäinen Drag Racing kilpailu ajettiin vuonna 1975 Keimolan legendaarisella moottoriradalla. Heti alusta asti kaksipyöräiset olivat vahvasti mukana. Kilpailun nopein laite oli nimittäin **Jorma Päivärinnan** 750-kuutioinen Kawasaki ajalla 11,16s. Todellinen harppaus kansainväliselle tasolle lajissa otettiin kuitenkin 1983, jolloin tamperelainen **Ilkka ”Ilu” Salovaara** toi maahan Suomen ensimmäisen täysiverisen Pro Stock Biken.

Pro Stock Bike -ryhmä sai alkunsa USA:n itärannikolla vuonna 1973 ja Drag Racingin maailman suurimman ja tärkeimmän sarjan, Yhdysvalloissa ajettavan NHRA:n kisoihin, se tuli mukaan kaudella 1977. Alusta asti ryhmä oli tarkoitettu bensiinikäyttöisten tuotantopyörien kuninkuusluokaksi ja sitä se on vielä nykyäänkin. Lisäksi se on myös NHRA:n kaksipyöräisten pääluokka ja ammattimaisiin (ja kallein) kaikista pyöräryhmistä. Suomeen Pro Stock Bike rantautui vuonna 1983 korvaten aiemman Pro Bike -nimellä ajettun ryhmän. Samalla kalustossa tapahtui iso harppaus ammattimaisempaan suuntaan, kun aiemmin lähinnä viritetyillä katupyörillä ajettuun ryhmään tuli viivalle Salovaaran Ilun Ruotsista hankkima ja

alusta asti puhdasveriseksi kilpapyöräksi rakennettu Kawasaki Pro Stock Bike.

## Nopeasti käsiksi huippukalustoon

Kuten monen muunkin kiihdytyskuskin ura, myös Ilun kisatouhut alkoivat vuonna 1982 omalla vakiovireisellä katupyörällä eli Kawasakin kuusipytyisellä Z1300:lla. Järkälemäisestä Kawasta oli riisuttu pois vilkut, peilit ja kaikki muu ylimääräinen ja sillä kurvattiin Räyskälä Internationalsin lähtöviivalle. Ruokahalu kasvoi syödessä ja Ilu kiskaisi samana vuonna vielä toisenkin kisan Pro Bike -ryhmässä ja tällä kertaa lainakalustolla. Kyseessä oli varttimailin suoralle hieman Möhkö-Kawaa paremmin sopiva Suzukin laatikkolamppuinen GSX 750 vuosimallia 1981. Tämän jälkeen homma oli lopullisesti sinetöity. Ilu olisi viivalla myös kaudella 1983, mutta millä kalustolla?



Burnout mallia 1983.  
Vielä tarvittiin avustajaa.



Alkupalvesta kerhokaverilta Corona MC:stä eli **Asko "Ago" Hevonkorvelta** tuli yllättäen mielenkiintoinen vinkki. Vannoutunut Road Racing -mies Ago oli pohtinut siirtyvänsä mutkitelusta suoraan ajamisen pariin. Hän oli nimittäin saanut tiedon Ruotsissa mahdollisesti kaupan olevasta huipuluokan 1200-kuutioisesta Pro Stock Kawasta. Ago pohti jonkin aikaa kyseisen pyörän hankkimista, mutta veri veti kuitenkin enemmän mutkaradoille ja homma jäi siihen. Hän kuitenkin vinkkasi pyörästä ystävälleen Ilulle.

Kuten suurin osa Huimapyörän lukijoista muistaa, niin vuonna 1982 ei kansainvälinen pyöräkauppa ollut ollenkaan yhtä mutkatonta kuin tänä päivänä. Internet ei ollut käytössä edes Suomen yliopistoissa eikä kännyköitäkään vielä ollut. Yhteys Ruotsiin piti siis hoitaa lankapuhelimella ja kuvikaan kaupan kohteesta ei kauheasti ollut saatavissa. Myyjän puhelinnumero sentään löytyi ja Ilu pyysi paremmin ruotsin murretta puhuvan Agon tulkiksi. Ruotsalaismyyjä saatiinkin lopulta langan päähän ja pojat alkoivat hieromaan kauppoja Agon tulkatessa

ja ostajan itsensä seistessä puhelimen vieressä. Homma eteni ja keskellä kylmintä talvea Ilu lähti **Raunnoksen Matin** kanssa pakettiautolla kohti Västeråsia.

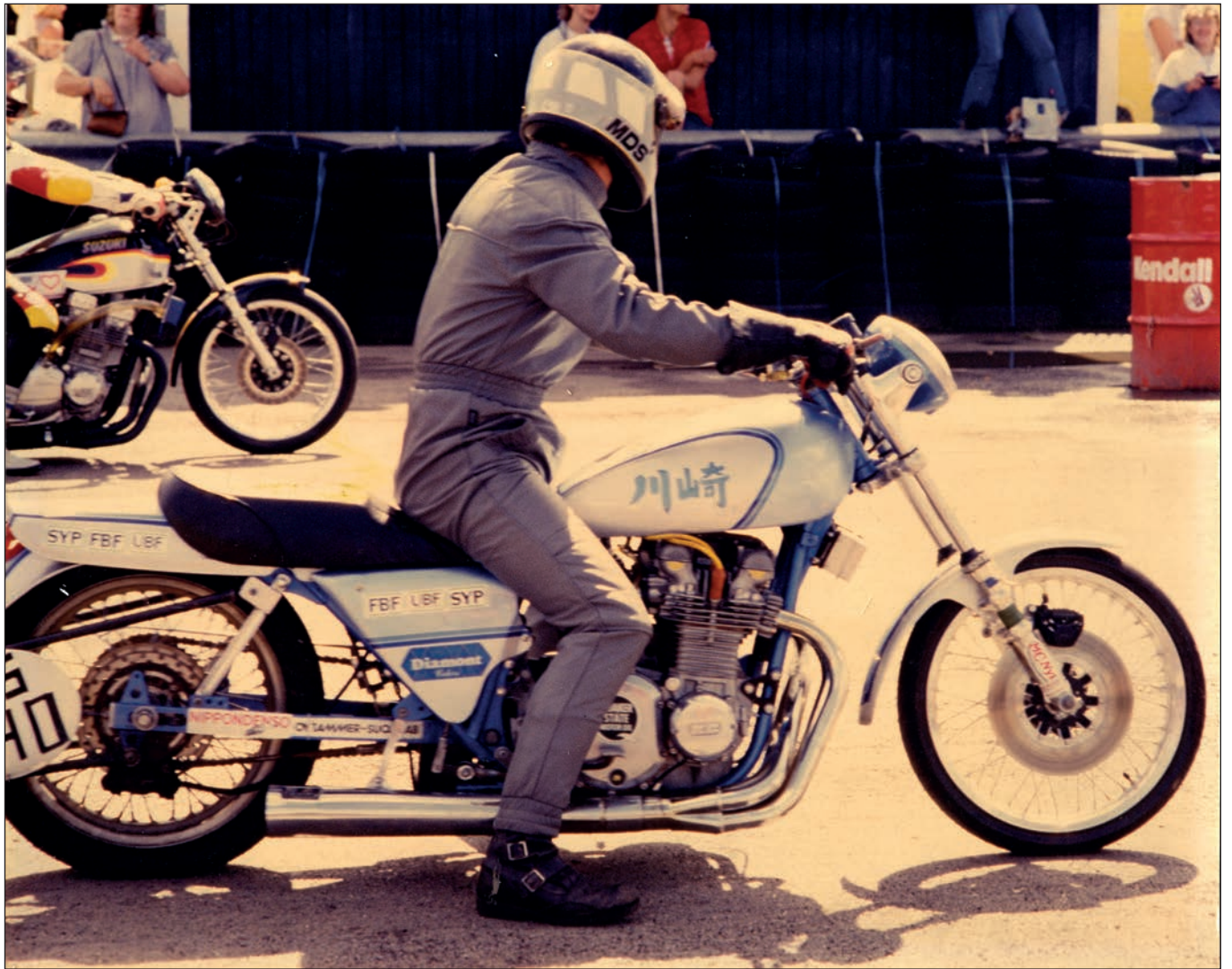
- Pyörää myi kaveri nimeltä **Hans Evers**. Kun lopulta pääsimme Västeråsiin, hän vei meidät talliinsa ja alkoi kertomaan pyörästä. Juttua tuli tekniikasta sekä siitä, millaisia aikoja pyörällä oli ajettu. Me Suomi-pojat taisimme jopa ainakin pääpiirteet jutuista ymmärtääkin. Samalla siinä ihmettelimme kilpalaitetta, jollaista ei oltu Suomessa ikinä ennen edes nähty. Kaupat sovittiin siltä seisomalta, eka erä kauppasummasta maksettiin ja alkoi ehjän pyörän purkaminen. Mukaan pakattiin pyörästä mm. etupää ja lasikuitukatteet. Kaiken kaikkiaan tuo Kawa tuli lopulta Suomeen kolmessa erässä. Tämä lähinnä verotus- ja tullausteknisistä syistä, sillä siihen aikaan kokonaisen moottoripyörän tuominen ulkomailta oli todella kallista ja hankalaa puuhaa, vaikka kyse olisi ollut kilvettömästä kilpapyörästä, muistelee Ilu.



**Suomen ensimmäinen Pro Stock Bike alkaa hahmottumaan Ilun tallissa Tampereella.**







Ryttiksen uusi Pro Stock Kawasaki Mantorpissa, Ruotsissa 1984. (Kuva: Jukka Rautio / Europhoto)

## Ensimmäiset savut kotimaan kamaralla

Talven aikana Ilu teki vielä toisenkin reissun Ruotsiin. Samalla hän maksoi loput kauppasummasta ja nappasi mukaan matkaan pyörän rungon ja muut osat moottoria lukuun ottamatta. Itse motin lupasi Hans tuoda mukanaan Suomeen keväällä samalla kun hän tulisi opettamaan Ilulle ja muulle tiimille pyörän salat.

- Ainahan kaupankäynnissä jotain sattuu ja tuolla kertaa meinasi tulla rahoituksen kanssa ongelmia. Olin jo ennen kaupan tekoa puhunut itselleni erään sponsorin, joka lupasi lähteä mukaan hommaan ja maksaa osan pyörästä. Homma kuitenkin kariutui jo ennen kuin toinen erä tuli maksuun, joten siinä ei auttanut muu kuin lähteä pankkiin lainaa kyselemään. Siihen

maailman aikaan ei tunnettu pikavippejä eikä lainan saanti ollut mikään itsestäänselvyys. Laina kuitenkin myönnettiin ja pyörä saatiin maksettua. Lopulta mukaan tuli myös uusia yhteistyökumppaneita, joten tuo lainakin saatiin hoidettua pois niskasta. Tämä oli onneksi pitkällä kiihdytysurallani ainut kerta, kun jouduin lainarahalla kisatouhuja rahoittamaan, huokailee Ilu.

Kevään korvalla saapui sitten Ilun

**"...eij\*\*\*lauta!  
Tuollako mun  
tarvii lähteä  
ajamaan!"**

tallille odotettu vieras. Hans Evers tuli opettamaan poikia ja toi mukanaan Kawan motin. Pyörän kasaamiseen ja Pro Stock-koulutukseen oli aikaa vain yksi viikonloppu, joten pyörä kasattiin nopeasti ja sen jälkeen Hans kertoi pyörästä ja sen käytöstä kaiken, aivan alkeista lähtien. Kaikki oli Ilulle ja tiimille uutta.

- Opetus alkoi pyörän käynnistämistä, joka sekään ei ollut ihan rutiinijuttu. Pyörässä kun oli vielä vanha kunnan kick start, eli se polkaistiin käyntiin. Siis potkukäynnistys 1200-kuutioisessa, nelipytyisessä ja 15:1 puristuksilla olevassa kiihdytyspyörässä! Eikä tietenkään mitään puolipuristimia tms. Hans näytti moneen kertaan, miten homma tehdään ja korosti meille joka kerta, että väärin tehty käynnistysyritys voi tosiaan katkaista sääriluun. Kun Hans ekan kerran tallin pihassa ruiskutti kaasuttimien kurkuis-





80-luvulla televisioitakin myytiin kiihdytyspyörien kuvilla.



Ryttiksen uusi Pro Stock Kawasaki Mantorpissa, Ruotsissa 1984. (Kuva: Jukka Rautio / Europhoto)

Räyskälä 1986. Vas. Juha Surakka, Erkki Ryttyläinen ja Kari Moisio. (Kuva: Jukka Rautio / Europhoto)



ta huikat sisään ja muutamalla polkaisulla päräytti Kawan tulille, niin kyllä minua todella hirvitti, että mihin sitä nyt oli tullut lähdettyä. Ajattelin, että ei j\*\*\*lauta! Tuollako mun tarvii lähteä ajamaan! Pyörän käyntiäänikin oli aivan erilainen kuin yhdenkään aiemmin kuulemani moottoripyörän. Päässä pyöri vaan, että on siinä Salovaaran pojalla tekemistä, ennen kuin tuon vehkeen kanssa sinuiksi pääsee, Ilu muistelee.

Iluun ja poikien kauhistuksen Kawasakin vieressä ymmärtää, sillä vuonna 1983 Suomessa kilpailtiin vielä pääosin viritetyillä katupyörillä. Nyt viivalle oli Ilun toimesta tulossa Pro Stock Bike, joka vastasi täysin sen aikaisia jenkkien huippupyöriä. Kawa oli viattoman näköinen Z900:sen alkuperäisasua jäljittelevine katteineen. Todellisuus oli kuitenkin aivan jotain muuta. Runko oli vakio Z900:sen, mutta keulakulmaa oli loivennettu ja nokalle oli istutettu Cerianin kisakäyttöön tarkoitettu etuhaarukka. Takaswingi oli tuon ajan tyyppillinen Pro Stock swingi. Se oli kevyt ja 150 mm pidempi kuin alkuperäinen. Iskareiden tilalla oli jäykät tolpat. Swingi oli myyjän ylpeydenaihe. Se oli suunniteltu puhtaasti kiihdytyskäyttöön ja laskelmat sekä piirustukset oli tehty Ruotsissa paikallisessa Teknillisessä korkeakoulussa. Alkuperäisen näköiset tankki, lokasuojat, sivuposket, lamppu yms. olivat kaikki lasikuitua ja niiden alla oli vain hieman reilun litran kokoinen polttoainesäiliö. Vanteet olivat ultrakevyet kiihdytyskäyttöön tarkoitetut ja takana pyöri 18-tuumainen ja 7" (177,8 mm) leveä Drag Racing slicksi. Kone oli 1200-kuutioiseksi suurennettu Kawan tup-

lanokkainen kasiventtiilinen. Männät olivat puhtaasti tähän koneeseen räätälöidyt ja kansi loppuun asti hierottu. Venttiilit olivat niin isot kuin kanteen vaan sai mahtumaan ja nokissakin asteita kotitarpeiksi. Kipinästä huolehti Gerexin kärjetön järjestelmä ja polttoaineen saannista Amalin 33 mm kaasuttimet. Polttoaineena käytettiin puristuksista johtuen bensiiniin ja metanolin seosta (80 % bensaa ja 20 % metkua). Näillä eväillä kone työnsi ulos 160+ heppaa ja lauloi yli 14 000 kierrosta. Nämä tehot siirrettiin tai ainakin yritettiin siirtää rataa jäykkäjousisen vaijerikäyttöisen kytkimen ja viisilovisen paineilmatoimisen laatikon kautta. Tällaisella paketilla Ilu siis lähti kauteen 1983 ja metsästämään Suomen ensimmäistä alle 10 s aikaa.

## Ensin opettelua ja lopulta menestystä

Kuten arvata saattaa, oli aiemmin katupyörien kanssa touhunneille kavereille aidossa Pro Stock Bikessä ensimmäiselle kaudella paljon opeteltavaa. Koneet olivat aiemmin olleet paljon kesympiä ja takarenkaanakin oli pyörinyt normaali katurengas.

- En ollut ikinä ennen ajanut moottoripyörää, jossa on slicksi takana ja sitten tuollaisella piti alkaa kilpailemaan tosissaan ja saada joku burniskin aikaiseksi. Siihen aikaan avustajat olivat burniksessa sallittuja ja alkukausi menttiinkin niin, että äijät pitivät kiinni pyörästä ja minä yritin tehdä mahdollisimman hyvän burniksen. Siinä sitten kauden





Drag Racing EM-osakilpailu  
Mantorp, Ruotsi 1987.

mittaaan aloin puntaroimaan, että mitenköhän tuo onnistuisi ilman kavereita ja siihen pikkuhiljaa siirryttiinkin. Kyllä se siitä sitten lopulta lähti ihan komeasti. Suomen radat olivat myös aivan kamalia tuollaiselle pyörälle. Eihän täällä mitään liimaa siihen aikaan käytetty ja Räyskälässäkin Kawa suttasi tyhjää puoleen matkaan asti. Meillä olikin aina mukana omat liimat. Ensin tehtiin vesimontussa burnis ja sitten kuivalla pinnalla tiimin pojat ruiskivat VHT:tä takapyörän alle. Samalla yritin pyöräyttää rengasta liimassa mahdollisimman hitaasti, että sitä jäisi kunnolla renkaalle ja saisimme pitoa edes viivalla. Oli se aikamoista pioneerityötä, naurahtaa Ilu.

Alkukaudesta Ilun tiimillä riitti ohjelmaa ja oppirahoja maksettiin. Kerran laukka loppui jo viivalle, kun kaasuvaijeri hyppäsi pois paikaltaan juuri kun Ilu oli saamassa lähtökierroksia kohdalleen. Erään toisen kerran taas veto loppui 100 m ennen maalia, koska pyörän akusta loppui virta. Laturiahan ei tällaisessa kilpavehkeessä ollut, joten kipinä katosi koneesta saman tien virran loputtua. Tosissaan

Pro-homma alkoi aukeamaan lahden takana, kun tiimi lähti ajamaan kilpaa tuon ajan Pohjoismaiden suurimpaan Drag Racing -kilpailuun, eli Ruotsin Mantorpin radalla ajettuun Sko Uno Drag Festivaliin.

- Mantorpin reissu oli mahtava, vaikka lopputulos ei mieltä ylentänyt. Ruotsalaiset kilpakumppanit olivat todella ystävällisiä. He neuvoivat meitä kädestä pitäen ja voisi sanoa, että vasta tuossa vaiheessa me ymmärsimme miten Kawan kanssa pitää toimia. Viimeisessä lajitteluviedossa oli lopulta ohjelmaa liiankin kanssa. Itse veto lähti viivalta hyvin ja kaikki oli hienosti, kunnes jarrussa eturengas hirtti kiinni heti kun koskin jarrukahvaan. Keula lähti luonnollisesti saman tien alta ja minusta tuli matkustaja. Vauhtia oli reilut 200 km/h ja siitä lensin ottamaan lähituntumaa Mantorpin rataan.

**"Vauhtia oli reilut  
200 km/h  
ja siitä lensin..."**

Onneakin matkassa oli mukana, sillä pyörä liukui edellä ja minä perässä, joten en saanut pyörää niskaani. Isoilta vammoilta siis vältyttiin, mutta pyörä sai kyllä kipeää. Ruotsalaiset olivat taas erittäin avuliaita ja hommasivat meille osia rikkoontuneiden tilalle. Ohjaustangoissa sai oikein värin valita, kun tarjolla oli kolme eri väri vaihtoehtoa. Stongan lisäksi rikki meni myös sytkäpuolen koneen koppa. Ruotsin pojat lähtivät sitä jostain pajalta hakemaan ja toivat jonkin ajan päästä lainaksi alareunastaan viistetyn kopan. He olivat irrottaneet sen jostakin Road Racing-pyörästä ja lainasivat sen minulle, jotta pääsisin sunnuntaina taas viivalle. Sunnuntiaamuna kuitenkin kytkinkäteni oli pahasti turvoksissa ja en kerta kaikkiaan pystynyt vetämään kytkinkahvasta. Harmitti ihan vietävästi mekaanikkojeni (Aki Järvinen, Jussi Heikkinen, Matti "Moka" Härkönen ja Erkki "Ryttis" Ryttyläinen) puolesta, sillä pojat olivat painaneet pitkän yön kasatessaan pyörää ja sitten en pystynytkään ajamaan. Mutta oli reissu kaikesta huolimatta hyvä ja opettavainen, muistelee Ilu.



Mantorpin reissu ei mennyt todellaan Ilun tiimiltä hukkaan. Oppia oli imetty oikein urakalla ja kausi 1983 huipentui lopulta Räyskälän finaalikisan voittoon. Meriittilistaan tuli myös kaikkien aikojen ensimmäinen Suomessa ajettu 9 s aika ja kauden lopussa Ilun tekemät Suomen ennätyslukemat kirjoitettiin jo muotoon 9,666 s / 218,44 km/h.

## Lisää pyöriä Suomeen

Ilun kerhokaveri Erkki ”Ryttis” Ryttyläinen oli kaudella 1983 toiminut tämän mekaanikkona. Mantorpin reissulla Ryttis tuli uhonneeksi, että Drag Racing on lasten leikkiä ja joutui näiden sanojensa vuoksi lupaamaan, että osallistuu kotimaassa Räyskälän Internationalseihin. Eihän siinä mikään auttanut, vaan sanojensa mittaisena miehenä Ryttis vaihtoi katu-Kawaansa RR-slicksin taakse sekä jäykät tapit takaiskareiden tilalle ja oli mukana viivalla. Ryttis oli myyty. Drag Racing oli hänen lajinsa. Niinpä talven aikana Suomen Pro Stock Bike -kanta kolmin-kertaistui. Sekä Ryttis että **Risto ”Paha-Paavali” Poutiainen** hakivat omat pyöränsä Ruotsin puolelta. Ryttis osti omansa **Erik Hakuliselta**, joka oli käynyt jo edellisenä vuonna kilpailemassa kyseisellä laitteella myös Suomessa. Pyörä oli puhdasverinen Pro Stock ja täysin kilpailukäyttöön tehty. Kadulle sillä ei ollut asiaa... vai oliko?

- Pakkohän uutta pyörää oli testata ennen kauden alkua. Vedimme Hakulisen Erikin kanssa testiä Nokia-Ylöjärvi yhdystiellä Tampereen lähellä. Oli se aika villiä touhua, kun oli aikainen kevät ja lunta vielä tien penkoilla. Siellä me pistimme Pro Stock Bikellä menemään autojen seassa, naureskelee Ryttis.

Ryttiksen Kawa ei ollut mikään lasten lelu. Runko oli ruotsalaisten käsi-alaa, mutta kone oli Kawa-pohjainen, **Russ Collinsin** tekemä ja tilavuudeltaan 1200 kuutioinen. Collins kuuluu Drag Racingin suuriin legendoihin ja muistetaan mm. miehenä, joka ajoi maailman ensimmäisen seitsemän sekunnin ajan (7,86 s vuonna 1975) itse rakentamallaan 3-moottorisella Nitro-

Hondalla. Ryttis olikin heti ensimmäisellä kaudella SM-pisteissä kakkonen ja mestaruuskin oli todella lähellä. Mestaruuden 1984 vei kuitenkin vielä Aki Järvinen viritetyllä katu-Katanallaan.

- Olin voittaa mestaruuden heti ensimmäisellä täydellä kaudella. Homma ratkesi vasta finaalikisan finaalitylähdössä. Minulla oli semissä hajonnut motti ja pyörääni vaihdettiin semin ja finaalin välissä toinen kone **Ruuskasen Keken** Kawasta. Varikolla oli kauhea nippu ihmisiä touhuamassa koneen vaihtoa ja ehdimmekin lopulta finaaliin mukaan. Kaikki tuntui toimivan hienosti, kunnes burniksen jälkeen jarrutin takajarrulla. Emme olleet tohinassa huomanneet, että Ruuskasen koneessa oli erilainen kytkinkoppa ja jarrupoljin jäi jumiin kytkinkopan alle. Minulla makasi siis takajarru päällä koko vedon ajan, ja mitä enemmän se kuumeni, sitä enemmän se tietenkin tarrasi kiinni. Siinä sitten vedin jarrulevy punaisena ja johdinkin 300 metriä, mutta lopussa Aki tuli kuitenkin ohii ja mestaruuteen, muistelee Ryttis.

## Kalustolle päivitystarvetta

Kaudelle 1984 ei Ilun pyörään isoja muutoksia tehty, mutta pyörään käynnäytettiin potkimiseen Ilu oli sen verran kylästynyt, että tiimi sovitti Kawaan vakiostartin. Näillä eväillä ennätyksestä putosi melkein kaksi kymppiä pois ja lukemat paranivat muotoon 9,491 s / 226,70 km/h. Kauteen 1985 mennessä kone kasvoi 1260-kuutioiseksi ja pyörästä poistettiin jälleen startti turhaa painoa tuomasta. Nyt käyttöön tuli ulkopuolinen startteri. Seuraavaksi kaudeksi Kawa sai modernimmat katteet ja leveämmän 9” (228,6mm) takaslicksin. Ryttis kilpaili myös vielä kauden 1985 Kawalla. Talven aikana pyörää vain hiukan vahvistettiin ja ajoasento



### KAWASAKI PRO STOCK BIKE

Kaudet 1983–1984

**Moottori:** Modifioitu Kawasaki Z1000. Kuutioavuus 1200cc. Kansi avarrettu ja kanavat muotoiltu (Arne Herbst, Ruotsi). Isot venttiilit (niin isot kuin vain Kawan kanteen mahtuu. Koot unohtuneet vuosien saatossa). Nokka-akselit Vance&Hines Pro Stock Cams. Männät uniikit, juuri kyseistä konetta varten valmistetut. Puristussuhde 15:1. Alakerta käytännössä vakio. Kaasuttimet Amal 33mm. Sytytysjärjestelmä Gerexin kärjetön. Pakoputkisto CM Performance Philadelphia. Polttoaineena bensiini/metanoli-seos (80/20 %).

**Vaihteisto:** Paineilmatoiminen, 5-vaihteinen, viistetyillä hampailla ja käyttö polkimella. Kytkin vaijerikäyttöinen normaali uiva monilevy, jäykällä jousilla.

**Runko:** Vakio Z900 Kawasaki. Keulakulma muutettu.

**Kate:** Kaikki lasikuitua. Malli otettu Kawasaki Z900 pyörästä.

**Jousitus:** Takahaarukka uniikki, jäykällä tolpile. Etuhaarukka Ceriani.

**Jarrut:** Levyjarrut Grimecan jarrusatuloilla.

**Vanteet:** Campagnolon ultrakevyet race-vanteet. Takana 18x7” slicksi.

**Teho:** 160+ hv / 14 000 rpm

**Paino:** 160 kg

**Kuljettaja:** Ilkka ”Ilu” Salovaara

**Paras aika:** 9,491s / 226,70km/h (1984)





Kutoskoneiden taistelu ja Ilun ensimmäinen kiihdytyskilpailu. Ilu Kawalla ja Jukka "Rola" Eerola CBX Hondalla.

muutettiin Ryttekselle paremmaksi. Kausi 1985 ei kuitenkaan sujunut aivan yhtä hyvin kuin ensimmäinen kausi. Heti kevään tärkein kisa, Mantorpin PM-osakilpailu, päättyi jo lajittelussa konerikkoon ja kausi jatkui koko lailla samoissa merkeissä. Tiimillä oli tekniikan kanssa paljon töitä, mutta samalla tuli myös paljon oppia. Lopputuloksena viides sija SM-pisteissä. Kawa oli kulkenut parhaimmillaan 9,5 s pintaan ja kerännyt loppunopeutta 220-230 km/h. Jenkeissä paineltiin samaan aikaan matalia kaseja, joten lisää vauhtia piti hakea. Aluksi tarkoituksena oli suurentaa Kawa 1428-kuutioiseksi, mutta sitten suunnitelmien tulikin muutos, jonka ansiosta Rytteis kirjoitti historiaa.

## Näin kaatui kuningas

Vuoden 1985 lopulla Ruotsin kova PSB-kuski **Davo Dyckman** oli sitä mieltä, että hän ei silloisella Suzukillaan enää ehdi Euroopan kärjen vauhtiin ja laittoi PSB-Katanansa koneen myyntiin. Erik Hakulinen vinkkasi asiasta Ryttekselle ja kaupat tehtiin. Kone lähti kohti Ylöjärveä. Kone oli Ruotsissa rakennettu 1325-kuutioinen ja kan-

sivelho **Grottiksen** ansiosta pata tuotti selvästi yli 200 heppaa. Rungon Ryttyläinen valmisti itse mekaanikkojensa **Juha Surakan** ja **Kari Moision** kanssa. Toki runko oli pitkälti kopio Dyckmanin rungosta, mutta paljon siinä oli myös tiimin omaa suunnittelua. Etupää otettiin vanhasta Kawasta ja katteet tehtiin Katanan kuosiin. Paketti osoitti heti toimivuutensa, sillä Rytteis lajitteli kauden 1986 ensimmäisessä ulkomaan kisassa, Mantorpin PM-osakilpailussa, mukaan kaavioon.

Sunnuntaina Mantorpissa alkoivat pudotuslähdöt ja Rytteis hiljensi heti ruotsalaisyleisön pamauttaen taululle uudet Euroopan ennätyslukemat 8,59 s / 248 km/h. Tätä seurasi suu auki myös Euroopan Pro Stock Biken ylivoimainen ykkösnimi **Thomas Klarkner**, jonka ennätyksen Rytteis juuri rikkoi. Klarkner oli tuohon aikaan PSB-luokassa täysin suvereeni. Hänellä oli suorat kontaktit jenkkeihin ja Vance&Hinesin pajaan. Klarknerin firma oli myös Vance&Hinesin Euroopan ykkösdiiileri eli hän oli käytännössä yhden maailman isoimman virituspajan tehdaskuski. Hän ei ollut hävinnyt yhtään lähtöä sitten vuoden 1983. Myös Mantorpissa hän eteni jälleen finaaliin,

jossa vastassa oli Suomen Erkki Ryttyläinen.

Finaalissa Klarknerille tuli jo ennen lähtöä ylimääräisiä kuvioita. Sääntöjen mukaan nopeamman ajan ajanut kuljettaja saa valita parissa lähtöradan ja Mantorpin radalla vasen rata oli selvästi parempi. Klarknerin mekaanikot siis työnsivät pyörää vanhasta tottumuksesta vasemmalle radalle. Toimitsijat tulivat hätiin ja käskivät siirtää Klarknerin pyörän oikeanpuoleiselle radalle, sillä muuan Ryttyläinen Suomesta oli juuri pamauttanut uuden Euroopan ennätyksen ja oli siis kisan nopein kuski. Rytteis oli valinnut luonnollisesti paremman eli vasemman radan. Klarknerilla menivät kuviot sekaisin ja valon vaihtuessa vihreäksi hänen Suzukinsa alkoi kiemurtelemaan. Sen sijaan Rytteksen punainen Levi's Katana painoi luotisuoraan ja paineilmasifteri paukutti tasaisesti isompia pykälää sisään. Lopulta taululle rävähti ajat: Ryttyläinen 8,767 s / 243 km/h ja Klarkner 9,11 s / 244 km/h. Voittaja Ryttyläinen ja Klarknerille ensimmäinen tappio yli neljään vuoteen!

- Kyllä Mantorpin kevätkisan voitto 1986 ja EE-aika ovat urani hienoimmat hetket. Häviö oli kova pala Klarkneril-



le. Se oli todella suuri juttu Ruotsissa ja Euroopassa yleensäkin. Esimerkiksi Expressenin (vrt. Suomen Ilta-Sanomat) urheilusivuilla oli kisan jälkeen suuret otsikot "Kungen är död!!!" (Kuningas on kuollut!!!). Tämän kisan jälkeen Klarkner ei ollutkaan enää voittamaton, vaan myös hän alkoi välillä hävitä kuten muutkin kuskit. Henkinen yliote oli kadonnut. Kisan jälkeen hain palkinnon Miss Ruotsilta, Ruotsin televisio haastatteli minua ja voittobilet olivat todella ikimuistoiset, naureskelee Ryttyis.

Ryttyksen EE-aika 8,59 s oli todella kova, sillä Davo Dyckman oli juuri tällä samalla koneella ja samantyyppisellä Katanalla ajanut parhaillaan vain 8,72 s ajan. Mitä ihmettä Ryttyläisen tiimi oli tehnyt?

- Kyllä se meidän runko vaan oli niin hyvä! Se oli jäykempi kuin Davon eikä näin ollen hukannut moottoritehoja vääntyilyyn ja pyörä meni suoraan. Koneelle emme tehneet muuta kuin purimme sen ja kasasimme todella tarkasti. Blueprintattiin kaikki viimeisen päälle. Davoa varmaan harmitti koneen myynti, sillä en tämän jälkeen hävinnyt Davolle urani aikana yhtään lähtöä, vaikka kohtasimme kyllä monesti, muistelee Ryttyis.

Loppukausikin meni Ryttyläiseltä koko lailla putkeen. Jälkimmäisessä PM-osakilpailussa Virtasalmella tuli myös Pohjoismaiden mestaruus ja SM-pisteissäkin tuli hopeaa. Myös Ruotsin mestaruus olisi Ryttykselle tullut, ellei Katanan kone olisi Orsan kisassa oksentanut jo lajittelussa. Myös naapurimaan mestaruustaistossa Ryttyis nappasi lopulta kakkospytyn. Kausi 1987 painettiin samalla paketilla. Menestystä tuli jälleen ja kauden loppuksi Ryttyläinen pääsi pokkaamaan myös himoitun SM-kullan.

## Kaudella 1988 kaatumisia

Kaudeksi 1988 Pro Stockin säännöt muuttuivat niin Jenkeissä kuin Euroopassakin. Entisen 18-tuumaisen vanteen tilalle sallittiin 15-tuumainen ja renkaaksi muuttui korkea-profiilinen ja 10-tuumaa leveä auton slicksi. Sääntömuutosta seurasi Pro Stock-pyörien kaatumatauti Atlantin molemmin puolin.

Ilu sinnitteli vielä jo vanhanaikaiseksi jääneellä kalustolla. Ennen Pro Stock Kawasta luopumista siihen tuli vielä keran yksi isompi päivitys, kun kone kasvatettiin 1395-kuutioiseksi ja kanneksi vaihtui GPZ Kawan kansi. Näillä Ilu ajoi kauden 1988. Sen jälkeen pyörä meni vaihtoon.

- Kyllä ajat Kawasakin kanssa oli melkoista taistelua. Lähinnä vaihdelaatikko ahdisti koko ajan. En osaa vieläkään sanoa, oliko laatikko vain niin huono vai loppuiko meillä tietotaito sen kanssa. Tällaisella paineilmalaatikolla kytkintä käytetään vain lähdössä ja loput pykälät paukutetaan sisään täysi veto päällä. Jostain syystä kuitenkin löysimme liian usein lähdöissä välivapaat pykälien välistä ja veto oli aina saman tien pilalla. Tehoa Kawassa kyllä oli, sillä parhaimmillaan se laukkasi korkeita kasin aikoja, muistelee Ilu.

Ryttyis taas päivitti heti pyöräänsä uusien sääntöjen mukaisen läskin taakse. Nutulleenhan siinä menttiin.



**Pro Stock Biken alkuaikoina radan liimauskin suoritettiin itse. Liimamestarina Matti "Moka" Härkönen.**

- Kukaan ei tiennyt, että uudella löysäreunaisella slicksilä ei voinut jarruttaa takajarrulla oikeastaan yhtään. Jarrutimme vanhaan tapaan ja kun Good Yearin slicksistä tulikin kumipallo jarrutuksessa, niin se heitti pyörän välittömästi katolle. Miehiä kaatui jatkuvasti. Good Yearin sen ajan slicksit olivat liian löysiä ja rehellisesti sanottuna surkeita. Myöhemmät Mickey Thompsonit olivat paljon parempia. Pidemmissä nitropyörissä ei ongelma ollut aivan yhtä paha kuin lyhytakselivälisissä, kevyissä Pro Stockeissa, kertoo Ryttyis ongelmista.

- Kaaduinaudella 1988 parikin kertaa. Virtasalmen PM-osakilpailun kaatuminen on jäänyt hyvin mieleen. Kaaduina perjantaina ensimmäisenä lajittelupäivänä ja jouduin sairaalaan. Vasen jalkapöytä murtui ja vasemmassa kämmenselässä oli kahden euron kolikon kokoinen reikä sekä jänne poikki. Siellä sitten makasin ja odotin röntgeniä Pieksämäen aluesairaalassa, kun tiimin pojat (Surakka ja Moisio) tulivat kysymään, että mitä tehdään? Pyörän voisi saada nippuun. Minä sanoin, että ei muuta kun hommiin! Kerroin myös, että keula on hajalla, mutta voin hakea ehjän Helsingistä **Sundströmin Tonilta**, kun pääsen ulos sairaalasta. Pojat lähtivät kasaamaan pyörää Ylöjärvelle ja minä yötä myöten kohti Helsinkiä. Lauantaiaamuna aikaisin olin uuden keulan kanssa tallilla. Kasattiin pyörä ja **Saarion Jussi** veti sen vielä väriinkin. Varmistin puhelimella, että perjantain aikani oli riittänyt kaaviopaikkaan ja sitten lähdimme aikaisin sunnuntaiamuna kohti Virtasalmea. No, voitoin sitten kaikki lähdöt ja koko kisan. Eikä siellä ihan köykäsiä äijiä vastassa ollutkaan. Pudotin mm. Ruuskasen Keken ja Davo Dyckmanin, virnuilee Ryttyis.

## Hullut vuodet

Kauden 1988 jälkeen Ryttyläisen oli todettava, että legendaarinen Levi's Katana oli jäänyt vanhanaikaiseksi. Katana oli jämähtänyt ajoissa siihen 8,5 s tuntumaan ja parhaimmillaan Ryttyis oli vetäissyt juuri ja juuri 8,4 s puolelle. Kaudella 1988 Suomessa Pro Stockereita hallitsi Keijo Ruuska-



Line-up fiiliksiä Mantorpissa 1985.

nen. Hän oli hakenut Jenkeistä aivan viimeistä huutoa olevan Vance&Hines-pajan tekemän 1260-kuutioisen pyörän. Samanlaisen, jolla myös NHRA:n kärki kiihdytteli. Tällä pyörällä Ruuskanen paukutteli Suomessa parhaimmillaan 8,20 s aikoja. Kautta 1989 silmälläpitäen myös Ryttyläinen suunnisti pyöräkaupoille Atlantin taakse. Mukaan tarttui 1327-kuutioinen Suzuki, jonka koneen oli tehnyt **Mike Keyte**, siis itse legendaarinen SuperbikeMike. Runko oli Kosmanin tekemä huipputuote ja katteet modernit Suzuki GSX1100F:n muotoihin perustuvat. Tehoja koneeseen SuperbikeMike oli taikonut 244 hv ja pyörälle lupailtiin seiskan aikoja, eli aivan samaa vauhtia mitä NHRA:n kärki tuuppasi. Mike oli itse pyörällä vetänyt laittomalla isolohkokoneella (1570cc) 7,6 s ajan ja sääntöjen mukaisella pienemmällä motillakin oli menety seiskalle. Kaikki näytti siis hyvältä, mutta kuinka kävikään.

- 1989 oli elämäni kallein kausi. Kaikki rahat menivät, niin omat kuin sponseilta saadutkin. Pyörä oli nopea, mutta epävarma. Kansi hajoili koko ajan. Se oli loppuun asti portattu, mutta sitä ei oltu yhtään vahvistettu. Kutsuimme sitä pitsikanneksi, sillä se käytännössä mureni käsiin ja siitä irtoi paloja. Kansi on minulla vieläkin jossakin varaston hyllyllä muistona kaudesta. Kansiongelmien lisäksi hajoilivat vaihdelaatikat. Pyörässä oli Orient

Expressin automaattiloota ja silloin ne oli tehty aivan liian tiukoilla välyksillä. Loota on samanlainen kuin mitä nykyäänkin käytetään, esim. Jenkkien Pro Mod Bike -luokassa, mutta nykyään se tehdään suuremmilla välyksillä. Itse asiassa Vance&Hines keksi ensimmäisenä, mikä lootan ongelma oli ja alkoi menestyksekkäästi myymään siitä omaa modifikaatiotaan. Parhaimmillaan tämä Suzuki kulki 8,0 s loppareiden ollessa jotain 260-270 km/h. Kausi oli kuitenkin käynyt todella kalliiksi, joten päätin kauden 1989 lopuksi nostaa Suzukin pukkien päälle ja lopettaa koko homman. Lisäksi naimisiin menon myötä perheasiatkin nousivat vahvemmin esiin, kertoi Ryttyläinen.

## "1989 oli elämäni kallein kausi..."

Lootaongelmiin hermostuttuaan myös Ilulle tuli eteen pyörän vaihto. Jutellessaan kauden 1988 aikana Keijo "Keke" Ruuskasen kanssa hän sai tietää, että tämän perheen toinen Suzuki voisi olla tulossa myyntiin tuon kauden jälkeen, koska sen kuljettajalle **Susanne Nicolille** oli tulossa uusi nopeampi pyörä Jenkeistä. Kaupat teh-



Vertailun vuoksi kuva myös tämän päivän Pro Stock Bikeesta. Kuvassa vuoden 2019 EM hopealle kiihdyttänyt Janne Koskinen. Mielenkiintoista on, että tämän päivän Pro Stock Suzukit perustuvat vieläkin pomminkestävään vuonna 1980 esiteltyn Suzuki GSX:n koneeseen. Muut nelipyytyisten alakerrat eivät ole tätä leikkiä kestäneet. Tosin nykyään kannot ja lohko ovat billet-tavaraa ja kuutiotilavuuskin on kasvanut yli 1800-kuutioon. Harley-Davidson pohjaiset moottorit ovat nykyisin ainoa Suzukin haastaja tässä ryhmässä. Euroopan kovin PSB-aika on tällä hetkellä ruotsalaisen Kalle Lyrenin noteeraus 6,950 s / 308 km/h. (Kuva: Pasi Uponen / uponenphotography)

tiinkin kauden lopussa ja viisi vuotta Ilua palvellut Kawa lähti vaihdokkina Kekelle. Tämä uusi Suzuki ei kuitenkaan aivan Pro Stockin kärkeen enää niihin aikoihin yltänyt ja Ilu kilpailikin sillä vaihtelevalla menestyksellä vuorotellen Pro Stock Bike- ja Competition Bike -ryhmissä aina kauteen 1999 asti. Lopettaminen tuli ajankohtaiseksi 1999 yökisassa, jossa Suzukista meni lohko halki ja sen jälkeen Ilu päätti heittää hanskat tiskiinkin. Kyseinen pyörä on kuitenkin vieläkin Ilun omistuksessa.

- Ei se aina herkkua ollut Suzukillaakaan kilpaileminen. Pyörä soi hälyttävällä tahdilla muun muassa keinuja ja venttiileitä. Muistan esimerkiksi yhden episodin, kun tulimme Alastaron kisan jälkeen kotitallille ja aloimme huoltamaan pyörää. Viimeinen veto kisassa oli mennyt hyvin ja olin sammuttanut pyörän normaalisti. Tarkistimme koneen yläkerran ja kaikki oli kunnossa. Mietittiin siinä, että turhaa sitä alakertaa on ehjistä koneesta purkaa, mutta lopulta sitten kuitenkin yksissä tuumin



päätettiin kurkata sinnekin. Purin alakerran ja kun nappasin kumpurasta kiinni, niin sehän tuli ulos kahtena kappaaleena! Se oli tarkalleen keskeltä poikki. En vieläkään ymmärrä, miten se oli voinut hajota rikkomatta mitään muuta, muistelee Ilu.

Pohjoismaiden Pro Stock Biken taso oli todella kova 80-90 -lukujen taitteessa. Lähes kaikki kärkimiehet hakivat huippupyöriä Jenkeistä ja maailmanmestareilta ostettiin pyöriä suoraan alta ja tuotiin tänne Pohjolaan. Esimerkiksi **Veli ”Jappe” Malin** osti hallitsevan NHRA:n mestarin ja maailman ensimmäisen PSB:n seiskan ajan ajaneen **Dave Schulzin** Kawasakin kahden ekan NHRA osakilpailun jälkeen suoraan radalta ja toi sen Suomeen. Näihin aikoihin SM-sarjan Drag Racing -kilpailuja oli paikan päällä seuraamassa parhaimmillaan yli 10 000 katsojaa. Myös kaikki suuret sanomalehdet ja iltapäivälehdet uutisoivat näkyvästi myös kaksipyöräisten Drag Racingistä ja kiihdytyskalustoa näkyi lehti- ja tv-mainosten vetonaulana. Parhaat äijät vetikin Pohjoismaissa ainoastaan 0,1-0,2s hitaampia aikoja kuin mestarit Jenkeissä. Ratojen tasossa oli kuitenkin vielä siihen aikaan todella suuri ero Euroopan ja Amerikan välillä.

- Silloin oli paljon äijiä, jotka ajoivat lujaa ja satsasivat lajiin oikein tosissaan. Siitä se kilpavarustelu sitten lähti. Voisi sanoa, että homma jopa lähti paikoitellen vähän kärsistä, mutta sellaista Drag Racing on aina ollut ja on vielä nykyisinkin. Se vaan vie mukanaan ja realiteetit hämärtyvät, analysoi Ryttilä Pro Stock Biken hulluja vuosia.

## Luopumisen vaikeus

Kauden 1989 lopettamispäätös ei Ryttilällä kauaa kestänyt. Vuonna 1990 ennen juhannuskisaa soi puhelin ja **Sundströmin Tomi** kertoili, että hänellä olisi hyvä ja nopea PSB-pyörä, mutta nykyinen kuski ei ole saanut siitä parasta irti, joten kiinnostaisiko Ryttilä ajaa sillä juhannuskisa. Ryttilä mietti pitkään, eli kaikki viisi sekuntia ja lupasi ajaa.

- Lupasin Sundströmille ajaa juhannuskisan ja painuin Virtasalmelle ajovarusteet kainalossa. Siellä piti olla jonkun jeesaamassa, mutta paikalla olikin pelkkä pyörä. Sain sitten lopulta **Aallon Juken** jeesaamaan ja ajoin heti lajittelun kolmoseksi sekunnin kovemalla ajalla kuin pyörällä oli kukaan ennen ajanut. Pudotusrundeillakin pääsin semiin asti, jossa sitten hävisin Ruuskasen Kekelle. Siitä se sitten taas lähti ja ajoin pyörällä kauden 1990 loppuun ja koko seuraavan kauden. Pyörä oli kohtuullisen hyvä. Siinä oli Suomessa tehty rautarunko ja myös kotimaassa kutitettu pata. Kansi tosin oli Vance&Hinesin tavaraa. Parhaaksi ajakseni tällä pyörällä jäi 8,28 s, muistelee Ryttilä.

Viimeisen kerran tositoimissa (toistaiseksi) Ryttilä nähtiin 1995, kun hän kävi muutamassa kisassa ulkoiluttamassa vanhaa Stockeriaan. Pyörän runko ja keula olivat kauden 1988 fillarista, mutta päivitetty Gixerin katteilla. Moottori ja magnesiumvanteet olivat Sundströmin Tonin pyörästä. Tulostakin syntyi. Ensimmäisessä kisassa semiin, yökisassa voitto ja sateen vuoksi keskeytetyssä finaalikisassa lajittelun ykkössija. Parhaimmillaan tämä paketti tuuppasi 8,0 s aiko-

Tiukkailmeinen Pro Stock -kuski Ilkka ”Ilu” Salovaara 1986.



ja. Mekaanikkoina 1995 pyörivät tutut naamat, tuleva Top Fuel Bike -kuski **Kai Selkämaa** sekä vuoden 1984 PSB:n Suomen Mestari **Järvisen Aki**.

Ilu kilpailutauko taas venyi lopulta hiukan oletettua pidemmäksi. Jutun kirjoittajakin muistaa vuosien mittaan monta keskustelua Ilun kanssa Alastaron varikolla ja aina yhtenä aiheena on noussut esiin radoille paluu. Valmis pyörä kun kuitenkin oli tallissa. Comebackin Ilu tekikin sitten lopulta vuonna 2016 ja tyylikkäästi. FHRA oli yllättäen saanut pitkästä aikaa ympäristöluvan järjestää SM-finaalin yökilpailuna ja se oli Ilulle tiimeineen lopullinen sykäys taistua Suzuki jälleen 17 vuoden tauon jälkeen radoille. Kun kerran homma loppui vuonna 1999 yökisaan, niin olihan paluukin tehtävä tämän legendaarisen tapahtuman kanssa yhdessä. SM-sarjassa Pro Stockissa ei kilpailla ja eipä Suzuki enää nykyisille peleille siinä ryhmässä pärjäisikään, joten Ilu ilmoittautui Funny Bike -ryhmään. Tavoitteena oli lähinnä ryhmän nimen mukaisesti hauskanpito ja kilpailufiiliksestä nauttiminen. Paluu muistutti kuitenkin Ilua ja hänen luottomekaanikkojaan **Erkka Niemistä** ja **Mauri ”Mauke” Salmea** ikävästi menneistä vuosista. Tekniikka nimittäin temppuili jälleen ja comeback jäi toistaiseksi vain yhteen täyskaasuvetoon kytkimen totaalisen tuhon vuoksi. •

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)



# CLASSIC MOTORSHOW

Lahti • Finland

## MUISTOJEN AJONEUVOT LAHDEN MESSUKESKUKSESSA

# 30.4.-1.5.2022 LAHTI

TEEMANA

## TYÖN SANKARIT – AJONEUVOT TÖISSÄ

“MUSEOIÄSSÄ”

Tänä vuonna museoiän  
täyttävät ajoneuvomallit

OMISTAJIEN  
HELMET

AUTOJA, MOOTTORIPYÖRIÄ, MOOTTORIKELKKOJA, MOPOJA, TYÖ-  
KONEITA, TRAKTOREITA, RASKASTA KALUSTOA, PIENOISMALLEJA,  
MERKKIKERHOJA, KAUPPIAITA, KUNNOSTAJIA, ASiantuntijoita,  
OHEISOHJELMAA JA PALJON MUUTA!

Liput

Päivälippu 25 €  
Eläkeläiset 20 €  
7-15 vuotiaat 10 €

Avoinna

La 30.4. klo 9-17  
Su 1.5. klo 10-17

Alle 7 v. veloituksetta aikuisen seurassa



# Imatranajot pähkinänkuoressa

Jos suurelta yleisöltä kysytään Suomessa ajetuista TT/RR-kilpailuista, niin kolme kovinta varmasti ovat Eläintarhanajot, Pyynikinajot ja Imatranajot.

**E**ltsu ja Pyynikki ovat jo historiaa, mutta Imatranajo jatkaa elämistään entistä vahvempana. Kerrataanpa hiukan Imatranajojen historiaa vuosien varrelta...

Ensimmäisen kerran Imatralla ajettiin 7.6.1953 kansallisena kilpailuna. Rata oli 3050 metrin pituinen, sekoitus sorapintaisia ja kestopintaisia osuuksia. Alkuvuosina radalla nähtiin myös autoluokkia. Tämän jälkeen seurasi pitkä tauko, mutta uuden kilpailun järjestäminen hautui koko ajan mielessä. 60-luvulle tultaessa, alkoi ajatus isommista kilpailuista nostamaan päätään. 1962 ruotsalainen **Ragnar Gullberg**, SVEMON:n pääsihteeri oli tarkastamassa Tampereella Pyynikin rataa kilpailuja varten ja samalla Suomen visiitillä hän kävi myös Imatralla, jota pidettiin vahvana ehdokkaana Suomen MM-osakilpailun pitopaikaksi. Rata oli tuolloin kasvanut 6,2 kilometriin, leveyden vaihdellessa seitsemästä kahteentoista metriin.

**2.9.1962:** voidaan kirjoittaa kansainvälisten kilpailujen alkaneen Imatran Vuoksen varrella. Ensimmäisessä kansainvälisessä Imatranajoissa oli yhdeksän ulkomaalaista kuljettajaa, muiden edustaessa kotimaatamme. Aikauden lehdet kertovat kilpailun olleen täysosuma, katsojia kilpailu veti paikalle arviolta 14 000.

**1964:** Ensimmäinen GP-sarjan MM-osakilpailu

Kilpailuun asetettiin kovat ennako odotukset parin aiemman vuoden perusteella. Radan tarkastanut **Henryk Burik** totesi Imatran kauppalan valmisteleen maailman parhaille moottoripyöräilijöille heidän mainettaan ja taitojaan vastaavan areenan. Hän kiitti kauppalaa, joka oli käyttänyt radan kunnostukseen erittäin merkittävän summan rahaa. Itse kilpailu ajettiin neljän soolukokan voimin eli 50-, 125-, 350- ja 500- kuutioisten voimin. Pyörämerkkejä kilpailussa oli 15 erilaista.

**1965: Agostinin** aikakausi alkaa

Giacomo Agostini osallistui Imatranajoissa kahteen eri luokkaan, 350 ja 500-sataa kuutioisiin ja voitti ne molemmat. 500-kuutioisten voitto oli Agostinille ensimmäinen hänen uransa aikana saamistaan 68 voitosta kuninkuusluokassa. Imatranajojen viivalla nähtiin suomalaisuuden sisun huipentuma. **Tauno Nurmi** osallistui 350-kuutioisten luokkaan, itse valmistamallaan pyörällä, jossa oli hänen itsensä suunnittelema ja valmistama V-8 moottori. V-8 oli harvinaisuus GP-sarjassa ja muuallakin, ainoastaan Moto Guzzi oli rakentanut ja ajanut samanlaisella 1957, mutta astetta isommassa 500-kuutioisten luokassa. Nurmen V-8



## Jarno Saarinen kolmipuolikkaissa -71

ensiesiintyminen jäi radalla vähiin, koska moottori leikkasi kiinni. Lupaava moottorihanke ei lopulta saanut tuulta alleen. Jotta Nurmi olisi projektissaan onnistunut, olisi se tarvinnut merkittävää ulkopuolista rahoitusta.

### 1966: Hailwood vastaan Agostini

Vuoden 1966 kohokohtia olivan kahden TT-maailman suuruuden Mike Hailwoodin ja Giacomo Agostinin kohtaaminen radalla. Tunnelma oli käsinkosketeltavissa, kun kaihuttimista kuului: Seuraavassa erässä Hailwood vastaan Agostini. Hailwood voitti 250 ja 350-kuutioisten luokat, Agostinin viedessä kununkuusluokan pokaalin.

### 1967: Viimeiset kaksipäiväiset kilpailut

Imatralla nähtiin ensimmäistä kertaa mukana sivuvauunu-luokka. Tämä tarkoitti, että 350-kuutioisten luokka jäi pois kilpailuohjelmasta. Järjestäjillä oli käytössä ensimmäistä kertaa maalikamera, jolla pystyttiin ratkaisemaan tiukat lopputaistelut oikeudenmukaisesti.

### 1968: Jarno Saarisen ensiesiintyminen Imatralla

Vuoden 1968 Imatran GP kilpailuun pyrki ennätyskelliset 175 kuljettajaa 18 eri maasta. Mukana olivat myös Neuvostoliittolaiset **Endel Kiisa** ja **Nikolai Sevastnov** Vostok-pyörillään neljän vuoden tauon jälkeen. Suomi oli edustettuna 21 kuljettajan joukolla. Suomessa oli vuonna 1968 78 luokiteltua TT-kuljettajaa, joten prosentuaalisesti suuri joukko ajajiamme oli mukana näyttämässä taitojaan. Mukaan oli hyväksytty myös Jarno Saarinen 125-kuutioisiin, joka lopulta sijoittui sijalle 11 hänen ensimmäisessä GP-sarjan osakilpailussa.

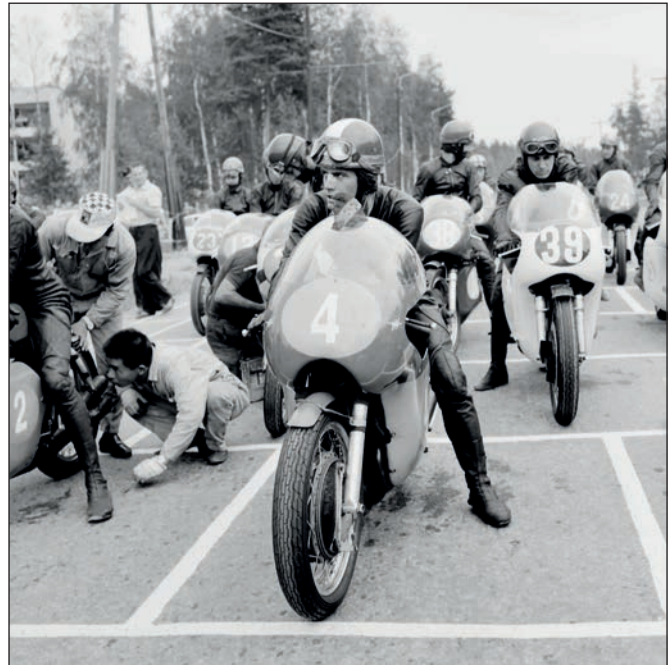
### 1969: 30 000 katsojaa

Ensimmäinen Imatra-viikko huipentui sunnuntaina 30 000 katsojan seuratussa onnistuneita MM-kilpailuja. Agostini voitti suvereenisti molemmat ajamansa luokat, eli 350- ja 500-kuutioiset. 500-kuutioisissa Suomen **Hannu Kuparinen** ajoi neljänneksi Matchless pyörällä. -Imatralta on jäänyt hyvät muistot, järjestelyt toimivat erinomaisesti ja kaikki toimi täsmällisesti. Sen aikaisen mittapuun mukaan rata oli hyvässä kunossa, vaikka yhdessä kohdassa rataa puut olivat aika lähellä, Kuparinen kertoi.

### 1970: Kisakoneistossa 1500 henkilöä

Kaikki Imatran seudun hotellit, matkustajakodit ja reilut 200 yksityismajoitusta olivat täynnä. Imatralle oli perustettu myös neljä ylimääräistä leirintäaluetta. Yleisöllä oli kovat odotukset, olivathan suomalaiset ajajat Jarno Saarisen johdolla nousemassa TT-ajojen huipulle. 250-kuutioisten luokassa ”Paroni” oli yhteispisteissä ennen Imtraa toisena ja 350-kuutioisissa **Martti Pesonen** oli pistetaulukossa kolmantena. Lisäksi pisteillä olivat **Teuvo Länsivuori** ja **Seppo Kangasniemi**.

Agostini näytti suuruutensa ja voitti molemmat isot luokat leikitellen. Suomalaisilla oli ongelmia kaluston kanssa, esim. Jarno Saariselta katkesi kampaikselsi.



1966 Giacomo Agostini valmistautuu 350-kuutioisten lähtöön.

kat leikitellen. Suomalaisilla oli ongelmia kaluston kanssa, esim. Jarno Saariselta katkesi kampaikselsi.

### 1971: Imatra sai kaupunkioikeudet

Jarno Saarinen oli noussut TT-ajojen maailman kärkeen hätyytelessään Agostinia. Kaksikon kamppailu oli etukäteen suurin odotettu vetonaula. Varikolla oli erikoinen tilanne, Agostinia ei siellä näkynyt. MV Agusta-talli oli vuokrannut lähtöpaikan lähellä olleen huoltoaseman, muiden ollessa tavallisella urheilukentällä. Tuloslistalla Saarinen oli paras suomalainen, 250-kuutioisissa sija 6. ja 350-kuutioisissa sijalla 2. Varikolle jouduttiin kutsumaan palokunta, virallinen syy oli puuceen syttyminen, mutta käytännössä kaikki ajajat tiesivät, että yksi heistä poltti sen yhteisellä päätöksellä protestiksi varikon surkeita olosuhteita vastaan. Maksaneita katsojia Imatralla kirjattiin 41 000, kisapäivänä reilut 30 000.

### 1972: Saarinen kruunattiin mestariksi

Heinäkuun viimeisenä sunnuntaina katsojat pidättelivät henkeään. Jarno Saarinen varmistaisi ensimmäisen maailmanmestaruuden 250-kuutioisten luokassa, jos hän voittaisi kilpailun. Ruutulippu heilahti ja 50 000 tuhannen hengen katsomo repesi riemuun, Jarno Saarinen oli maailmanmestari.

### 1973: Ennätysyleisö.

Monzassa tapahtunut kohtalokas joukkokolari vei lajin ykkösnimeksi nousseen Jarno Saarisen viimeiselle ruutulipulle. Teuvo Länsivuori sai ajettavakseen Saarisen varapyörät Arwidon-tiimissä.

Kilpailuun oli anonut pääsyä lähes 300 ajajajaa, joista 145 hyväksyttiin. Teuvo Länsivuoren kilpailu keskeytyi kaatumiseen, Agostinin viedessä voiton 350-kuutioisissa.

Mainittakoon että kaudella 1973 Länsivuori sai kuljettajista eniten bruttopisteitä, mutta lopputuloksiin laskettiin vain kuusi parasta osakilpailua jokaiselta kuljettajalta. Länsivuori sai kuitenkin kuunnella kansallislauluamme 250-luokan voittajan korokkeella.

#### 1974: Miljoonapotti Imatralle

Varovaisenkin arvion mukaan, kilpailut jättivät paikkakunnalle rahaa 2,0–2,4 miljoonan markan edestä. Teuvo Länsivuori oli nyt mukana Yamahan tehdaskuljettajana, parinaan Giacomo Agostini. Agostini oli kuitenkin Imatralta poissa, loukattuaan olkapäänsä edellisessä GP:ssä Ruotsin Anderstorpissa. Rataa oli parannettu edellisinä vuonna kuskien tekemän vetoomuksen ansiosta, uutta päällystystä vedettiin 2,5 kilometrin matkalle, radan heikoimpaan kohtaan Savikantaan. 500-kuutioisissa **Phil Readin** voitto oli viimeinen vuosikymmeniin nelitahtisella pyörällä.

#### 1975: Imatranajot menivät miljoonille kuulijoille

**Chris Carter** selosti Imatranajoja kuuden lähetyksen verran Britanniassa. Radion välityksellä miljoonat kuulijat saivat turettä tietoa Suomesta. Teuvo Länsivuori ajoi **Barry Sheenen** tallikaverina Suzukilla. Länsivuori ajoi toiseksi, edellään vain Agostini.

#### 1976: Yleisömäärä vähenee

500-luokan mestrauuden varmistam-

nut Barry Sheene ei enää vaivautunut tulla Suomeen. Keskustelu yhä kovenevista nopeuksista nosti päätään. Myös järjestäjille katuradan kuntoonlaittaminen ja yleisömäärän hallitseminen alkoi olla ylivoimainen tehtävä. Yleisömäärä tippui vuoteen 1975 verrattuna 14 000 katsojalla. Myös IMK:n tulot ajoista vähenivät huomattavasti.

#### 1977: Katuradoista halutaan eroon

**Johnny Cecotto** ajoi Yamahallaan

## "...aika-ajoissa mitattiin Esko Kupariselle pääsuoralla nopeudeksi 264 km/h..."

nopeimmalla kierroksella ennätyslististä 172,4 km/h keskivauhtia. 350 kuutioisissa Japanin **Takazumi Katayama** varmisti voittonsa maailmanmestaruuden, joka oli ensimmäinen japanilaiselle kuljettajalle. Kouvolan **Seppo Rossi** ajoi samassa luokassa seitsemänneksi, samalla saavuttaen ensimmäiset MM-pisteensä.

#### 1979: Valituksia liikkeellä

Kansainvälinen moottoriliitto oli kirjelmöinyt jo edellisenä vuonna, ettei Imatranajoja voida järjestää entisenkuntoisella radalla. Radan muutosten jälkeen, kilpailu voitiin pitää, mutta sinnikkäimmät valittajat veivät asiansa korkeimpaan valitusporttaaseen asti. Kerholle koitui kuluja useita kymmeniä tuhansia markkoja asian käsittelystä. Starttilistat saatiin kuitenkin täyteen. Suomalaisten suurimmat odotukset lepäsivät **Pentti Korhosen**, **Pekka Nurmen** ja **Markku Matikaisen** harteilla. Parhaasta suomalaissijoituksesta vastasi kuopiolainen **Matti Kinnunen**, joka ajoi piikkiluokassa toiselle sijalle. Pentti Korhonen ajoi astetta isommassa luokassa kolmanneksi.

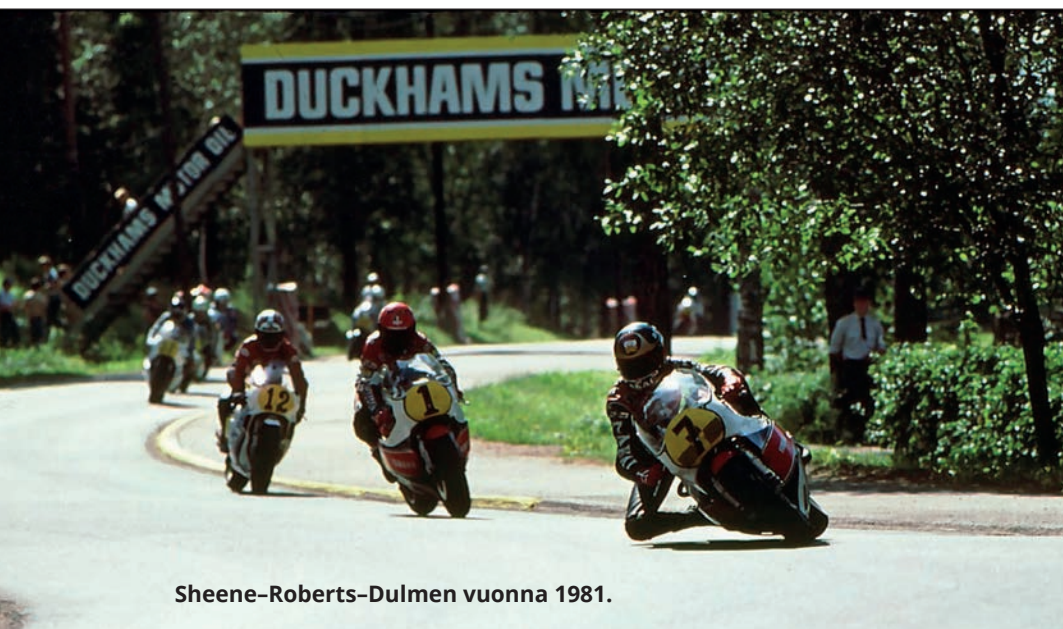
#### 1982: Viimeinen kerta MM-tasolla

FIM oli tiputtanut Imatranajoista 500-luokan kokonaan pois, joten kilpailu ajettiin 125-, 250-, 350- ja sivuvaunujen kesken. Sivuvaunujen kilpailu osoittautui kohtalokkaaksi, englantilainen **Jock Taylor** yhdessä purkkiorjansa **Bengt Johanssonin** kanssa sinkoutui vesilammikosta sähkötolppaan kilpailun neljännellä kierroksella. Ensiapuryhmän irroittaessa puristuksissa olevaa Tayloria, suomalaispari **Niinivaara-Bienek** ajoivat myös ulos radalta ja osuivat kahteen auttamassa olleeseen henkilökunnan jäseneseen. Tällöin Bienek ja auttajat loukkaantuivat myös. Taylor kuljetettiin Lappeenrannan sairaalaan, mutta illalla kello 19.30 tuli tieto, että Jock Taylor menehtyi vammoihinsa.

#### 1983: Imatranajot jatkuivat EM-tasolla

Vuotta aiemmin FIM:in hyllyttämä 500-kuutioisten luokka palasi radalla, mikä aiheutti hieman ihmetystä. 19 000 katsojaa näkivät Imatranajot, jossa suomalaiset kuljettajat menestyivät hyvin. **Johnny Wikström** voitti 125-kuutioiset. 250-kuutioisissa **Jarmo Liittä** ajoi kolmanneksi, 500-kuutioisten luokkaa johtanut **Esko Kuparinen** joutui epäonnekseen keskeyttämään ylivoimaisesta johtoasemasta Suzukin koneen hajottua. **Timo Pohjola** ajoi samassa luokassa kolmanneksi.

1986: Viimeinen kerta katuradalla EM-osakilpailun lisäksi Imatralle ajettiin tuotantopyörien F1-MM osa-



Sheene-Roberts-Dulmen vuonna 1981.





Kaksipuolikkaiden lähtö 1974

kilpailu. Sivuvaunuluokka ajoi oman Nordic Cup- osakilpailun. Lauantain aika-ajoissa mitattiin Esko Kupariselle pääsuoralla nopeudeksi 264 km/h ja **Eero Hyväriselle** 262 km/h. Aika huijaa vauhtia katuradalla. Vaikka Imatra sijaitsi kaukana Keski-Euroopasta, se kiinnosti niin kuskeja kuin kisaturistejakin. Muutaman kilometrin päässä sijainnut, silloisen Neuvostoliiton raja oli heille eräänlainen etappi, jonka takana kaikki oli suurta ja salamyhkäistä.

Kilpailun suurin tähti oli pohjois-irantilainen **Joey Dunlop**, joka osallistui ajoon Hondan tehdaspyörällä. Dunlop voitti odotetusti ja varmisti itselleen viidennen perättäisen TT Formula luokan mestaruuden. EM-sarjan 500-luokassa saatiin kasoivoitto Suomeen Eero Hyvärisen johdolla, Esko Kuparisen ollessa toinen. Viimeistä ajoa ennen katuradan uutta tulemistä varjosti surullinen tapahtuma. 500-kuutioisissa ajanut **Dieter Vogt** menetti pyöränsä hallinnan jarruongelmien vuoksi Linnakosken risteyksessä ja paiskautui 60 metrin päässä radassa olleen imatralaisperheen päälle. Perheen kuusivuotias pikkupoika menehtyi matkalla sairaalaan.

## Yksi aikakausi päättyi.

**1999-2014** Muistojen Imatranajo -näytösajo järjestetään yhteensä seitsemän kertaa Imatran katuradalla

**Uusi tuleminen:** Pohjoismaiden suurin ja perinteikkäin ratamoottoripyörien katuratakilpailu.

Vuonna 2016 päättyi 30 vuoden odotus, kun Imatranajo teki näyttävän paluun kisakalenteriin osana kansainvälistä moottoripyörien katuratasarjaa (IRRC), ottaen välittömästi paikkansa niin katsojien kuin kuljettajienkin sydämissä. Aika oli otollinen Imatranajon paluulle, sillä muualla Euroopassa, Irlannissa ja Englannissa ajettavat katuratakilpailut olivat saaneet lisää näkyvyyttä ja tulleet isomman yleisön tietoisuuteen. Imatranajon paluusta lähtien tapahtuma on kerännyt vuosittain n. 50 000 -päisen yleisön paikankäälle ihastelemaan kansainvälistä moottoriurheilukarnevaalia.

Imatran kaupunkikeskustan tuntumassa sijaitsevan katuradan turvallisuuteen on tehty merkittäviä turvallisuusmuutoksia ja mm. radan

asfaltointi on uusittu koko radan matkalta vastatakseen modernin ja kansainvälisen kilpamoottoripyörätapahtuman asettamiin vaatimuksiin. Myös yleisön viihtymiseen on vuosittain tehty suuria panostuksia ja tapahtuma on kehittynyt alkuvuosiensa aikana jälleen kansainvälisesti tunnetuksi, ainutlaatuisesti katuratakilpailuksi, joka kerää huomiota ympäri maailmaa.

Imatranajo saavutti ikonisen aseman välittömällä karjalaisella ilmapiirillään ja huippulaadukkaasti organisoidulla maailmanluokan kisatapahtumalla, houkutellessa paikalle vuodesta toiseen kaikki maailman suurimmat Road Racing -tähdet. Tänä päivänä Imatranajo on säilyttänyt sen ainutlaatuisen tunnelman, josta se oli tunnettu myös aikoinaan.

Ensi kesän suunnaksi siis Imatra ja sen kuuluisin tapahtuma: Imatranajot. Heinäkuun voi aloittaa kivasti kisoja seuraamalla 1.-3.7.2022. •

Lisätietoja: [www.imatranajo.fi](http://www.imatranajo.fi)

*Lähde: Imatran Moottorikerhon historikki ”Vuoksen varrelta maailmankartalle”*



# Suomi liikkeelle 1920-luvulla

**H**uimapyörän lukijoilta toiveita kyseltäessä heitettiin ilmaan ehdotus esitellä menneitä vuosikymmeniä hieman laajemmalti. Millaisessa Suomessa moottoripyörät alkoivat yleistyä, millaiset ihmiset niillä ajoivat, tai ylipäätään pystyivät moisen kalliin kulkuneuvon hankkimaan. Museoajoneuvostatusta haettaessa, tai varsinkin konservoinnissa, vaaditaan ajoneuvon historian selvittämistä. Voidaan siis ajatella, että tarinan kasaami-

nen on aina hieman helpompaa, mikäli hahmottaa kyseisen ajanjakson kokonaisuudessaan, hieman elävöitetynä?

Mobiliassa avautui 18.3. teemaan sopivasti näyttely **Suomi liikkeelle 1920-luvulla** alaotsikolla **Arjen liikkuminen muuttuu**. Tarjolla on monimuotoinen kattaus tuon ajan liikennevälineistä, sekä taattuun, tuttuun Mobilian tapaan samalla myös lavasteissa ajan henkeä, valokuvineen, teksteineen. Vaikka pikaisesti

vilkaisten voisi kuvitella kattausta nopeasti läpi käydyksi, tarjoaa nykyaikainen tietotekniikka mahdollisuudet paljon monitasoisempaan kokemukseen. Kosketusnäytöiltä voi etsiä autojen teknisiä tietoja, ja Kulttuuriosuuskunta Terän virtuaalioppaat tarinoivat autoista ja autoiluun liittyvistä asioista.

Samaan aikaan 1920-luvun kanssa aukesi uusi, pysyvä ydinnäyttely **Kertomuksia teistä**. Kuten esittelyteksti sitä kuvaa näyttelyllä halutaan antaa ai-



Bernhard Åström Harley Davidsoninsa kanssa 1922. Kuva: Svenska litteratursällskapet i Finland/CC BY 4.0

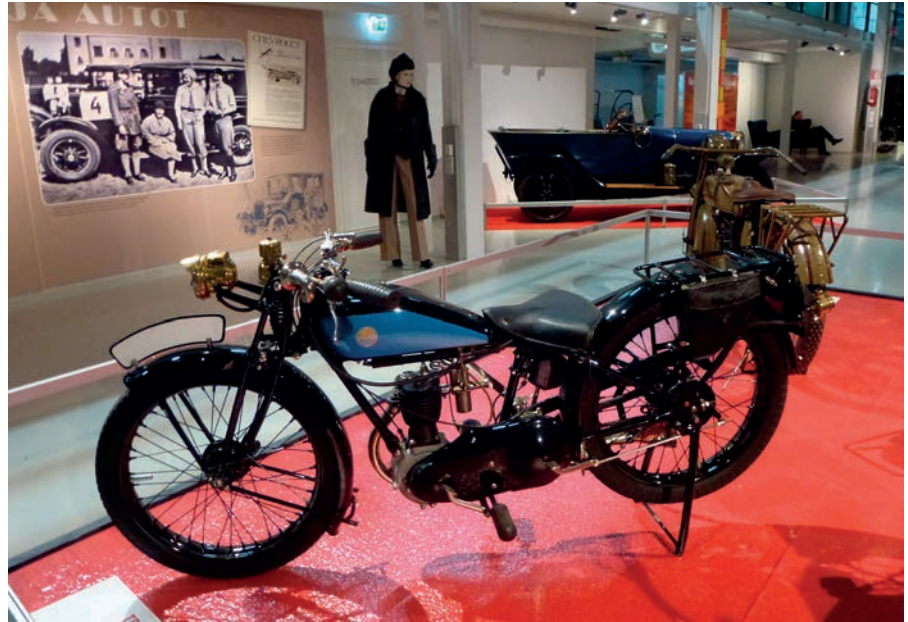


hetta ja tilaa oivalluksille, elämyksille ja kulkemisen merkityksille. Nämä kaksi näyttelyä tukevat toisiaan mainiosti, mutta palataan teihin kertomuksineen toisen kerran – samoin Mobilian arkistojen sekä muun tietotaidon antiin meille harrastajina.

1920-luku olikin varsin vauhdikkaiden, suurten muutosten aikaa suorastaan hengästyttävässä määrin. Sille päästyä oli vasta jätetty taakse Euroopan karttaa uusiksi muokannut ensimmäinen maailmansota, Suomen itsenäistyminen Venäjältä ja väkilukua jopa 20 000 hengellä verottanut Espanjantauti. Puhumattakaan kansaa repineestä sisällissodasta, joka verotti väkilukua melkein tuplaten Espanjantautiin verrattuna. Petsamon myötä sentään oli saatu Suomineidolle molemmat käsivarret, ja sitä myöten yhteys Jäämerelle. Ilman käihinää elämä siellä ei tosin alkanut heti sujua, ja kautta maan piikkinä lihassa kalvoi myös tuore kieltolaki. Viinan kotipolttohan oli kielletty jo aiemmin, tsaarin toimesta.

Ensimmäiset moottoripyörätkin olivat ilmestyneet ihmeteltäviksi vuosisadan alussa, jopa Suomessa. Vasta maailman suurten mullistusten jälkeen niiden kehitys kuitenkin pääsi jatkumaan kunnolla, tuotantomäärät ja tehtaat eri maissa lisääntyivät. Samoin myynti kotimaassamme. Uutta tekniikkaa karsastettiin sitkeästi, mutta yhä useampaa se kiehtoi. Jopa maalaiskylistä alkoi löytyä puhelimia, ja pieniä sähkölaitoksia. Sanomalehdistä kolme miljoonainen kansa sai lukea **Paavo Nurmen** voittoisasta juoksusta Antwerpenin Olympialaisissa 1920 – jos siis lukutaito kiertokoulun jäljiltä riitti. Oppivelvollisuuslaki kuuden vuoden pakollisesta koulutuksesta säädettiin nimittäin seuraavana vuonna, samoin sukunimilaki. Varsinkin Länsi-Suomessa ns. rahvaalta kun oli sukunimi kokonaan puuttunut.

Teollistumisen myötä kasvoi kaupungistuminen ja asutuspula. Kivijalat alettiin valaa betonista, arkkitehtuurissa koristeellisempien jugendin ja art deco:n jälkeen valtaa saava klassismi suosi suoraa, selkeitä linjoja. Muuan **Alvar Aaltokin** oli valmistunut arkkite-



Triumph WS 1929 Mobilian uudessa näyttelyssä.

tehdiksi jättäen ensimmäiset kädenjalkensä rakennuskantaamme. Mukulakivikaduilla pompotteli automobiileja, moottoripyöriä, polkupyöriä ja hevosrattaita sekaisin. Meno yltyi sen verran hurjaksi paikoin, että 1923 aloitettiin moottoripyörien rekisteröinti, eikä autoakaan passannut enää ajaa ilman ajokorttia. Olihan moisia mobiileja maassamme jo lähemmäs 2 000. Siihen asti ajolupaa anottiin, ja sen saattoi saada yli 18-vuotias, raittiiksi, säännölliseksi ja luotettavaksi tunnettu henkilö, joka lisäksi oli täysin perehtynyt automobiilin rakenteeseen, hoitoon ja ohjaamiseen.

## **"1920-luku olikin varsin vauhdikkaiden, suurten muutosten aikaa..."**

Suomen 20–30-lukujen suurimmissa teollisuuskeskittymässä, Ensossa, tulevaisuus vaikutti tarjoavan pelkkää hyvää erälle juuri täysi-ikäistyneelle 21-vuotiaalle **Martalle**. Kihlapäivänä linja-autonkuljettajasulhasen kanssa käytiin tavan mukaan valokuvassa. Nuorempana, karjakkokoulusta val-

mistuttuaan, Martta oli tehnyt lomamatkan Imatralle koskea ihaillemaan kotoa Jääskestä. Eihän se toki Viipuria vastannut, mutta kieltolain aikaan pirttu aiheutti kaikenlaista väkivaltaa, sekä muuta häiriötä kaupungeissa. Riitti salakapakoita, ratsioita ja ties mitä kauheuksia. Elokuvat, jazz ja kosmetiikka tuntuivat kiehtovilta asioilta mainoksia Kotiliedestä lukiessa. Kidekoneen kuulokkeista jos jotain kuuli, se sai riittää sanomalehden lisäksi. Perheen perustaminen oli tärkeintä.

Yleisradion aloittelussa lähetyksiään, kidekoneiden muuttuessa radioiksi Vehkalahden perukoilla muuan **Elli** peitteli miehensä Valden sukutalon peräkamariissa syntyneen, alta kilon painoisen, pienemmän kaksospoikansa pumpuliin kenkälaatikkoon. Uuninpankkoa parempaa keskoskaappia ei ollut, ja tuskinpa tuosta eläjäksi olisi, ressukasta. Kukaan heistä tuskin osasi kuvitella, miten samaan aikaan tehtaiden kasvava puun tarve, ja läänin toisella laidalla eräs **Teodor Granqvist** ammatinvalinnallaan vielä tulisi muuttamaan kaikkien elämän kulkua.

Teodor Granqvist oli monen muun tavoin haistanut kieltolain tuoman vaurastumisen mahdollisuuden. Pirttu-kaupassahan se raha liikkui! Tosin tämän ammatin yrittäjienkin piti liikkuu, ja virkavaltaa nopeammin. Tämä ei Teodorilta aina onnistunut, sen pal-



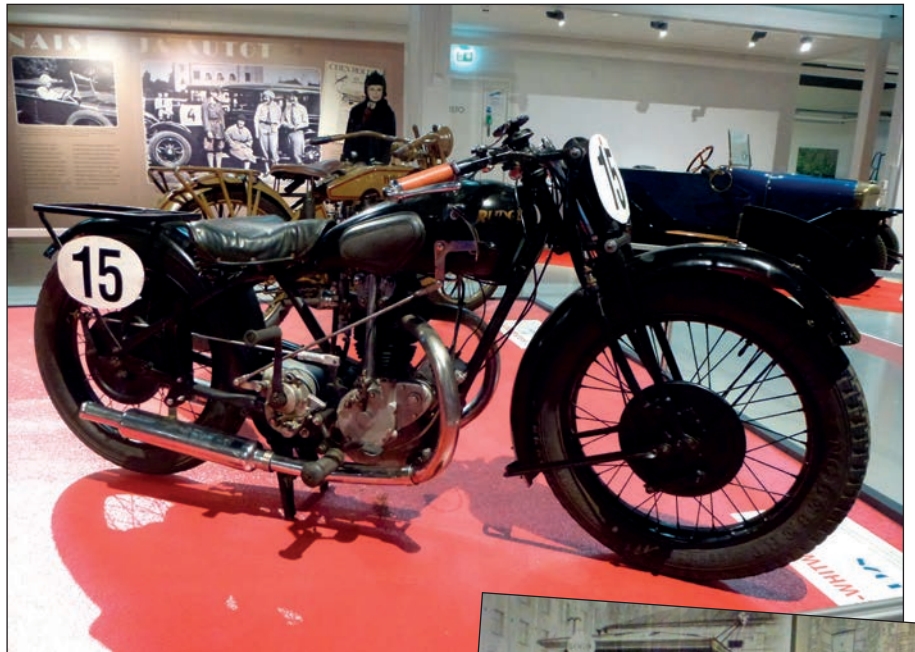
jastavat tuon ajan sanomalehtiutiset ”liikemiehestä”. Läpi 20-luvun niissä kerrotaan takavarikoista, joiden seurausina rapsahti sakkoo, eräälläkin kerralla 4000 markkaa, tai peräti kuritushuonetta. Rahaa ei kuitenkaan mitenkään pyritty piilottelemaan, pikemminkin päinvastoin. Valokuvissa nuoret miehet poseeraavat rehvakkaasti rekvisiittanaan pullot, puukot ja jopa ampuma-aseet – tai autot sekä moottoripyörät.

Todennäköisesti pirtun menekkiä eivät suinkaan vähentäneet 1927 syttyneet lakot teollisuudessa ja satamissa. Koituihan niistä yhteensä yli 1,5 miljoonan työpäivän menetykset, eli joutilasta aikaa ryyppäämiselle ja kortinpeluulle riitti yhä useammalle. Jo aiemmin oli jouduttu julistamaan jopa yöllisiä ulkonaliikkumiskieltoja markkinoiden alla, sen verran pahoiksi rähinät yltyivät. 1920-lukua pidetään Suomen väkivaltaisimpana vuosikymmenenä.

Paavo Nurmen menestyksen jatkuessa Olympialaisissa Teodorille käänisivät onnettaret selkensä lopullisesti. Virkavallan käsiinsä saamasta lastista jäi maksamattomia velkoja 8500 markkaa. Näitä perimään laitettiin muuan sekatyömies aseineen. Kahakan seurauksena Teodor haavoittui, ja vietiin Helsinkiin saakka sairaalaan, vaan turhaan. Kuuselan tilalle jäivät suremaan leski sekä lapset, joskaan eivät pitkäksi aikaa: talo myytiin, irtain omaisuus ja eläimet huutokaupattiin.

Saman mäen taloista toisen, Nurmelan, isäntä **Ilmari Valto** kuului Teodorin kanssa saman alan yrittäjiin. Vallan tukkukauppatasolla. Kuten arvata saattaa, myös Ilmarille sukulaisineen kävi lopulta huonosti. Niinpä annetaankin nyt isoisästään ja pirtukaupasta kirjat Pajarit ja tänä keväänä ilmestyvän Keisari kirjoittaneen Kari Valton kertoa oma, tosiseikkoihin pohjautuva, osin fiktiivinen tarinansa auton ostosta kieltoain aikaan. •

*Tietolähteet: Tilastokeskus, Kuukson muistoja kyläkirja, Kannusjärven-Kitulan kyläkirja, Wikipedia*  
*Jarmo Pakkalan suorittama sukututkimus*



**20-luvun tunnelmaa Mobiliassa: kanttiautojen kavereina Rudge-Withworth (ylh) ja H-D Sport Twin.**



**Alkuperäinen kuvateksti "Kaasuttaja" epäkunnossa" – liekö kyseessä opiskelijahuumori? Metsäylioppilaita Hyytiälän metsäasemalla Juuoajoella 1928. Kuva: Lusto - Suomen Metsämuseo/CC BY 4.0.**



**TÄNÄÄN JA HUOMENNA!**

TE TAHDOTTE: uuden ajan tarveetta vastaavan auton;  
TE TAHDOTTE: että autonne tulee olla kaunis- ja vahvarakenteinen;  
TE TAHDOTTE: säästää öljyä ja polttoainetta ja myöskin  
TE TAHDOTTE: että autonne pitää tarpeen vaatiessa nuolena kiittää.

VERTAISTAAN VAILLA ON TÄSSÄ SUHTEESSA **UUSI FORD-VAUNU**

Miksi siis maksaisitte liikaa? Tulkaa liikkeeseemme kuulemaan lähemmät tiedot. Tulkaa ja ostakaa Ford meiltä, sillä liikkeemme on Kymenlaakson suurin, vanhin ja johtava päämyyjä Ford-autoille ja tarpeille

**KOUVOLAN SÄHKÖ OSAKEYHTIÖ**  
Puhelin 32.

# Pirtutrokarit autokaupoilla

Autot kiittelivät sähkölamppujen uneliaassa valossa. Nuoret miehet mittailivat kiinnostuneina katseillaan uuden ajan airueita. Siinä ne kyyristelivät kuin kohmeiset kovakuoriaiset, toinen heistä, Niilo nimeltään, ajatteli. Tuo musta on Oakland ja sen vieressä seisova punainen on Pontiac.

– Päivää! Joko herrat ovat valmiit autokauppoihin? paikalle astellut myyjä tiedusteli.

– Sillä ajatuksella palattiin, Niilon kaveri Nestori vastasi.

Viime kerralla tämä sama myyjä puntaroi mielessään, mitä heppuja oikein olemme, Niilo muisteli. Nestori oli työvaatteissaan ja minäkin vanhassa takinuhjussani, polvista pussittavissa housuissa ja kuluneissa saappaissa. Saimme auton kuitenkin kokeiltavaksemme.

– Fordinhan te koeajoitte viime viikolla, mutta kuten näette, voimme tarjota lukuisia muitakin vaihtoehtoja, myyjä selitti.

– Haluan neljän istuttavan henkilövaunun, Niilo kertoi.

– Pitää olla varmatoiminen ja hyvä menemään, Nestori tarkensi.

– Kaikki merkit ovat tänä päivänä suhteellisen luotettavia. Eroja on lähin-

nä varustelussa ja ominaisuuksissa. Ja tietysti, minkä kokoisen auton haluaa. Fordin edustajana suosittelen upouutta A-malliamme. Tämä tuore versio on edeltäjänsä matalampi ja muutenkin linjakkaampi. Moottorissa jauhaa neljänkymmenen hevosen voima, jolla voi saavuttaa jopa sadan viiden kilometrin huiman tuntinopeuden.

– Paljoko hörppäsee polttoainetta? Niilo tiedusteli.

– Valmistajan mukaan litralla ajaa kahdeksasta ja puolesta jopa kolmeentoista kilometriin. Aika helposti pääsee yhteentoista, kahteentoista kilometriin. Myös kiihtyvyys on vanhempaa mallia parempi, myyjä selitti.

– Toimintavarmuus on tärkein, Nestori jatkoi.

– Olemme myyneet Fordia jo kolme vuotta, ja varsinaisia korjauksia on tehty erittäin harvoin. Se on yhtä varma kuin kymmentuhatta markkaa kalliimmat autot. Siksi maassamme on myyty Fordia jo yli kymmentuhatta kappaletta. Auto on Tanskassa valmistettu ja varaosat ovat edullisia. Tarjolla on neljää väriä niin umpi- kuin avomallina.

Heppu myy nyt tosissaan, Niilo ajatteli. Kehuu ja intoilee. Arvanneeko,

mihin tarkoitukseen autoa hommaamme? Eipä sen väliä, kunhan vaunu on kelvollinen liiketoimintaan. Noille raha kelpaa aina.

– Nesteiskunvaimentajat silottavat tehokkaasti maantien rypyt, ja kyyti pysähtyy nopeasti nelipyöräjarruilla, myyjä jatkoi.

– Vielä tekevät pienapyörille, Nestori huomautti.

– Ne riittävät mainiosti Fordin kevyelle rakenteelle ja osaltaan pitävät auton kokonaishinnan kohtuullisena.

– Näyttää hintaa silti piisaavan, Niilo totesi. – Ja kuljetustila on niukka.

– Fordin tavaratila valitettavasti häviää kilpailijoille, myyjä myönsi.

– Miten jaksaa kuormalla? Nestori tiedusteli.

– Moottori vetää sitkeästi, mutta raskaampiin kuljetuksiin suosittelen kuorma-autoa.

– Käydääs Niilo tuumaustupakalla, Nestori ehdotti.

– On tyyriitä! Niilo puuskahti miesten astuttua ulos myyntihallista.

– Tyyriitä? Teidän pirtuperheellähän on pitäjän pulleimmat rahasäkit, Nestori naurahti.

– Velipoika ehkä lunastaa puolet kärryistä, mut ens vaihees maksan koko



lystin itte.

– Olet aika varoissas, perhana! Mutta äläs hoppuile, onhan noita muitakin: Buick, Studebaker, Chrysler...

– Mulle välttää halvempkii, Niilo sanoi.

– Jos jatkossa kaahaillet samaan malliin kuin koeajossa, kalliimmaksi tosiaan tulee romuttaa Chevrolet kuin Ford.

– Onhan kärryn kulettava, Niilo virnisti.

– Mihikkä se enää kulkee, jos lentää katolleen halmeeseen? Nestori tuhahti.

– Liioittelet. Eikä lennä katollee, jos ostan avoauton.

– Jatketaanko me kaupantekoa Fordista?

– Olihan se koeajos rivakka peli, Niilo vastasi. – Mut takapaksi ei nielase montaakaa pirtukannuu.

– Takapenkeille ja jalkatilaan pinoaa helposti parisataa litraa, Nestori tuumasi.

– Saman laskin, eikä kärry jaksais kunnol kulettaa enempää.

Nuoret miehet palasivat takaisin autohalliin.

– Millaisiin ajatuksiin herrat päätyivät? myyjä tiedusteli.

– Kallis! Niilo laukaisi.

– Noo... kyllä näitä tähän hintaan on ostettu. Ja on meillä vielä yksi T-mallin auto, mutta niiden valmistus lopetet-

tiin vuosi sitten.

– Onko se yhtä nopea?

– Valitettavasti ei. Tarjolla on myös muutama edullinen, vaihdossa tulut käytetty.

– Tailan viel kattella muualt, Niilo empi.

– Eurooppalaisen saa huokeammalla, mutta ostaja häviää laadussa sen min-kä voittaa hinnassa, myyjä jatkoi.

– Pitää saaha kunnon alennus.

– Voin vähän tarkistaa hintaa, kunhan valitsette

mallin ja värin.

– A-malli avokattosena ja vihreänä.

Mitä maksaa? Niilo kysyi.

– Kaksisataa voin pudottaa listahinnasta, myyjä vastasi.

– Ei piisaa, enemp pitää lähteä.

– Saatte tankin täyteen bensaa.

– Ei tee montaa kymppiä.

– Mitä suostuisitte maksamaan?

Kysymys yllätti Niilon. Voiko alennusta saada sataasia vai peräti tuhansia? Jos tarjoan liian halpaa hintaa, myyjä ei ota meitä todesta ja kaupanteko tyrehtyy. Jos tinkaan liian vähän, häviän loppusummassa.

Nestori kohotti konepellin silmäiläkseen moottoritilaa.

– Siistiltä näyttää, hän mumisi ja palautti suojan takaisin alas.

Sitten Nestori kohotti etupenkin ylös ja tarkasti polttoainetilän. Seuraavaksi hän kurkisti auton alle. Noustuaan pystyyn Nestori sanoi:

– Tämä auto tonnia halvemmalla.

Myyjä vaikeni puntaroimaan ehdotusta.

Nestorilla leikkasi, Niilo ajatteli. Tutki vaunun kuntoa miettien samalla sopivaa tarjousta. Osuiko-han? Tätä on vain koeajettu.

– Kuusisataa pudotan tämän hintaa, myyjä sanoi.

– Mitäs Nikke tuu-

maat? Lähtikö tarpeeks? Nestori uteli.

– Ei. Tonni pois, niin tehlää kaupat, Niilo vastasi.

– Seitsemänsataa. Se on ihan viimeinen takaraja.

Niilo kaivoi rauhallisesti lompakon povitaskustaan ja selasi peukalolla seteleitä. Sitten hän poimi sormihankaansa paksun tukon tuhannen ja viidensadan markan rahoja:

– Kaksikymmentäyhleksen tuhatta. Käteiskauppa. Ota tai jätä.

Myyjä jähmettyi tuijottamaan setelinippua. Niilo tiesi heti, että kauppa syntyisi.

– Liian kireälle lipsahti, mutta olkoon menneeksi! myyjä naurahti.

– Ja tankki täyteen! Nestori lisäsi.

– Tapahtukoon sekin. Milloinkas tämän haluatte?

– Heti jos passaa, Niilo ilmoitti.

– Passaahan se. Tehdään paperit välittömästi tuolla konttorikopissa.

Tuntia myöhemmin Niilo ja Nestori ajelivat Kouvolan kuoppaisia katuja. Niilon suu vetäytyi väkisin virneeseen hänen muistellessa, miten oli talvella ollut livistää ajo-opetuksen, mutta tässä hän nyt körötteli, omalla autolla.

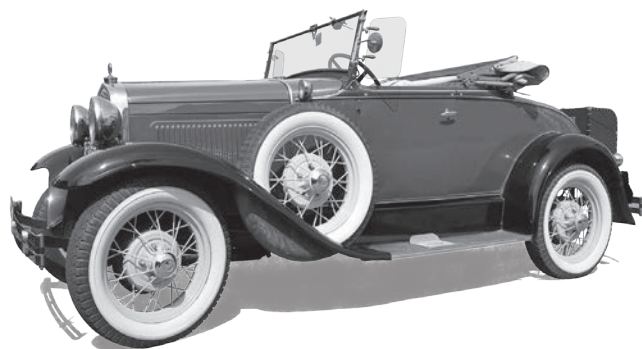
– Sopivast osasit tinkiä, Niilo kehaisi kaveriaan.

– Oli haju hinnoista. T-malli makso jo pari vuotta sitten vähän alle kaksikymmentäviis tuhatta. Siitä päätätelin, että A-mallissa on parituhatta markkaa ilmaa.

– Olisko pitäny yrittää enemmän?

– Ei se olis halvemmalla myynny. Hyvän kaupan teit, Nestori vakuutti.

– Illal laitetaa liemilasti liikkeelle, mut nyt sommataa Mannerii kahville!





# Neljän pyörän viinakauppa

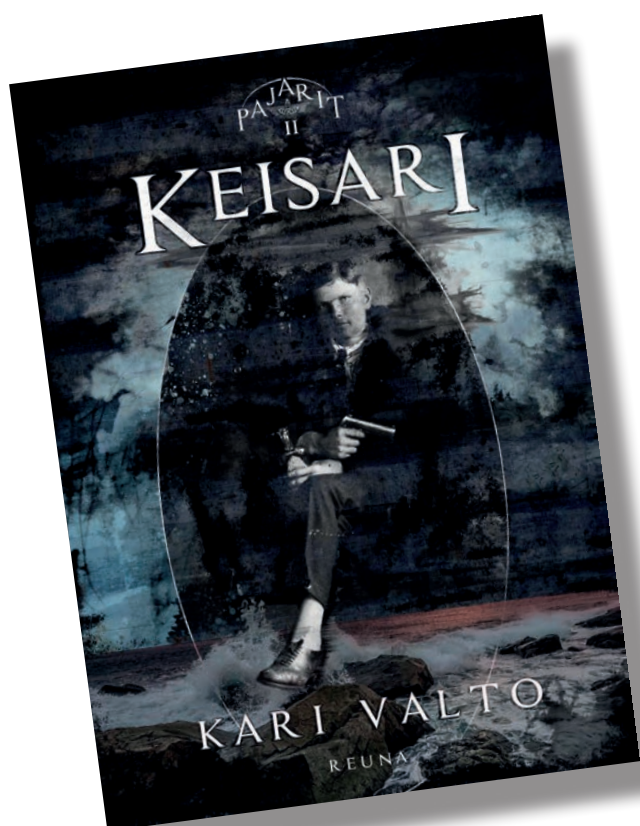
Suomi autoistui vauhdikkaasti 1920-luvulla. Vaikka vuosikymmentä leimasivat kansalaissodan jättämä katkeruus, nousu- ja lamakausien vuorottelu sekä tietysti kieltolaki, autojen yleistyminen nostatti osaltaan yleistä optimismia maailmansodan jälkeisen maailman kehitykseen.

Auto oli 1920-luvulla ja vielä kauan sen jälkeenkin tavallisen kansalaisen ulottumattomissa oleva ylellisyysväline. Kymmenien tuhansien arvoisia autoja ei tuon aikaisella neljän markan tuntipalkalla osteltu.

Kieltolakiajan pirtukauppa tarjosi rohkeille viinajobbareille mahdollisuuden sosiaaliseen nousuun, koska onnistuneet liiketoimet tuottivat muhkeat voitot. Niinpä viinakauppiat sijoittivat rahojaan mm. autoihin. Tuon ajan sanomalehti uutisissa kerrottiin vauhdikkaista takaa-ajoista ja viinaratsioista, joissa poliisiviranomaiset takavarikoivat satojen litrojen saaliita pirtujobbareiden kyydeistä.

Kiinni jääneiden pirtumiesten autot takavarikoitiin ja yleensä tuomittiin käräjillä valtiolle. Osa autoista jälleenyttiin viranomaisten järjestämissä huutokaupoissa, mutta ei ollut lainkaan harvinaista, että autonsa menettänyt viinamies huusi kulkupelin takaisin itselleen ja viinaralli jatkui entiseen malliin.

Tositapahtumiin pohjautuvissa romaaneissani **Pajarit** (2020) ja **Keisari** (ilmestyy keväällä 2022) kuvaan vaarini, hänen veljensä sekä heidän vanhempiansa pyörittämää suurimittaista viinakauppaa 1920-luvun lopun Elimäellä. Autoilla oli osansa heidänkin liiketoiminnassaan. •



## ARIEL-RALLI

1.-3. HEINÄKUUTA

- **Camping Sinervä, Sinerväjärven rannalla Multialla.**
- **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@tammerkoscakomato.fi, puh. 040 718 7107**

ARIEL MOTORS LIMITED ● SELLY OAK ● BIRMINGHAM

# 46. VMPK Veteraaniralli 5.-7.8.2022

## Ukkohalla Resorts, Hyrynsalmi

**K**evät tulee ja tiet sulaa. Ajokausi on alkamassa ja kesäkalenterit täyttyvät tapahtumista. Nyt viimeistään kannattaa varata elokuun ensimmäinen viikonloppu Veteraaniralliin Hyrynsalmelle. Rallin ennakoilmoittautuminen on auki NYT. Ralliin saa perinteisesti tulla sen kummemmin ilmoittelematta, mutta meidän järjestäjien harras toiveemme on, että mahdollisimman moni teistä täyttäisi ennakoilmoittautumiskaavakkeen. Siitä on suunnaton apu sekä meille että Ukkohallan henkilökunnalle.

Ennakoilmoittautumisen kautta voitte tilata myös rallipaidan valmiiksi. Paikan päällä paitoja on rajoitetusti saatavilla. Asuntovaunu/-autopaikkoja on rallialueella hyvin ra-

jatusti ja järjestämme niitä vain ennakoilmoittautuneiden mukaan. Ennakoilmoittautumiskaavakkeella voit myös ilmoittautua mukaan entistämiskilpailuun.

Ennakoilmoittautumiskaavake on nettikaavake, joka löytyy osoitteesta: <https://forms.gle/FYbENSoMVZH-pE5yE9>. Osoite löytyy myös VMPK:n nettisivuilta: [www.vmpk.fi/veteraaniralli-2022](http://www.vmpk.fi/veteraaniralli-2022) ja Klubin sosiaalisesta mediasta (tai oheisella QR-koodilla). Ennakoilmoittautumisaikaa on **1.8.2022** saakka, paitatilaukset kuitenkin lähtevät **30.6.2022** mennessä tulleiden tilausten mukaan.

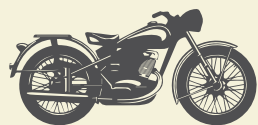


### Rallipaita

Rallipaita on monelle rallikävijälle tärkeä ja perinteinen muisto tapahtumasta. Paras ja varmin tapa hankkia tämän vuoden rallin paita on tilata se ennakoilmoittautumiskaavakkeella. Paidat luovutetaan maksua vastaan ralliportilla ilmoittautumisen yhteydessä.

Ennakkotilauksella paitaa on tarjolla kolmeä väriä (punainen, valkoinen ja musta) ja neljää eri mallia:

- T-paita, €20
- T-paita ladyfit €20
- Pitkähihainen paita €25
- Pitkähihainen paita ladyfit €25
- Peruskoot S – XXXL, myös lasten kokoja saatavilla.
- Paikan päällä on myytävänä rajallinen määrä punaista rallipaitaa.





## Rallimaksut

Tapahtumalippu pe-su	VMPK jäsen €90 / muut osallistujat €110
Tapahtumalipun sisältö:	Lapset 4–12 v €33, 13–18 v €65, 3 v ja nuoremmat veloituksetta 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 veloituksetta
Keilahalli	€20/rata/tunti (max 4 pelaajaa/rata)

## Majoitustiedot

Rallialueen hotellimajoitus on loppuunmyyty. Peruutuspaikkoja toki saattaa tulla tarjolle. Hieman kauempaa rallialueesta (n. 1-2 km) voi vielä löytää vapaita huviloita ja huoneita – katso [www.lomarengas.fi](http://www.lomarengas.fi) ja [hotelinnukkohalla.fi](http://hotelinnukkohalla.fi). Telttailukenttää rallialueella riittää, eikä se edes maksa extraa.



## Ralliohjelmasta

Ensi kesän Veteraanirallin ohjelmaan kuuluu perinteinen entistämiskilpailu, johon toivomme rohkeaa ja runsasta osanottoa. Kisaan voit ilmoittautua ennakkoon ennakkoilmoittautumisen yhteydessä. Tämän lisäksi ensi kesänä Ukkohallassa tullaan kilpailemaan siitä, mikä on vuoden 2022 aluekerhojen ykkönen. Vuoden aluekerho -kisa kisataan (noin) kolmihenkisiin joukkuein, joiden kilpailijat edustavat (suurin piirtein) kutakin aluekerhoa. Jäsenyyttä ei tarkasteta, sääntöjä keksitään sitä mukaa kun on tarvis ja tuomariston päätöksistä saa valittaa, muttei siitä ole hyötyä. Haastamme kaikki aluekerhot mukaan kisaan. Vihjeitä ja vinkkejä (väärä ja hyödyttömiä) tulee tihkumaan kevään ja kesän mittaan Klubin somessa. Niiden pohjata voi yrittää treenata. Palkintona on luvassa kunniaa ja mainetta, pähee pysti ja lupa paukutella henkseleitä seuraavaan ralliin saakka.



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)



# Mansen Mörinät 1/22



Hyvää kevään alkua.

Tapahtumat ja tiistai-iltojen kehoillat pyritään järjestämään terveysturvallisesti kulloinkin voimassa olevien ohjeiden mukaisesti

Säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä Jukka Peltoselta numerosta 0400-699741, muutamia on vapaana.

Jyväskylän Rompepäiville 5.3. oli järjestetty yhteiskuljetus kerholta, osallistujia oli 24, itse tapahtumakin oli kärsinyt jonkin verran kävijäkatoa.

Tampereen Seudun Skooteristien kanssa on alustavasti sovittu että voisivat kokoontua kerhotilassamme keskiviikkoisin. Homma on nyt vielä jäissä koronan vuoksi, katsomme tilannetta keväämmällä uudestaan.

Kerho osallistuu FHRA:n Hot Rod & Rock Show-tapahtumaan kerho-osastolla, ajankohta on 2.-3.4. viikonloppuna.

Kahden väli vuoden jälkeen kerho järjestää Rompepäivän, paikka on poikkeuksellisesti Messukeskuksessa, D-hallissa. Itse tapahtuma on klo 9-15 lauantaina 16.4.2022. Paikkojen merkinnät ja muut järjestelyt aloitetaan talkoovoimin klo 12

perjantaina 15.4.

Myyntipaikkojen koko on 4x5m, myyntiruudun hinta on 25€. Paikkavaraukset 050-5010119.

Kerholla perinteiset kevään siivoustalkoot tiistaina 17.5.2022. Kevätajelu sunnuntaina 22.5.2022, kohteena sopivalta etäisyydeltä jokin kiinnostava paikka. Lenkin pituus noin +100km.t Vähäsillan saunailloissa on hieman poikkeuksellinen rytmi loppukesän osalta, ohessa päivämäärät:

to 5.5 klo 17 – 22

to 25.8. klo 17 – 22

to 2.6. klo 17 – 22

to 29.9. klo 17 – 22

to 21.7. klo 17 – 22

Mustalahden tiistai-miitit vanhaan vapaamuotoiseen malliin.

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\*\*\**

Tätä luettaessa toivottavasti kevät on jo tuloillaan ja ajokkien huollot ja tarkastukset tehty tai tekeillään tulevaa ajokautta varten.

Stadin pärtsäreiden Talvipärinää Seutulassa ajettiin maaliskuun alussa.

Pärtsäreiden seuraavat kerhoillat ovat Suomen Ilmailumuseolla keskiviikko 13. huhtikuuta ja kevään viimeinen kerhoilta on keskiviikko 11. toukokuuta kello 18.00

Kevätrompetori 23.4. Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32, 00770 Helsinki klo 9.00–14.00

Kesäkauden kokoontumiset alkavat 4. toukokuuta joka toinen keskiviikko kello 17.00 Backas Kesäkahvila Olohuone osoite Ylästöntie 28, 01510 Vantaa

Ajeluillat ja muut kohteet/kokoontumiset tiedoitetaan erikseen VMPK:n foorumin sivuilla noin viikkoa aiemmin.

Perinteinen Benin muistoajo ajetaan sunnuntaina 29. toukokuuta lähtö kello 10.00 Suomen Ilmailumuseolta.

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**





## Veteraanimoottoripyöräklubi ry

### Sääntömääräinen kevätkuukokous 2022

Aika: 15.5.2022 klo 13.00

Paikka: Päivölän opisto, Valkeakoski, Päivöläntie 52, 37770 Tarttila

Aloitetaan lounaalla klo 12.00

#### Asialista:

1. Kokouksen avaus
2. Valitaan kokoukselle puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjan tarkastajaa ja kaksi ääntenlaskijaa
3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
4. Hyväksytään kokouksen työjärjestys
5. Esitetään edellisen vuoden tilinpäätös, toimintakertomus ja tilintarkastajien lausunto
6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä johtokunnalle ja muille tilivelvollisille
7. Käsitellään muut johtokunnan tai muiden klubin jäsenten kevätkokoukselle esittämät asiat
8. Kokouksen päättäminen

Vuoden 2022 kevätkuukokoukselle esitettävät asiat tulee toimittaa sähköpostitse (liitetiedostona) tai kirjeitse 24. huhtikuuta mennessä (postileiman päivämäärä) Klubin sihteeri **Hasse Kaskelalle** osoite: Kotitie 3, 13800 Katinala tai sähköpostilla: [hasse@kaskela.fi](mailto:hasse@kaskela.fi)



## Lännen Lokarien tiedotuksia

### Moi!

Satakunnan aluekerhon talvikausi on ollut koronasta johtuen melko hiljainen, mutta nyt näyttäs tilanne pikku hiljaa helpottavan. Lakisääteiset kokoukset on toki saatu pidettyä ja muutama kerhoiltakin on ollut talvella pienellä porukalla. Moottoripyöriä on ollut kerholla säilytyksessä lähes täysi määrä.

Raumalla pidettiin kokous tulevan kesän tapahtumista 14.3. Siellä päätettiin, että kaikille avoin **Satakunta-ajo ajetaan 2.7.** jolloin kokoontuminen on klo 10.00 Rauman Seudun Mobilistien varikolla osoitteessa Kelkkakatu 2, Rauma. Pistäkää jo nyt aika ja paikka ylös, vaikka seuraavaan Huimapyörään tulee ajosta tarkempi info!

Rauman Seudun Mobilistit järjestää **Swap Meet 2022** markkinat Äijänsuolla sunnuntaina **24.4. klo 8-15.**

Suuren suosion saanut **Kokemäkiajo** sovittiin ajettavaksi lauantaina **21.5.** jolloin lähtö on tuttuun tapaan klo 11.00 Kokemäen S-marketin parkkipaikalta. Ajo on myös kaikille avoin.

Muita tapahtumia on tarkoitus pitää aikaisempien vuosien malliin. Kaks'pyöräisten rompetori pidettäneen kerhon piha-alueella elokuussa. Pori-Tampere ajo pidetään todennäköisesti elokuun lopulla, jolloin järjestelyvuorossa on Tampereen aluekerho. Veteraaniralli pidetään 5.-7.8. Hyrynsalmella, kerholle on sieltä 5-6 hengen lomahuoneisto varattuna. Viikottaiset kokoontumispaikat säilynevät ennallaan.

Tulevista tapahtumista ilmoitetaan tarkemmin kevään jäsentiedoitteessa, Huimapyörälehdissä sekä Lännen Lokarien internet- ja facebookisivuilla.

Turvallista alkavaa ajokautta! terv. **Juhani Salminen**

VMPK ry Satakunnan aluekerho – [www.lannenlokarit.fi](http://www.lannenlokarit.fi)



# VMPK Kevätrompe

16.04.2022 Tampereen messu- ja  
urheilukeskus (Pirkkahalli) Klo 9.00-15.00

- Sisäänkäynti 5 €
- Käteismaksu, varaathan tasarahan.
- Ilmainen pysäköinti ja MP-parkki
- Myyntiruudut 25,-
- Myyntipaikkojen varaukset numerosta 0505 010 119 arkisin klo 12–20

Myyntipaikkakartta nähtävillä VMPK:n foorumissa

Järjestetään COVID19 tilanteen salliessa  
TERVETULOA

VMPK Tampereen aluekerho Mansen Masinistit



## Stadin Pärtsärit

**Rompetori lauantaina 23.4.2022**  
Helsingin Kartingradalla Tattarisuontie 32, 00770  
Helsinki, klo 9:00–14:00

- Myyjät pääsevät sisään lauantaina klo 7.00
- Paikat ulkopaikkoja, omat katokset mukaan.
- Paikkamaksu 20 €
- Pysäköinti ilmainen.
- Sisäänkäynti 5€
- Kahvio

Mobilismiin ja motorismiin liittyvän tavaran myyjät ovat tervetulleita.  
Muun tavaran myynnistä on sovittava etukäteen.

Lisätiedot: Tom Tukiainen 040 759 7716

## Tervetuloa!

Tapahtuman mahdollisesta peruuntumisesta ilmoitetaan VMPK:n  
sivuilla: VMPK aluekerhot – Helsingin aluekerho.





## MYYDÄÄN

### BMW osia:

- R25/3 -55 ajovalon koppa Bosch 70€.
- R25/3 runko, paperiton tällä hetkellä.
- R27:ssa asennettuna ollut hyväkuntoinen pakoputki käyrineen.

### 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).
- YDS5 / DS6 kromattu käytetty takalokasuoja.

- R5 moottorin ylälohko, kampiakseli, vetoakseli, kytkinkoppa, vas sylinteri, sylinterinkannet ja lampunkorva.
- RD350 tuoreöljysäiliö.
- YR2 sylinterit, sylinterinkansia ym.

### Suzuki osia:

- 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:

- Käytetty hyväkrominen etuhaarukan U-rauta, 17" pyörälle, 45€.
- Magneetto Bosch 0 212 122 020 30€.
- Sport -67, 17" pyörillä olevaan, käytetyt lokasuojat, etulokasuoja korjattu.
- Käyttämätön Forte nopeus vaijeri, 10€.

### Sekalaisia osia:

- Uutta harmaata vaijerinkuorta ulkoh. 5 mm, 10m kieppi 18€.
- Paioli käytetyt takaiskunvaimentimet. Erilaisia merkkejä (kuvassa).

### 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 "poistomyynissä", ostaja voi myös esittää oman näkemyksensä hinnasta.

Lisätietoja: p. 0400 988 190

Saksalaista JB GERMAN OIL laatuöljyjä tarjoushintaan

### Pyöriin:

- Grand Prix Plus, 10W-60, 5 €/L
- Grand Prix Formula 500 4 T, 4 €/L
- Super Bike Formula Plus, 20W-50, 3 €/L
- Super HD Sae 30, 50 €/ 20 L
- Scooter Young Power, 4 T, 10W-40, 3 €/L

Silkolene Super 2 T, 7 €/ L

### Autoihin:

- Uni 20W-50, 12 €/ 4Lkannu
- Multigrade super D SLX, 15W-40, 10 €/ 4 L kannu
- Super HD MoS, 15W- 50, 4 €/ L
- Long life P 5, 5W-40, 5 €/ L

### Risiinit:

- Euroil, 10 €/ L
- Morris, 12 €/ L
- Silkolene, 12 €/ L
- Vantage 500, 60 €/ 5 L kannu

### Ketjuille:

- Putoline ketjunkeitto, 1000g purkki, 27 €

bohusr@hotmail.com

040 551 6664/Matti

MYYDÄÄN



Pimeävalo sotilaspyörään. Käyttämätön, hyvin siistinä alkuperäisessä pakkauksessaan säilynyt ruotsalainen tuote. Hp. 90€+ postitus. Veijo Ilmavirta, Tuusula. Puh. 050 521 5894, ilmavirta@kolumbus.fi



Husqvarna Novollette Typ 3421, vm. 1954. Hieno, alkuperäiskunnossa oleva museorekisteröity mopo, jota ei vuosien saatossa ole räpellyt. Toimii hyvin, huollettu ja puhdistettu perusteellisesti, mm. tankki hapotettu ja kaasuttaja ultraäänipesty. Uusi vetohihna (vanha mukaan) sekä käynnistyskytkimen kello, kuulat ja kuulakooli. Hp. 1900€. Veijo Ilmavirta, Tuusula. Puh. 050 521 5894, ilmavirta@kolumbus.fi .



Minichamps Kawasaki Z 1 900 pienoismalli , scale 1:6  
 -metalli / muovi  
 -mitat: korkeus (tangon kohdalta) 21 cm , pituus 36 cm  
 - paino n 1,8 kg  
 - kahvat, jouset, kaasut, ketjut, bensatankin korkki toimii  
 -satula kääntyy ylös, mukana virtavaain, ketjuliitin  
 -keskituki, sivutuki, käynnistinpoljin toimii.  
 Harvinainen, näitä ei enää valmisteta. Tsekkia netistä!  
 Vain nouto Helsinki Malmi  
 Hintaa: 400,- eur  
 Lisätietoja Pekka puh. 040 582 5602



Yamaha SRX-6 1-syl 600 kuutiota, vm. 1986 (käyttöön otettu 1989) aj. vain 7300km. Huollettu ja museokatsastettu. Uudet renkaat. Hp. 4500e. Puh. 040-130 5555  
 Yt. Janek Frantzen

Yamaha TX 750 "varaosakasa".  
 Vaihdossa ehkä jokin 2-3 pyöräinen + väliraha?  
 Honda CB 500, vm.1972 projekti. Hp. 1200€  
 Pannonia projekti, kone pyörii. Hp. 400 €  
 MZ 125. Hp. 300 €  
 IC 350. Hp. 250 €  
 Huono tai hyvä sivuvaunu.  
 Kolaroitu Moto-Guzzi 1100 ruiskukoneella.  
 Helkama Mini GT.  
 Pyrkijä.  
 Ja sitä sun tätä taivaan ja maan väliltä.  
 Puh. 050-597 4569



CZ 250cm classic-TT pyörä, vaadittava konekortti on. Ollut itsellä yli 20 vuotta harraste kilpa-ajossa. Joten myyn ikääntymisen ja viisastumisen takia. Kyseinen kone ei ole ollut kun kolmessa ajossa, vanha moottori varalle mukaan. Kaikki harrastukseen tarvittava kuten; sähkökäynnistinpukki, ajoramppi, ajohaalareita, kypäriä, mutta kaikista eniten saa tietoa ja neuvoa vain puhelimitse, puhun vain suomea. Hintaa 1900 € joka tietysti räätälöidään ostajan vartalolle sopivaksi.  
 Esko Laakso 0400 235 592





Tunturien huolella kunnostettuja moottoreita. Kuvan Puch-automaatin alakerran hp. 370 €. Valmiina myös pari 2v-käsivalinteista puhallinkonetta ja kaksi Cityn auto-maattikoneen alakertaa. Muunkin malliset Puch-moottorit tehdään tarvittaessa, esim. 3 ja 4 -vaihteiset, jalkavalinteiset Sportien ja Supersportien koneet ja 2v-jalkavalinteinen pappakone. Soita ja kysy lisää. Veijo Ilmavirta, Tuusula. Puh. 050 521 5894, ilmavirta@kolumbus.fi



Puch 3-v käsivalinteinen moottori. Vähän erikoisempi versio, joka sopii jalkatapillisiin pappoihin, EI pedaaliversioihin. Moottori on huolella korjattu uusilla kulutusosilla. Sylinteri on porattu 28.5 mm. Hp. 390 €. Tarvittaessa täydennetään sähköillä ym eri hintaan. Veijo Ilmavirta, Tuusula. Puh. 050 521 5894, ilmavirta@kolumbus.fi

Hyväkuntoinen käytetty pikkulohko-Guzzin kardaani. Pituus 308 mm, spooreja nivelen päässä 10 ja peräpäässä 16 (Tarkkana! Näistä on erilaisia versioita!). h. 150 € p. 040 77 39 844/Pauli



Kuvan vetimet eli takki, pussihousut, saappaat, lentäjänlakki, lasit, kintaat, sopii n. 180 cm/80 kg, koko paketti 500 € Ari Harjula 050 309 1425 Tyrvää

Yamaha TT-RR kilpurin takapyörä, 60-70 luvulta, eniten tarjoavalle. Suzuki T250 etuteleskooppi, siisti Suzuki PV:n 1991 paperillinen runko, ilman moottoria. Suzuki R50 osia. Etunavat, mittari, vasen alakate, plexi osat ym. Ovat käyttämättömiä. BMW R 26-27 siistit vanteet. Myös 1 kpl R 50-60 vanne. Tunturi Breakin valupyörät+alkuperäiset kumit +1 teräsvanne, käyttämättömiä. Honda DAX:in kaasuttaja + vilkut. Mopedien projektimoottorit:Sachs, Komar, Zundapp, Monkey. 80 € kpl. Sarolean 1948-52 etuteleskooppi. Sarolean 1928-36 siisti etupyörä.

Puh. 02-4387919



Honda CB350 -70/-71. Siisti/museokatsastettu. Aj. alle 30t km. Hyvät renkaat. Aikansa legenda. Pitää hyvin arvonsa. H. 2.950,-

Suzuki 80 cc. Vm. -65 ja -68. Järkeviä aihioita. Hinta yhteensä 999,-. Kysy lisää! Soita Äikkään Timpalle Lahteen. p. 040-820 8852

SUZUKI GSX 1100 ET vm.-80 Museokatsastettu ”siistissä alkupe-räiskunnossa oleva mp, jossa ei juuri lainkaan käytön jälkiä”. Ajettu 30 930 km, huollettu hyvin. Hp. 5900 € Puh. 040 866 3470 ja sp. villa.valoa@gmail.com



**MYYDÄÄN**



Honda CX500 -81.  
Ainutlaatuinen yksilö: aj. vain 23600 km, museokatsastettu, V2 poikittain, kardaniveto, hyvät renkaat. Pientä hipisteltävää. Kestävän pyörän maineessa. Noostalginen ikiliikkuja. H. 3.250,- Kysy lisää!  
Soita Äikkään Timpalle Lahteen p. 040-820 8852



Huippukuntoinen Jawa 353 vuosimalli 1958. Uusi maalipinta ammattimaisesti tehty, uusi kaasuttaja, mukaan uudet iskarien kromiosat, toinen tankki ja muuta pientä sälää. Kromiosat lähes uudenveroiset, renkaat käytännössä uudet. Hp 2400 Euroa.  
Soita 040 759 4465 tai sähköpostiin knettamo@gmail.com.

BLIXT-apumoottoripolkupyörä, alkuperäinen, pieniä puutteita. Mobylette mopo, pyörät puuttuu. Honda 125 puutteellinen. BMW 700 pelti-, ym osia, uusia. Ajovalolaseja, 30-60 luvulta, uusia, pyöreitä, paljon eri kokoja.  
Puh. 0400 142 468



BMW R 26 vm -60 MR Ajettu n. 50 tkm. Kunto hyvä. Venttiilit ja mäntä uusittu -21, jakoketju uusi. Tavarateline, sivuseisontatuki, vilkut lisätty. Elektr. latausjännitteen säädin. Renkaat uusittu. Lokas., tankki ja lamppu maalattu. Pyörät pinnattu uusilla rst-pinnoilla. Hp 4200 €. Pyörä Raumalla. puh. +358 44 022 4375  
tatuk@iki.fi



BMW R80/7, 800 cc vm -78. Ajettu moottoriremontin jälkeen n. 15 000 km, mailimittarissa 9500 mi. Krauserin laukut. Pyörä on hyvässä kunnossa

ja valmis ajoon. Hp. 3500 €  
Myös varaosapaketti, jossa tiivisteitä, filttireitä, kaikki vaijerit, startin ankkuri, Clymerin korjausopas ym. 500 €. Soita tapaamisesta: 040 82 85 026

**OSTETAAN**

HD Liberator 700 vuosikerta 1940 - 1945. Soita 040-7594465 tai lähetä knettamo@gmail.com.

Honda VF 750F -83 sopiva ehjä takalaukku kiinnikkeineen+lukot. Alkuperäiseen Honda-tarakaan sopiva. Mielellään 80-luvulta.  
Puh. 040 502 8385

Honda DREAM C72 / C77 oikeanpuoleinen äänenvaimennin, ohjaustangon kahvakumit, kuljettajan jalkatappikumit HONDA-tekstein, fonkilvet 250cc äänenvaimentimiin. Tunturi mopon -64 tankkimerkit, mieluiten käytetyt ja jokseenkin ehjät. p. 0400 988 190

**SEKALAISTA**

BSA M20 1951 500 cc kokonainen pyörä annetaan purettuna kasattavaksi ja kunnostettavaksi osaaavalle korjajalle. Pyörän omistaja, eläkkeellä oleva tuttavani, on aikoinaan purkanut pyöränsä osiin. Hän maksaa tietysti työn. Pyörä on Kärkölässä. Kalevi Heikkinen, Lahti 050-3010600 tai kalentalli@phnet.fi

**Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille**

**Jäsenrekisterin hoitaja:**  
Tampereen Laserma Oy  
Kuoppamäentie 3 A  
33800 TAMPERE  
Puh. 03 2251 900  
vmpkjasen@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!*





# Veteraanimoottoripyöräklubi 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 Tiihonen  
044 030 6049  
heli.tiihonen@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 Rötökö  
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 "Itämaankiittäjät"

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  
velungj@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 Sijpilä  
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 "Päriänoijat"

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

### Savon aluekerho "Kahvankiittäjät"

Juha Häyrynen  
Harjurannantie 718  
78710 Varkaus  
0400 752 620  
jussi.hayrynen@gmail.com

### Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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



## Veteraanimoottoripyöräklubin 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, Karitankua 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 AKAA, 040-777 7478 **MR+K**  
Keijo Virtanen, Pitkätatu 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, Kerotie 13, 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.

60  
since 1962



Bavaria Laakkonen

# 56. IMATRANAJO

INTERNATIONAL ROAD RACING CHAMPIONSHIP

# 1.-3.7. 2022

*Pohjoismaiden suurin ja  
perinteikkäin katuratakilpailu*  
Liput ja lisätiedot: [www.imatranajo.fi](http://www.imatranajo.fi)



**POWER  
FESTIVAL**  
1.-2.7.2022  
[WWW.POWERFESTIVAL.FI](http://WWW.POWERFESTIVAL.FI)



MITRA



TEKNOSAFE

ITANORDIC



S.U.F  
HELSINKI

Afstor



RADIO  
NOSTALGIA

OVAKO



lippu.fi

[nettilippu.fi](http://nettilippu.fi)

POWER  
FESTIVAL

