

Veteraanimootoripyöräklubi ry

Huimapyörä

3 | 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@japsistaraf.fi

Kirjastonhoitaja / Muut kirjat

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

Mopoasiantuntija

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

Pohjoismaat yhteyshenkilö

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

Saksankielisen alueen

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

Englannin kielisten alueiden **ja FIVA-yhteyshenkilö**

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

Webmaster, jäsenrekisteri,

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

Baltian yhteyshenkilö

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

Edunvalvontaprojektit

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

Jorma Vitie

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

Ansiomerkkitoimikunta

Puheenjohtaja:

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

Liisa Lokka-Tukianen

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

Veikko Virtanen

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

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 4/22 aineisto toimitukseen **15.7.22** mennessä, lehti ilmestyy elokuun 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 4/22 15.7. elokuun alussa
No 5/22 15.9. lokakuun alussa
No 6/22 15.11. joulukuun alussa

Ilmesty:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Classic Motorshow -22	4
Moottoripyörämuseo vuoden ajoneuvomuseoksi	6
Viimeiset tehopiikit -näyttely	8
Päätoimittajan palsta	10
Boxerilla pohjoiseen	11
J.A.P- kampiakseli -projekti	15
Norton-JAP	16
DKW kaksitahtisten kilpapyöräiden kehittäjänä	18
Kauko "Paroni" Piiraisen Velocette-museon synty	24
Helsingin moottorikerho HMK täytti 100 vuotta	28
Jawalla ja vähän muillakin näytösajoissa	34
VMPK kevätkuukauskokous	38
Ilmestelyä vailla oikeita vastauksia	42
Yrjön muisteluksia	44
Markkinasivut	53

Kansikuva: Ari Koskisen Aprilia AF1 Replica -90 Vehoniemen automuseon Viimeiset tehopiikit -näyttelyssä, kuva: Mikko Kenttä.

Kevätkausi on edennyt hurjalla vauhdilla. Tapahtumia on ollut paljon ja lisää on tulossa. Varmaankin pitkä lähes kahden vuoden pysähtyneisyyden aika on lisännyt patoumia, joka nyt purkautuu.

Kuluva vuosi on moottoriharrasteitten kannalta ollut merkittävä. Suomen Moottoriliitto täyttää 100 vuotta ja samaan ikään pääsee myös Helsingin Moottorikerho HMK. Molemmat ovat hyvin elinvomaisia iästään huolimatta.

Klubin johtokunta on myös päättänyt antaa tunnustuksen yli 100 vuoden iän saavuttaneille moottoripyörille. Niidenkin elinkaaren aikaan mahtuu monenlaista. Osaisivatpa kertoa osankin näistä sattumuksista ja tapahtumista. Yhteistyössä Vehoniemen automuseon kanssa järjestämme näille 100-vuotiaille näytösajon 16.7.

Tästä pääsenkin seuraavaan ajatukseen. Kuinka tärkeää on kerätä omaan historialliseen ajoneuvomme tarina, jolla kerromme miten sitä on käytetty ja missä. Ketkä ovat olleet käyttäjät ja kaikkea mikä esineen käytön ajankuvaan liittyy. Tarina on osa sitä esinettä.

Aivan samalla tavoin on valokuvien laita. Niihinkin liittyvä tarina on merkittävä. Ketkä ovat henkilöt joita kuvassa esiintyy? Missä kuva on otettu ja milloin? Kun nämä tiedot liittyy siihen kuvaan, se on muutaman kymmenen vuoden päästä historiaa.

Kevään näyttelyistä peruuntui ainoastaan Helsingin Messukekukseen suunniteltu MP-22 -näyttely, sen sijaan Classic Motor Show -näyttely Lahdessa pidettiin. Se onnistuikin hyvin ja sekä näytteilleasettajia sekä kiinnostunutta yleisöä oli runsaasti. Ympäri Suomea on toteutettu myös pienempiä ja suurempia mp-näyttelyitä mm. Keski-Suomen museon näyttely joka kertoi nuorisosta pyöräiden päällä.

Vehoniemen automuseoon avautui kuluvan vuoden mp-teemanäyttely "viimeiset tehopiikit". Näyttelyyn on tuotu 5 kappaletta 125-kuutioista tehokasta moottoripyörää. Ne ovat osa ajankuvaa 70-80-luvulta kertomassa nuorten mp-kiinnostuksen kohteista. Ajokorttivaatimusten muuttuminen on vähentänyt nuorten kiinnostusta näihin piikkeihin.

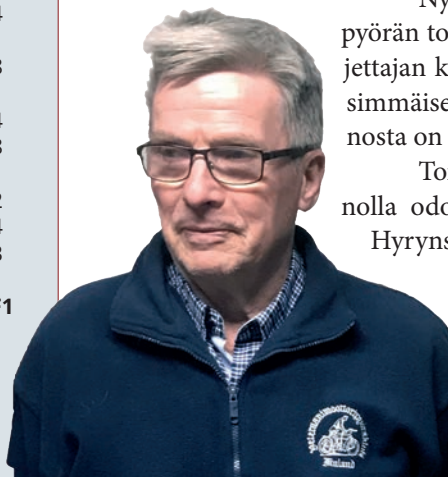
Rompitorit eli pääasiallisesti käytettyjen moottoripyöräiden osien osto- ja myyntipäivätkin ovat päässeet vauhtiin. Lähes joka viikonloppu on jossakin tällainen tapahtuma. Ellei muuta niin on mukava pitkästä aikaa tavata samanhenkisiä tuttuja.

Klubin kevätkuukauskokouskin saatiin pidettyä ja tilinpäätökset käsiteltyä. Tilin ja toiminnan tarkastajien puoltavien lausuntojen jälkeen oli kokouksen helppo myöntää tilivelvollisille tili- ja vastuuvapaus.

Nyt on myös syytä ajokauden alkaessa tarkistaa pyörän toimivuus, jarrut, valot ja renkaiden kunto. Kuljettajan kuntoon on lisäksi kiinnitettävä huomiota. Ensimmäisellä ajokerralla pieni "ruosteenpoisto" ajokunnosta on paikallaan.

Toivotankin miellyttäviä ajoretkiä. Mielenkiinnolla odotankin etenkin kesäistä Veteraaniralli-retkeä Hyrynsalmelle. Toivottavasti säät meitä suosii.

Matti



Classic Motorshow -22

Suuri suomalainen klassikkoajoneuvonäyttely Classic Motorshow palasi vahvana kolmen vuoden tauon jälkeen. Vappuviikonloppuna järjestetty tapahtuma keräsi Lahden Messukeskukseen yli 18 000 näyttelyvierasta.

13. Classic Motorshown avauspäivä oli hyvin vilkas. Kolmen vuoden tauko ei vähentänyt nostalgista kiinnostuneiden mielenkiintoa tapahtumaa kohtaan, sillä lauantain aikana näyttelyssä vieraili 11 495 kävijää ympäri Suomen. Yleisöpalautteen mukaan järjestyksessään kolmastoista Classic Motorshow oli takavuosien onnistuneiden tapahtumien joukossa-kin poikkeuksellisen monipuolinen. ”Oli ilo huomata, ettei Classic Motorshown valtakunnallinen kiinnostavuus ole vähentynyt väli vuosien aikana”, näyttelyn järjestelyistä vastaava **Risto Laine** iloitsi.

Classic Motorshown tema vuonna 2022 oli ”Työn sankarit – ajoneuvot töissä”

On helppo ajatella lukemattomia

tilanteita, joissa ihminen tarvitsee ajoneuvoa työn tekoon. Toisaalta, sopii myös miettiä, milloin itse ajoneuvon voi sanoa tekevän työtä? Näitä asioita käsitellään ensi keväällä Classic Motorshown teemaosastolla ”Työn sankarit – ajoneuvot töissä”.

On edelleen helppo todeta, että kauhakuormaajalla tehdään työtä. Tiekarhun kohdalla ehkä lähestytään sitä, että työn pääosin tekee kone itse, vaikka laitteen käyttöön tarvitaankin ihminen.

Tuttuja esimerkkejä heruu vaivatta lisää. Lukemattomat erikoisajoneuvot, samoin kuin kaikki kuljetustehtäviin valmistetut ajoneuvot ovat olleet ”työssä”. Eikö muka mopolähetin kiituri olisi työajoneuvo? Ihmisten liikkumista helpottaneet julkiset kulkuneuvot, ku-

ten taksit ja linja-autot kuuluvat ilman muuta myös joukkoon. Näistä taksien kohdalla tullaan jo alueelle, jolla käytettyjä autoja ei enimmäkseen ole varsinaisesti suunniteltu hyötykäyttöön, ne vain on syystä tai toisesta valittu siihen. Lisäksi on paljon ammatteja, joiden harjoittaminen olisi käytännössä käynyt mahdottomaksi ilman moottorilla



Lähettiläntunturi.
Taustakuvassa
VMPK:n osasto.



toimivia kulkuneuvoja. Aikanaan monet metsurit siirtyivät hevosesta moottoripyörään päästäkseen työmailleen usein tiettemien taipaleiden taakse. Ja kerrotaan, että maaseudulla pitkällä toimintasäteellä työskennelleet keinosiementäjät muodostivat aikanaan merkittävän ryhmän varhaisten Kupla-Volkcareiden asiakaskunnasta.

VMPK oli mukana näyttelyssä kuu-
den pyörän voimin. Lahden aluekerho ”Päijät-Motoristit” olivat koonneet **Mikko Kentan** johdolla todella hienon kattauksen pyöriä eri vuosikymmeniltä. Näytteillä olivat seuraavat pyörät:

- Indian 2 ¾ hp, vm.1910, omistaja Raimo Holappa.
- Douglas 2 ¾ mod U, vm.1914, omistaja Veikko Virtanen.
- Pyrkijä 98 cc, vm.1938, omistaja VMPK ry.
- BMW R60/2 Police, vm.1961, omistaja Tapio Pajula.
- Krauser MKM 1000, vm.1985, omistaja Ismo Vaara.
- Suzuki GSX-R 750, vm.1985, omistaja Antti Poutiainen

Osasto itsessään sai kehuja kävijöiltä selkeydestään, valikoiduista pyöristä ja eniten varmaan sen väljyydestä. Pyörien ympärillä oli kivasti tilaa, niitä pääsi tutkimaan lähietäisyydeltä ja valokuvauskin oli helppoa. Joku mainitsi sivulauseessa, jos jokaisesta pyöristä otetuista kuvista olisi kerho saanut vaikka euron, niin... Hienosti järjestetty, kiitokset osaston tekijöille.

Ensi vuonna Classic Motorshow järjestetään päivämäärällä 6.-7.5.2023. •



Metsuri-Jawa.



Cezeta 505-01 vm. 1962.



Poliisin kalustoa.



Raimo Holappa ja Veikko Virtanen saivat 100-vuotiaalle pyörilleen Klubin lahjoittamat pyörämerkit.



Klubin osastolla riitti vilskettä.

Moottoripyörämuseo valittiin vuoden ajoneuvomuseoksi!

Perjantaina 29.4.2022 järjestettiin Suomen Moottoripyörämuseolla viralliset laajennusosan avajaiset. Paikalle oli kutsuttu laaja kutsuvierasjoukko juhlistamaan pitkän työrupeaman päätöstä. Moottoripyörämuseo avattiin Lahteen, Niemen satamaan vuonna 2011.

Riku Roudon ja kumppaneiden määrätietoinen työ museon kehittämiseksi myös palkittiin Classic Motor Shown yhteydessä jaetulla vuoden ajoneuvomuseo tittelillä.

Automuseoiden Neuvottelukunta ry julkisti viidennen kerran vuoden ajoneuvomuseon Lahden Classic Motorshow:ssa.

*"Koronatilanteen vuoksi jätimme viime vuonna jakamatta vuoden ajoneuvomuseon tittelin" toteaa neuvottelukunnan puheenjohtaja **Petri Tyrkkö**, "katsoimme, että jäsenmuseoilamme oli ollut eriarvoiset mahdollisuudet pitää oviaan auki, niin vuoden museon valita ei olisi ollut reilun hengen mukaista."*

Toki tänä vuonnakin, niin kuten aikaisempinakin vuosina, on katsottu vuotta pidemmälle aikavälille museon historiassa. Merkille on pantu urauurtava tapa järjestää museon toiminnalle ja jatkuvalle kehittämiselle rahoituksia. Yhteen ajoneuvolajiin rohkeasti keskittyminen kertoo rakkaudesta lajiin. Myöskin museo on pitkälti rakentunut yhden miehen ennakkoluulottomiin ajatuksiin ja voimiin, kun monilla mu-



Riku ja Maarit Routo sekä Mato Valtonen

seilla on yleensä taustaorganisaatio tai yhdistys resurssineen toimintaa pönkittämässä. Museon rakentaminen tapahtui nyky maailman menoa mukailten ja lähialueen purettuja rakennuksia tyylikkäästi kierrättäen - siis oltiin aikaansa edellä kiertotaloudestakin.

Reilun kymmenen vuoden aukiolon aikana mukaan matkalla on tullut tueksi kansainvälisiä ajoneuvolajin kuljettajia sekä kahvilaketju. Museolle, satamamaisemaan, on syntynyt kesäisen aktiivisesti toimiva tapahtumakeskus.

Näiden epävarmojen aikojen aikana Suomen Moottoripyörämuseo antaa tulevana näyttely kautena oman osansa nostetta suomalaisten itsetunnolle, kun museolla on kaikkien aikojen menestyneimmän Suomalaisen motoristin, **Jarno Saarisen**, pyörät reilun sadan muun esillä olevan kaksipyöräisen lisäksi. Rockhenkistä, sisältä ja ulkoa tyylikästä museota pääsee ihailemaan taas vapusta lähtien. Museoon voi tutustua virtuaalisestikin, mutta parhaimmalta se maistuu nahkarotsi päällä prätkällä paikan paikalle kurvaten! •

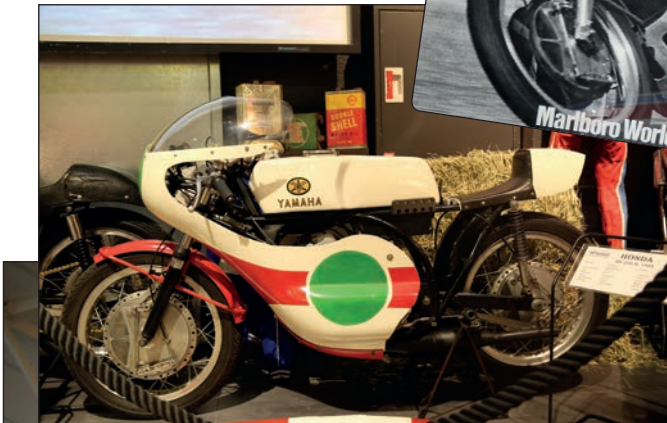


Jarno Saarisen
125-kuutioinen
Puch.



Jawa Six Days museon
uudella puolella.

Maailmanmestaruudesta
kertova taulu.
Jarno Saarisen Yamaha.



Museon avajaisissa
riitti väkeä.



Viimeiset tehopiikit -näyttely

Vehoniemen Automuseo, Kangasala

Kun johtokunnan kokouksessa syksyllä 2021 mietimme seuraavan Vehoniemen Automuseossa järjestettävän näyttelyn teemaa, **Risto Nurmi** ehdotti aiheeksi 1990-luvun tehokkaita kevytmoottoripyöriä. Nämä viimeisimmät tehopiikithän sijoittuvat 1990-luvun alkuun ja niillä ajaneet tai niistä haaveilleet silloiset nuoret ovat tänä päivänä noin 40–50 -vuotiaita. Aihe oli erittäin mielenkiintoinen ja sille tuntui olevan kovaakin kysyntää, joten ehdotus päätettiin toteuttaa. Työryhmään valittiin Risto Nurmi ja **Timo Eronen**, jotka etsivät näyttelyn teemaan





Viimeiset teho-
piikit omistajineen
(kuva: Kuva Hannu Kaskela)

sopivat pyörät ja allekirjoittanut lupautui suunnittelemaan osaston ja rakentamaan sen. Sopivien pyörien löytäminen osoittautui yllättävän haastavaksi ja esimerkiksi takavuosien suosikkipyörää, Honda NSR: ää ei löytynyt lainkaan kontaktiemme kautta. Näyttelyn suunnittelussa minulle oli tärkeintä selkeä esillepano ja kokonaisuus. Moottoripyörien helppo kuvattavuus, tarkastelu ja katseleminen oli lähtökohtana. Myös klubin graafista ilmettä nostettiin esille ja käytettiin samoja värejä kuin nettisivuilla ja esitteissä.

Avajaiset pidettiin perjantaina 20.05.2022 ja samaan aikaan oli Vehoniemessä Motoristi- iltä. Avajaisiin osallistui noin 30 henkilöä ja kaikki esillä olevien kevytmoottoripyörien omistajatkin olivat päässeet paikalle.

Allekirjoittanut kertoi ensin näyttelystä ja sitten haastateltiin pyörien omistajia. Paikalle oli saapunut myös klubin puheenjohtaja **Matti Herlevi**, joka oman puheensa jälkeen ojensi kukat Vehoniemen ”First Ladylle” – **Leila Suutariselle** – mukavasta yhteistyöstä. Lisäksi pyöreitä täyttäneelle VMPK:n jäsenelle **Ari Reinikaiselle** luovutettiin klubin reliefi ja kukkakimppu. Paljon onnea vielä Arille!

Virallisen osuuden jälkeen monet museon asiakkaat tulivat ihastelemaan ”poikkeuksellista” näyttelyä ja tykkäsivät näkemästään. Poikkeuksellisen tästä näyttelystä teki monen ennakkoluulo, että noin 30 vuotta vanha moot-

toripyörä olisi liian uusi Vehoniemen Automuseoon. Monella oli muistoja juuri samanlaisista piikeistä 1990-luvun alusta ja harmittelun määrä oli varsin korkea, kun pyörä oli tullut joskus myytyä. Ilmassa ei ollut syytöksiä ainakaan tiukkapipoisuudesta vaan yleisö oli iloinen näyttelyn aiheesta ja klubin avarakatseisesta asenteesta.

VEHONIEMEN AUTOMUSEO

Vehoniemenharjuntie 92
Kangasala
p. 050 365 7023

Näyttely avoinna:

- 16.4.–11.9.2022 päivittäin klo 10–19
- 12.9.–18.12.2022 päivittäin klo 10–17

Tiedoksi kaikille klubin jäsenille, uusimmalla jäsenkortilla saat munkikahvit veloituksetta yhden kerran/jäsenen Vehoniemen kahvilasta 30.06.2022 saakka. Klubi tarjoaa. •



CAGIVA FRECCIA C10R
Vuosimalli: 1988
Teho: 27 hv
Omistaja: Lea Pesonen

Päätoimittajan palsta

Korona hellittää, rajoitukset purettu Suomesta. Tuohon edelläolevaan lauseeseen on helppo huutaa hurraata, on tässä viime vuodet menneet aikamoisessa kurimuksessa. Tapahtumia putkahtelee kuin sieniä sateella. Classic Motor Show näytti selkeästi, että näyttelylle on tilausta, 18 000 kävijää kahden päivän aikana... huh.

Sitten niihin huolestuttavimpiin tietoihin. VMPK:n jäsenmäärä laskee laskemistaan. Tämän lehden osoitteistoa ajettaessa painoa varten, päädyttiin lukuun 6293. Alaspäin on tultu ja meno ei näytä ainakaan mahdollittoman paljon korjaantuvan. Tosiasia minkä korjaamiseksi on tehty töitä, niin hyvän taloudenhoidon kuin myös aktiivisten vetäjien toimesta.

Tuleva Veteraaniralli on tällä kertaa hieman pohjoisemmassa. Google Maps näytti rallipaikalle noin kolmea sataa kilometriä Joensuusta. Oulun aluekerho on tehnyt kovasti järjestelyjä, annetaan Terwamotoristeille kiitos ja osallistutaan sankalla joukolla ralliin 5.-7.8.2022 ja paikkahan on siis Ukko-halla Resorts lomakeskus, osoite: Ukko-hallantie 19, 89400 Hyrnsalmi.

En tiedä mitä päässäni napsahti, mutta ilmoittauin (ja se myös hyväksyttiin) elokuussa Tanskassa ajettavaan RØMØ Motor Festival- tapahtumaan. Hiekkarannalla ajettava kiihdytyskilpailu vaalii reilut satavuotta sitten ajettuja nopeusajoja, niin kaluston kuin pukeutumisen osalta. Lisää tapahtumasta Huimapyörän lokakuun nume-



rossa. Siihen asti, ajellaan vanhoilla pyörillä ja moikkaillaan kun tavataan.

Timo

AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

Osat kaikkiin kunnan brittipyöriin suoraan hyllystä ilman tullitemppuilua!

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

Boxerilla pohjoiseen 2021

Heinäkuussa viettämäni ”kesälo-ma” oli työn täyteinen johtuen kotona tapahtuvasta remontista. Silloin ajatus museomoottoripyörällä toteuttavasta pohjoisen reissusta alkoi polttelemaan mieltäni ja suunnittelu alkoi kalenteria tutkimalla.

Sain järjestettyä aikatauluni niin, että ehtisin pitämään viikon loman, joka alkoi 13.08.2022.

Alkuvalmistelut olivat aika helpot;

pelkkä öljyn vaihto ja uusi takarengas Bemariin. Pyörä on minulle jo tuttu matkakumppani ja oikeastaan kaikki tarvittava löytyi hyllystä. Pakkasin siis pyörän laukut ja laitoin teltan tarakalle.

Ensimmäinen ajopäivä oli lämmin ja ajoin Lahdesta Ouluun suorinta reittiä (507km). Majoituin ylellisesti hotellissa, saunoin, söin ravintolassa ja tutkin iltasella Norjan tiukentunei-

ta korona rajoituksia. Alustavasti olin suunnitellut meneväni Norjaan, mutta juuri samana päivänä oli rajoitukset tiukentuneet. Yhdellä rokotuksella ei enää ollut asiaa rajan yli.

14.08.2021 Seuraavana aamuna söin tukevan aamiaisen ja lähdin matkaan.



Ajoin Oulusta Rovaniemelle, missä alkoi satamaan vettä. Pienen tauon ja tankkauksen jälkeen sadehaalarit päälle ja matka jatkui Sodankylän kautta Saariselälle. Ajelin kaikessa rauhassa ja sadekin hellitti. Pysähdyin valokuvaamaan kauniita maisemia ja itseäni kiinnostavia asioita. Kun on yksin matkassa, ei tarvitse kysyä keneltäkään milloin pysähtyä tai mitenkä pitkään vielä ajetaan, voi mennä fiiliksen mukaan. Jossain vaiheessa matkaa varasin majoituksen Kaamasen Kievarista. Siellä majoituksesi valitsin pienen mökin ja ruuan valmistus onnistui yhteiskeittiössä leirintäalueiden tapaan. Aamupalan varasin majatalosta seuraavalle päivälle. (päivän kilometrit 575km).

15.08.2021 Aamiaisen jälkeen pakkasin laukut ja puin paksulta päälle. Lämpötila oli laskenut noin +8 asteeseen ja keli oli kolea. Ajoin Karigasniemelle kokeilemaan vieläkö pääsisin

...sain puoliksi tosissani olevani kiinnostunut vanhasta Arskasta...

rajan yli Norjaan pikatestillä tai jollain muulla helpolla konstilla. Valitettavasti rajavartijat joutuivat kääntymään minut takaisin, koska rokotesarjani oli vajaa. Olin tämän jo arvannut etukäteen joten se ei minua masentanut. Useat motoristit olivat kehuneet tietä Karigasniemeltä Utsjoelle, joten se oli minulla seuraavana kiikarissa. Maisemat tiellä on kauniit ja liikennettä on todella vähän. Samalla tuli käytyä Nuorgamissa Suomen ja EU:n pohjoisimmassa pisteessä. Taas tankkasin pyörää ja itseäni, keli oli edelleen todella viileä. Onneksi Bemariin on integroitu suuret jalkojen lämmittimet ja siinä on kunnollinen kate, näillä ominaisuuksilla ajaminen on mukavaa vaikka olisikin vähän kylmempää. Nuorgamista ajoin vielä Inarin kautta Lemmenjoelle. Lemmenjoelle saapu-



essani varasin pienen mökin ja kävin patikoimassa muutaman tunnin. Illaksi olin varannut saunan. (päivän kilometrit 450km)

16.08.2021 Lemmenjoelta lähdin aamulla kohti Kittilää. Keli oli edelleen kylmä. Inarissa huolto-aseman yrittäjä oli kertonut tien olevan hyvin huonossa kunnossa ja hän oli oikeassa. Vanha kestopäällyste oli täynnä railoja ja routavaurioita, jossain vaiheessa tie muuttui kuoppaiseksi soratieksi ja oli mutainen ja liukas. Kittilän vanhalla Teboililla tankatessani kysyin pyörän pesumahdollisuutta ja sehän onnistui aseman huoltohallissa. Nyt puhtaalla Bemarilla kohti Pallastunturia ja Hotelli Pallasta. Otin hotellihuoneen itselleni ja lähdin patikoimaan Taivaskeron kierroksen. Reitillä kävellessäni ihastelin upeita maisemia ja Taivaskeron huipulta löytyi paikka, missä oli Helsingin Olympiatuli sytytetty vuonna 1952. Samalla reitillä näin vanhan hotellirakennuksen jäänteet. Illalla saunaan ja syömään hotellin ravintolaan. (päivän kilometrit 450 km)

17.08.2021 Aamu-

Taivaskeron huippu -Olympiatuli.

palan syötyäni pakkasin tavarani ja lähdin kohti Kilpisjärveä. Tie Pallastunturilta Enontekiöön on yksi suosikeistani. Enontekiössä tapasin Ranskalaisen motoristin, joka oli menossa kohti Nordkappia, toivotin turvallista matkaa ja mietin miten vähän moottoripyöräilijöitä olin reissuni aikana tavannut. Pikaisen laskutoimituksen jälkeen päädyin ainoastaan seitsemään motoristiin, joiden kanssa olin jutellut huoltoasemilla tai majapaikoissa. Enontekiöstä ajoin Kilpisjärvelle käsivarren tietä pitkin. Pohjoiseen päin ajaessa maisemat olivat upeat ja mielestäni tämän reissun tieosuuskien parhaimmat. Kilpisjärvelle päästyäni pystyitin teltan erittäin epätasaiseen



maastoon. Retkeilykeskuksen ”leirintäalue” on suunniteltu lähinnä karavaanarille ja telttapaikan saa valita sieltä mistä parhaaksi näkee. Tasaista nurmikkoa ei ole missään. Teltan pystytyksen jälkeen lähdin patikoimaan Saanatunturin huipulle aurinkoisessa kelissä. Ihmisiä oli paljon ja huipulta oli kauniit maisemat kolmeen eri valtakuntaan, siellä kannattaa käydä. Illalla taas saanaa ja ruuan valmistusta Trangialla. Seuraavalle päivälle oli luvattu reipasta vesisadetta pohjoiseen. (päivän kilometrit 260km)

18.08.2022 Aamulla vesisade ei ollut vielä alkanut. Pakkasin nopeasti teltan ja kaikki tarvikkeet. Aamupalan jälkeen lähdin ajamaan kohti etelää, en ollut suunnitellut reittiä mitenkään. Ensimmäisen tunnin sain ajaa kuivassa kelissä, sitten se alkoi. Sadehaalarit niskaan ja keula kohti etelää. Ajoin Rovaniemelle saakka rajussa sateessa. Sääkartta näytti, että Posiolla olisi kuivempaa, joten lähdin sinne. Sade helpotti hieman. Katsoin kartasta, että Posiolta Taivalkoskelle menee mielenkiintoisen näköinen tie, enkä ollut sitä aiemmin ajanut, joten suuntasin sinne. Taivalkoskella suunnittelin jo pysähtymistä yöksi, mutta jostain syystä päätin jatkaa Suomussalmelle. Suomussalmelta sain majapaikan Matkustajakoti Kuutamosta, josta tuli elämäni kallein majoittuminen.. (päivän kilometrit

733km)

19.08.2021 Aamulla matkustajakodin yhteisessä keittiössä tapasin parisunnan Korpilahdelta. Siinä aamupalaa nauttiessamme tuli ilmi, että hekin harrastavat vanhempia moottoripyöriä. Risto ja Lilja kertoivat omistavansa Triumphin ja Arielin, sekä yhden Arielin vuodelta 1931. Keskustelu oli mielenkiintoista ja jossain vaiheessa sanoin puoliksi tosissani olevani kiinnostunut vanhasta Arskasta. Risto vastasi että Ariel ei ole myynnissä. Aamupalan jälkeen toivotimme toisillemme mukavaa matkaa ja jostain syystä vaihdoimme Riston kanssa puhelinnumerot. Asiaa sen kummemmin miettimättä pakkasin taas pyörän ja lähdin kohti kotia Lahteen. Taas alkoi sataa ja oikeastaan koko päivä meni kovassa vesisateessa ajaessa. Kotiin päästyäni olin aika väsynyt ja tavaroiden purkaminen vielä edessä. (päivän kilometrit 565km)

Palasin seuraavana päivänä takaisin töihin ja muistelin mukavaa matkaa. Kerroin siitä kotona puolisololleni ja arki alkoi taas rullaamaan. Reilu viikon kuluttua sain viestiä Ristolta ja kuvan Arskasta, koska olin sitä pyytänyt majatalon aamupalalla. Risto oli alkanut pohtimaan Arielin mahdollista myyntiä ja sovittiin, että kävisin jossain vaiheessa katsomassa Arielia. Elokuun lopussa olin palaamassa Stara Treffeil-

tä Hankasalmelta, joten soitin Ristolle ja kysyin saisinko tulla katsomaan moottoripyörää paluumatkalla. Se sopi heille ja ajoin paikalle. Pyörä oli mielestäni hieno, olin kerran aiemmin käynyt katsomassa samanlaista Arielin osakasa Pieksämäellä vuonna 2007. Silloin en tarttunut tilaisuuteen, koska projekti vaikutti liian isolta palalta. Mutta tämä Ariel MF 1931 oli harvinainen, kokonaisena säilynyt yksilö. Siinä sitten juteltiin ja sovittiin, että palataan asiaan. Risto halusi miettiä rauhassa mitä tekisi Arielilla.

Syyskuun alussa Risto ja Lilja olivat päättäneet myydä Arielin minulle. Nyt minun piti kertoa tämä tarina myös kotona puolisololleni Kirsille ja alkaa järjestelemään kauppoja. Sovinnon säilyttämiseksi kotona laitoin myyntiin Moto Guzzin, ettei harrastus karkaisi täysin käsistä.

Lokakuun alussa kävin ostamassa Arielin ja samalla tehtiin kaupat toisesta samanlaisesta Ariel MF osakasasta. Kun vein osia kotiin, puolisoni kysyi montako pyörää sieltä nyt tuli? Työnsin yhden kokonaisen moottoripyörän ja kannoin kaksi runkoa harrastetilaan.



Sade uhkaa Livojärvellä (vas.)
Taustakuva Saanatunturin huipulta.

Punainen Ariel pysyy nykyisessä ulkoasussaan ja odottaa tekniikan läpikäyntiä. Tämä toinen osakasa onkin hieman haasteellisempi. Risto oli ostanut projektin aikoinaan Porvoosta, mutta osia oli puuttunut luvattoman paljon. Myyjä oli kertonut Arielin olleen kokonainen, mutta hän oli purkamisen jälkeen jotenkin onnistunut hävittämään ison osan osista. Aloin pikkuhiljaa selvittämään Ristolta saatujen johtolankojen avulla puuttuvien osien sijaintia. Sain häneltä osien myyjän nimen, paikkakunnan (Porvoo) ja kadunnimen, mutta talonnumero puuttui. Myös vanha puhelinnumero oli jo poissa käytöstä. Lahdessa Veikko Virtanen kertoi muistavansa osakasan myyneen Korhosen ja kaivoi omista arkistoistaan minulle puuttuvan talonnumeron. Lähdin käymään paikan päällä, koska numerotiedustelut ym. eivät pystyneet auttamaan minua. Talossa ei ollut ketään kotona mutta naapurissa oli. Menin kyselemään rohkeasti onko tietoa talossa aiemmin asuneista Korhosista. Naapuri osasi kertoa heidän muuttaneen keskustaan. Samalla sain tietää Korhosen puolison nimen ja hänen puhelinnumeronsa löytyi numeropalvelun kautta. Puoliso kertoi minulle tarinaa ja muisteli, että kaikki loput moottoripyörien osat olisi ehkä myyty Lahteen talon myynnin yhteydessä. Ostajasta vain ei ollut mitään tietoa.

Sitten laitoin etsintäkuulutusta VMPK:n foorumille ja muutaman viikon kuluttua tärppäsi. Osien ostajaksi epäiltiin Kalevi Heikkistä, jonka tunsinkin jo etukäteen ja epäily osui oikeaan. Kalevi oli käynyt ostamassa loput osat pois Korhosilta, mutta ei tunnistanut kaikkia osia. Sovittiin Kalevin kanssa tapaaminen ja pääsin penkomaan kyseisiä osia. Suurin osa oli BSA yms. vääriä osia, mutta sitten alkoi löytyä. Yhdestä laatikosta löytyi puuttuva moottorin lohko, seisontatuki, öljysäiliö, jarrukilvet, lokasuojien tukiraudat ja paljon kaikkea pyörään kuuluvaa. Kerroin Kaleville, että Risto on nämä osat kerran jo ostanut, mutta ei ole niitä koskaan saanut ja projekti on nykyään minulla. Vuoden 1931 projekti ei välttämättä valmistu koskaan, koska malli on todella harvinainen. Pääsimme osista hyvin yhteisymmärrykseen ja ne vaihtoivat omistajaa. Motoristihenkeä parhaimmillaan.

Yksin reissatessa tulee juteltua tuntemattomien kanssa paljon enemmän kuin oman perheen tai ystävien kanssa matkustaessa. Silloin yleensä ollaan omassa porukassa. Tästä Arielin osakasasta tuli koko tarinan päätähti, tai oikeastaan näistä harrastajista, jotka ovat auttaneet minua saamaan koko projektin alkuun.

Isot kiitokset siis Ristolle ja Liljalle, kaikille vihjeitä antaneille ja ennen kaikkea Kaleville.

Kaikki tämä tapahtui, kun päätin jatkaa matkaani Tavalkoskelta Suomussalmelle ja valitsin sen edullisimman majapaikan. Hinta taisi olla 60€/yö + Ariel x 2kpl .

Nyt projektista puuttuu edelleen pyörännavat, vanteet, kampiakseli, kiertokanki ja nokka-akseli + jotain muuta. •

Vihjeitä otetaan edelleen vastaan!

Mikko Kentta
044 594 8533



Ariel MF 1931 - Mikko1979



Löytyneet osat.



Projekti MF-Ariel.

J.A.P- kampiakseli- projekti finaalissa

Pitkään siinä meni, mutta nyt se on valmis mekaanisesti valmis. Risto saa tutkia tasapainotuksen kuntoon, mutta se on eri jutun tarina se. Kampiakselin limput siis olivat valmiina Itä-Suomen Huoltopalvelu Sarolan koneistamina. Kampiakselin sivutapit olivat hyvässä kunnossa, joten päätettiin käyttää ne, ainoastaan tappien kiinnitystapa muuttuisi kartio + mutteri kiinnityksestä puristussovitteiseksi.

Mittasin vanhojen tappien korkeuden vanhoista limpuista ennen täyttöhitsausta. Hitsauksen suoritin ihan perusmigillä, saumaa vaan pituussunnassa välillä tappia käännellen. Hitsauksen jälkeen sorvasin molemmat akselitapit noin 19,08 mm kokoon.. Perinteinen puristussovite 1 millimetrielle tuntui kovin vähältä tässä tapauksessa. Limppujen reiät olivat tasan 19,00 mm.

Suurinta päänvaivaa meinasi aiheuttaa öljykanava. Jakopään puoleisesta tapista kulkee öljykanavat tapin läpi kampiakselin keskilaakerille. Vinon reiän poraus tietysti kullmassa siten että reiät sattuvat vielä kohdalleen, sanoisinko melko haasteellista.

Tappien asennus tapahtui seuraavassa järjestyksessä. Molemmat tapit vuorokaudeksi pakastimeen, limput lämmitettiin nestekaasutuholla noin + 300 asteeseen ja prässin hienoisella avustuksella tapit menivät kivuttomasti paikalleen. Osien jäähtyttyä koetti jännitysmomentti, onko jakopään puoleisen tapin öljykanavalla yhteyttä keskilaakerille, puhallus kanavaan ja huokaisu, reitti osui kohdalleen.

Kampiakselin lopullisen kasauksen suoritti Joensuun Moottorikoneistamo. Limppujen rihtauksen jälkeen, heitto jäi muutamaan sadasosamillimetriin. Vanha epäkeskopuristimen akseli pääsi uuteen tarkoitukseen Excelsiorin moottorin uumeniin.

Erytiskiitokset projektissa olleille ammattilaisille: **Mika Sarola**/Itä-Suomen Huoltopalvelu Sarola Joensuun Moottorikoneistamo. •





teksti & kuvat: **Timo Eronen**

Norton-JAP

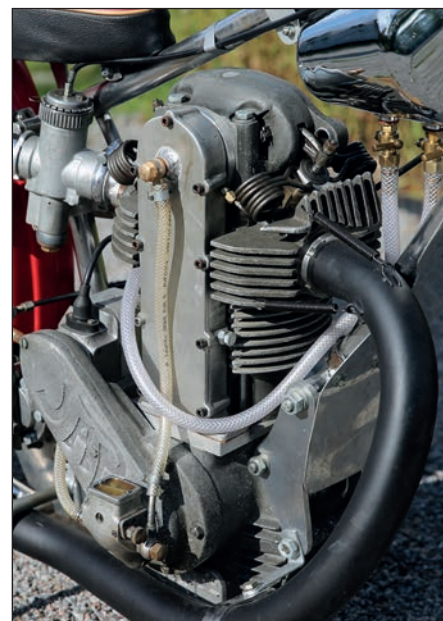
Moottoriurheilussa on kautta aikojen saatossa pyritty aina vaan parempaan suorituskykyyn. Moottoreita on trimmattu ja viritysosia hankittu budjetin salliessa. Speedwayssä 50–60-lukujen yleisin moottori oli englantilainen 500-kuutioinen J.A.P. Näitä moottoreita käytettiin niin lyhyemmällä radoilla kuin pitkällä radoilla maaradan parissa. TT:n puolella 500-kuutioisten luokassa yksi yleisimmistä kilpapyöristä oli Norton International. Mitä saadaankaan kun innovatiivinen rakentaja yhdistää nuo molemmat edellä mainitut toisiinsa?

Eino Kulmakorpi, jäaspeedwayn Suomenmestari vuodelta 1951 ja maaradan Suomenmestari vuosilta

1954–55, kehitti tämän jutussa esiintyvän Norton-JAP yhdistelmän 50-luvun loppupuolella.

Koneessa on nelipultti JAP:in alkuperäinen, itse tehty sylinteri ja Nortontin sylinterinkansi.

Kansi on alkujaan lähtöisin 30-luvun lopun Manx Norton SOHC (single overhead cam) koneesta. Mitä tällä on sitten haettu, tehoa JAP:in ja Nortontin koneista on lähtenyt 45 hevosvoiman luokkaa alkuperäisillä osilla. Nortontin kannessa on kuitenkin jäähdytyspintaa kolminkertainen määrä JAP:in minimalistisen pieneen kanteen verrattuna. Metanoli kuitenkin polttoaineena jäähdyttää konetta todella tehokkaasti. Nortontin kannen nokka-akselin veto



on toteutettu ketjulla, poiketen Norttonin alkuperäisestä kuningasakselistasta. Kansi on Norttonin kilpapyörien tyyliin 2-metallinen, eli kannen palotilan kalotti on pronssia ja sen ympärillä alumiinivaippa jäähditysripoineen. JAP:in alakertaan on täytynyt tehdä muutoksia ketjuvetoa varten, koska alkuperäinen moottori on varustettu työntötangoilla. JAP:in koneesta on näin ollen tullut OHC. Tehdas itse ei valmistanut metanolimoottoreita muuna kuin työntötankoversioina.

Missä tällä moottorilla on sitten ajettu? Koneen rakentanut ja sillä ajanut Eppu Kulmakorpi kertoi yrittäneensä Norton-JAP:illa maaradalla 5 kilometrin ennätystä, (aikaa) mutta kone hajosi yrityksessä. Pitkällinen etsintä lisätietojen suhteen Moottoriurheilulehdistä ei tuottanut tulosta. Kyseinen pyörä on tällä hetkellä **Jouni Seppäsen** kokoelmassa, osoituksena



suomalaisesta sisusta ja kekseliäisyydestä. Moottori on oikean aikakauden speedway-rungossa, ja se kertoo näin, yhtenä kokonaisuutena suomalaisesta erikoisuudesta.

Jos joku lukijoistamme osaa antaa lisävalaistusta aiheeseen, toimituksen yhteystiedot läytyvät sivulta kaksi. •

VMPK yhteistyössä Vehoniemen Automuseon kanssa järjestää

100 ja lähes 100 vuotta vanhojen moottoripyörien näytösajon

**Vehoniemen Automuseolla
lauantaina 16.7.2022 klo.14:sta alkaen.**

Tervetuloa ihaillemaan ja aistimaan viime vuosisadan alkupuolen tunnelmia historiallisten moottoripyörien näytösajossa!





DKW kaksitahtisten kilpapyörien kehittäjänä

DKW:n moottoripyörätuotannon käynnistäjä ja alkuunpanija oli tanskalaisnyntyinen **Jörgen Skaft Rasmussen**. Hän oli muuttanut Tanskasta Saksaan v. 1900 saatuaan teknisen alan opintonsa suoritetuiksi. Hän lähti heti mukaan yritystoimintaan ja toimi alkuun useammassakin yritysryhmässä ja eri toimialoilla. Kaikessa toiminnassa oli kysymys erilaisten teknisten tuotteiden valmistamisesta. Hän päätyi sitten ajoneuvotuotannon pariin, ja oma yritystoiminta Zschopauissa Saksassa käynnistyi v. 1916. Tärkeäksi toiminnanhaaraksi tuli sitten muodostumaan moottoripyörätuotanto. Se menestyi niin hyvin, että jo 1920-luvun lopulla tehdas oli tuotantomäärältään maailman suurin moottoripyörien valmistaja. Osaltaan tähän päästiin sekä perusteellisen että laajan tuotekehittelyn ja sen tuloksena syntyneen hienon kilpailumenestyksen ansiosta. Intensiivinen kehitystyö suuntautui kokonaan kaksitahtimoottoreihin ja niiden hyödyntämiseen sekä käyttö- että kilpapyörien voimanlähteenä. Etenkin 1930-luvun kansainvälisessä kilpailutoiminnassa tehtaan pyörät hallitsivat luokkiaan vahvasti ja näkyvästi sekä lisäksi kuuluvastikin. DKW:n kilpapyörissä oli nimittäin hyvin kova käyntiääni.

Yrityksen toiminta ei aivan alkuun lähtenyt liikkeelle moottoripyörien valmistuksella. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen koneissa ja laitteissa käytettävistä materiaa-

leista ja varsinkin ajoneuvojen polttoaineista oli kova pula. Niinpä Rasmussen suunnitteli kuorma-auton, jonka voimanlähteenä oli höyrykone. Muutamia kappaleita valmistettiin. Se ei markkinoilla kuitenkaan herättänyt kiinnostusta. Laitteen kutsumanimi saksaksi oli Dampf Kraft Wagen (höyryauto), mistä kirjainyhdistelmä DKW.

Seuraavalle tuotteelle, 18-kuutioiselle kaksitahtiselle pikkumoottorille, kävi paremmin. Se oli varsinkin varakaamman väen nuorten poikien keskuudessa suosittu leikkikalu, miksi se oli tietysti tarkoitettukin. Sen suunnittelija



142-kuutioinen DKW Reichsfahrtdmodell -22 Schloss Augustusburgin mp-museossa (kuva: Pauli Ylikoski)

**Otsikkokuvassa kaksoismäntäkilpuri
DKW SS 250 Ingolstadtin museossa
(kuva: Lothar Spurzem)**

oli **Hugo Ruppe**, jolla myöhemmin oli iso rooli tehtaan kaksitahtisten kilpakonemoottorien ideoijana ja kehittäjänä. Laite sai lempinimen Des Knaben Wunsch (pojan toive), siinäkin kirjainyhdistelmä DKW.

Ensimmäinen moottori, jota käytettiin kaksipyöräisen voimanlähteenä, esiteltiin v. 1921. Se oli 118-kuutioinen polkupyörän apumoottori, joka kiinnitettiin pyörän takatelineelle. Lyhyt hihna yhdisti moottorin ja takavanteen hihnapyörän. Laite tunnettiin lempinimellä Popo Wärmer, suomeksi pepunlämmittäjä! Tämänkin suunnittelija oli Ruppe. Ajopeliä kutsuttiin usein myös nimellä Das Kleine Wunder (pieni ihme). Jälleen on nähtävissä kirjainyhdistelmä DKW.

Ensimmäinen varsinainen moottoripyörä esiteltiin seuraavana vuonna. Se oli 142-kuutioinen ”Reichsfahrmodell”, edelleenkin hihnavetoinen (Kuva 1). Muun ohella se menestyi erinomaisesti Saksan alueella ajetussa pitkässä Reichsfahrt-kestävyyskisassa. Tästä myös mallin nimi. Pyörän menekki oli saavutetun kilpailumenestyksenkin ansiosta hyvä, ja tästä eteenpäin itse tehdas sekä mallivalikoima kasvoivat nopeasti. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen yleisön kiinnostus etenkin hinnaltaan edullisia moottoripyöriä kohtaan oli vilkasta. Saksaa koetteli 1920-luvun alkuvuosina voimakas hyperinflaatio, mikä aiheutti laajalti vaikeuksia maan taloudelle. DKW:n pyörien menekki oli kuitenkin hyvä. 1920-luvun loppuvuosina tehdas oli jo siis maailman suurin moottoripyörien valmistaja. Omistukseen hankittiin v. 1928 Audi Werk AG, joka tuli huolehtimaan DKW:n autosektorista. Kun yhtiön kasvu oli koko 1920-luvun ajan nopeaa, se merkitsi kuitenkin myös voimakasta velkaantumista. Tämä aiheutti sille taloudellisia hankaluuksia 1930-luvun alkuvuosien lamakaudella. Osana ongelmien ratkaisua oli, että DKW ja Audi yhdistyivät Horchin ja Wandererin kanssa v. 1932. Näin muodostui Auto-Union, jonka tunnettu logo on neljän ympyrän yhdistelmä.

Kilpailutoiminnan käynnistyminen

Rasmussenilla oli alunalkaen idea, että osallistumalla kilpailuihin ja niissä menestymällä voidaan kaksitahtimoottoriin kohdistuneet voimakkaatkin epäluulot hälventää. 1920-luvun alussa myönnettiin moottoripyöräpiireissä rakenteen yksinkertaisuus, mutta usein arvosteltiin moottorin heikkoa tehoa, puutteellista luotettavuutta, runsasta polttoaineenkulutusta ja räpättävää käyntiääntä. Pohjaa näille arvioille loi se, että heti sodan jälkeen markkinoille tuli jopa satoja erimerkkisiä moottoripyöriä, valtaosa kaksitahtisia. Saksan aseteollisuus oli jouduttu lopettamaan, ja vapaata metalliteollisuuden kapasiteettia oli runsaasti käyttämättömänä. Kun kiinnostusta moottoripyöriä kohtaan oli, monet aikaisemmin sotavaruusteita tehneet yritykset ryhtyivät nyt niitä valmistamaan. Markkinoille tuli paljon huonolaatuisiakin tuotteita, jotka oli suunniteltu ja rakennettu ilman sen kummempaa asiantuntemusta. Ei siis ihme, että kaksitahtimoottoria kohtaan tunnetut epäluulot voimistuvat.

Uudessa kilpamallissa suuri uudistusidea koneessa oli kampikammiossa toimiva huuhtelupumppu

Rasmussen halusi näyttää, että oli mahdollista kehittää hyviä kaksitahtisia, ei vain yhtä hyviä kuin nelitahtimoottori, vaan parempiakin. Asian hän halusi todistaa menestyksellä kilpailutoiminnassa. Niinpä panostus tällä sektorilla tuli olemaan ennennäkemättömän voimakasta, jopa massiivista, ja voidaan täydellä syyllä sanoa, ettei ilman hienoa menestystä.

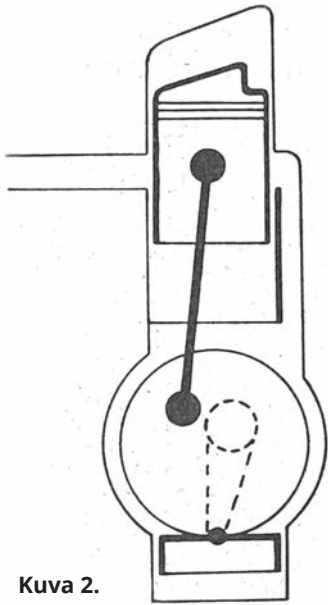
Pelinavaus tapahtui v.1922. Ensimmäiset tehtaan kisapyörät pohjautuivat vielä tavallisiin tuotantopyöriin

ja niiden koneisiin. Niissä oli aikansa tapaan kolmikanavainen (imu, huuhtelu, pako) kaksitahtikoneen perusratkaisu sekä niinikään perusratkaisuun kuuluva mäntätyyppi, jonka laessa oli harjanne palotilaan tulevaa polttoaineseosta ohjaamassa. Edelleen perusratkaisussa huuhtelu- ja pakokanavan aukot olivat sylinterin yläpäässä samalla korkeudella, ja puhutaankin symmetrisestä ajoituksesta. Uuden kisapyörän tilavuus oli alkuun 175 cc. Käytössä se oli vuoteen 1925, Jolloin DKW:llä katsottiin, että tämän laitteen tarjoamat mahdollisuudet kilpailukäytössä oli hyödynnetty loppuun.

Jo tuona vuonna saksalaisessa kilpailutoiminnassa oli mukana monia valmistajia, ja tekninen kehitys oli nopeaa. Useiden pyörien kisamoottorit perustuivat monesti ainakin osaltaan jo edellä mainitun Hugo Ruppen ideoille. Hän oli välillä käynyt muualla, mutta palannut jälleen DKW:lle. Hänen ajatuksensa olivat vahvasti perustana myös uudessa DKW:n 175-kuutioisessa kilpakoneessa, jonka pohjana ei siis enää ollut ”siviilimallin” kone. Se oli puhdas kilpalaite.

Kaksitahtimoottoria tehokkaamaksi kehitettäessä avainkysymyksiä oli ja on edelleenkin kanavien sijainti ja muoto sekä kaasuvirtausten, tuoreen ja palaneen, ohjauksen säätely, niiden annostelu ja ajoitus. Nämä asiat olivat tietysti DKW:lläkin jatkuvan tiiviin tutkimus- ja kehitystyön kohteena aina toisen maailmansodan syttymiseen asti. Erään lähteen mukaan tästä työstä ja syntyneistä erilaisista ratkaisuisista siellä voisi kirjoittaa kokonaisen kirjan! Työtä johti **August Prüssing**, lahjakas suunnittelija ja kehitystyön johtaja, jolla oli lukuisa joukko päteviä apulaisia. Hän pysyi suunnittelutyön ja myös koko kilpailutoiminnan johtajana sen loppumiseen asti. Kaiken kaikkiaan DKW:n kilpailuosaston vahvuus oli parhaimmillaan toistasataa henkilöä.

Uudessa kilpamallissa suuri uudistusidea koneessa oli kampikammiossa toimiva huuhtelupumppu (Ladepumpe) polttoaineseoksen palotilaanvirtauksen tehostamiseksi. Se oli sylinteri, jossa oli halkaisijaltaan melko iso mutta matala mäntä. Moottorista riippuen se oli joko 180 asteen tai 90 asteen kul-



Kuva 2.

massa varsinaiseen sylinteriin nähden. Pumpun mäntä oli kytketty kampiakseliin omalla kiertokangellaan. Kun varsinainen mäntä painui alas kohti kampikammiota, siellä paine kasvoi, ja polttoaineseos nousi huuhtelukanaavaa pitkin kohti palotilaa. Huuhtelupumpun mäntä liikkui samanaikaisesti kampiakammion keskustaa kohden, lisäsi vaikutuksellaan edelleen siellä painetta ja tehosti siten seoksen nousua palotilaan (kuva 2). Mitään seoksen palamista ei pumpussa tietenkään tapahtunut. Vanhaa tekniikkaa uudessa koneessa oli, että siinä oli vain yksi huuhtelukanaava ja harjanne männän laessa tuoreen seoksen virtausta palotilaan ohjaamassa ja sen suuntautumista pakoaukkoa kohden estämässä. Myös huuhtelupumppu oli Ruppen idea, jota ensimmäisenä käytettiin Bekamoottoripyörän moottoreissa. Ruppe oli tuolloin lyhyen aikaa Bekamon palveluksessa, mutta palasi nopeasti takaisin DKW:lle.

Huuhtelupumpun käyttöönotto oli siis ensimmäinen kaksitahtimoottorin perusratkaisuun liittyvä iso kehitystoimi kilpamoottorin tehokkuutta parannettaessa. Syntyi uusi 175-kuutioinen kilpakone, jossa nyt otettiin käyttöön myös vesijäähdytys. Pian rinnalle tuli 250-kuutioinen versio. Molempia kehitettiin tiiviisti, ja ne alkoivat vähitellen hallita suvereeniin tapaan luokkiensa kilpailuja sekä Saksassa että muuallakin Euroopassa. 500-kuutioinenkin rakennettiin, mut-

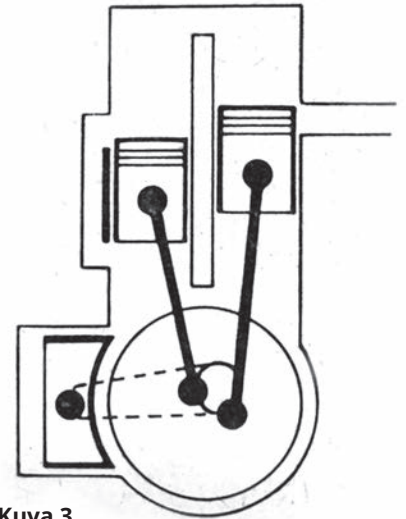
ta toiminnan pääpaino ei ollut tässä luokassa. 250-kuutioisessa oli alkuun 17 hv; viidessä vuodessa se nousi 18,6 hv:aan. Huuhtelupumppua käytti kyllä useampi muukin valmistaja kilpailuteissaan.

Monenlaisia ongelmiakin tuli tietysti eteen. Suurimpia tässä vaiheessa oli se, etteivät sytytystulpat tahtoneet kestä erityisesti pitkien kilpailujen aiheuttamaa rasitusta. Boschin onnistui kuitenkin ratkaista pulmat. Vesijäähdytyksestä huolimatta sylinterin yläosan, kannen ja männän jäähdytys ei aina ollut riittävän tehokasta. Mäntä, jonka laessa oli harjanne, oli tietysti tässä suhteessa erityisen arka kohta. Kaiken kaikkiaan voidaan todeta, ettei jatkuvassa kehitystyössä oikeastaan ollut juuri esikuvia, joita seurata ja kehittää. Käytännössä kaikki oli luotava alusta lähtien itse.

Tuotekehittelyä ja kisa-menestystä 1930-luvulla

Heti 1930-luvun alkuvuosina syntyi kaksi teknistä ratkaisua, joista toinen on edelleenkin kaksitahtitekniikassa vaikuttava. Se on ns. Schnürle-systeemi palotilan huuhtelun parantamiseksi. Toinen on kaksimäntäisen sylinterin käyttöönotto.

Edellisessä on kysymys siitä, että koneeseen luodaan kaksi erillistä huuhtelukanaavaa. Ne ovat ylhäältä katsoen eri puolilla pakoaukkoa. Ne on siten sijoiteltu ja muotoiltu, että polttoaineseosannos ylös lähtiessään jakaantuu kumpaankin kanavaan. Kohdatessaan taas toisensa palotilassa muodostuu pyörre, joka työntää edellisen kieroksen palaneen polttoaineseoksen eli pakokaasun pakoaukkoon ja estää mahdollisimman tehokkaasti tuoreen seoksen virtaamista siihen suoraan ja palamattomana. Männän lakeen ei enää tarvita harjannetta saapunutta polttoaineseosta palotilaan ohjaamaan. Mäntä on nyt tasapäinen. Se on kevyempi eikä sillä tavoin altis lämpövaurioille kuin aiemmassa rakenteessa. Järjestelmää kutsutaan kiertohuuhteluksi. Se tuli vähitellen yleiseen käyttöön muissakin kuin kisapyörissä. Suurena etuna oli myös, että se vähensi kaksitahtimoottorin polttoainenkulutusta jopa noin 40 %:lla.



Kuva 3.

Mutta systeemillä oli haittapuolensaakin etenkin yhdessä huuhtelupumpun kanssa toimiessaan. Vaarana nimittäin oli, että polttoaineseos tuli palotilaan niin kovalla voimalla, ettei pyörrevaikutusta ehtinyt kunnolla syntyä. Tällöin toteutui se jo yllä mainittu ongelma, että osa tuoretta polttoaineseosta virtasi suoraan pakokanavaan. ”Oikotie” tietenkin verotti koneen tehokkuutta ja lisäsi polttoainenkulutusta.

Ongelmaa ratkaisemaan tuli osaltaan kaksimäntäinen sylinteri

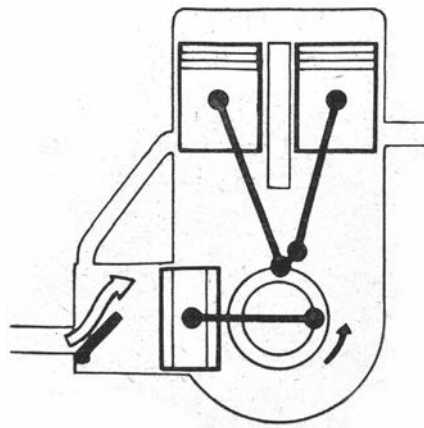
Ongelmaa ratkaisemaan tuli osaltaan kaksimäntäinen sylinteri, jonka käyttöönotto DKW:llä oli mielenkiintoinen (kuva 3). 1930-luvun alkuvuosina ja jo edellisellä vuosikymmenellä merkin kilpailumenestys oli Euroopan mittakaavassa erinomaista, oikeastaan hallitsevaa. Painopiste oli 250-kuutioisissa; 175-kuutioiset olivat jo jääneet sivuosaan. Mutta voitokululle tuli katko, kun v. 1931 Saksan GP:n 250-kuutioiset voitti sveitsiläinen **Elvetio Torricelli** Puchilla, ja DKW tuli kotiareenallaan lyödyksi. Tarina kertoo, että hiukan myöhemmin sama tai samanlainen Puch oli käymäselään

Saksassa. Vastoin Puchin nimenomais- ta kieltoa se vieraili myös DKW:llä, missä sen kone avattiin. Moottorissa oli tietenkin huuhtelupumppu, mutta uutena kilpakoneratkaisuna oli kaksi- mäntäinen sylinteri. Siinä oli oma rei- kä kummallekin männälle, yhtenäinen pesuammeen muotoinen palotila ja U-muotoinen, siis kahdeksi haaroit- tuva kiertokanki. Kone oli kuten kisa- DKW:tkin vesijäähdytteinen.

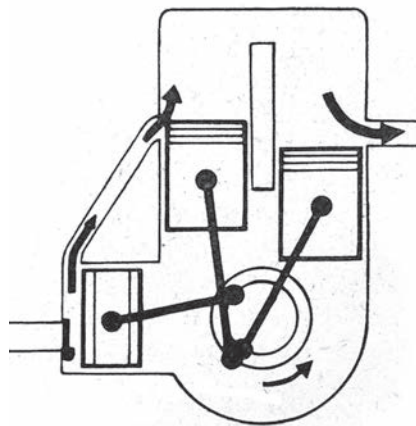
Kahden männän systeemi merkit- si isoa edistystä moottorin kaasuvir- tausten hallinnassa. Aukot huuhte- lukanavien yläpäässä ja pakoaukko voitiin nyt pitää erillään toisistaan, eli vaara siitä, että sisääntuleva polttoai- neseos osaltaankaan virtaisi suoraan pakoaukkoon, ainakin suurimmaksi osaksi poistui. Toinen mäntä sääтели huuhtelukanavien avautumista ja sul- keutumista omassa reiässään, toinen pakoaukon avautumista ja sulkeutu- mista taas omassaan. Näin ollen pääs- tiin virtausten tarkempaan ajoituk- seen. Tämä tietysti tehosti moottorin toimintaa. Nyt voitiin ottaa myös käyt- töön tilavuudeltaan entistä suurempia ja voimakkaampia huuhtelupumppuja. Pumppu siirrettiin uudessa järjestel- mässä kampikammion alta sen eteen 90 asteen kulmaan sylinteriin nähden. Osaltaan virtauksiin vaikutti myös pa- koputkien muoto, mikä sekin tietysti oli kehitystyön kohteena.

DKW sai oman kaksoismäntämoot- torinsa kilpakäyttöön kaudella 1932. Puch puolestaan lopetti kilpailemisen saman kauden lopussa.

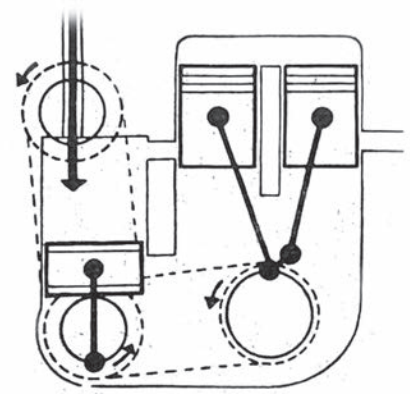
Kehittelytyöhön käytettiin todel- la paljon voimavaroja. Peruratkaisu, huuhtelupumpun ja kaksimäntäisen sylinterin hyväksikäyttö pysyivät sit- ten koneen ominaisuuksina aivan vii- meisintä vaihetta lukuunottamatta toiseen maailmansotaan asti. Työtä siis johti August Prüssing. Kun jatkuvas- ti kokeiltiin ja otettiin käyttöön uusia ratkaisuja, ongelmiakin oli tietysti pal- jon. Silloiset käytettävissä olevat mate- riaalit eivät aina kestäneet kilpamoot- torien aiheuttamia rasituksia. Onkin sanottu, että kilpailuosaston väki jou- tui viettämään usein unettomiakin öitä ongelmien kanssa painiessaan. Varsinkin Saksan GP:ssä, joka ajettiin Hohenstein-Ernstthalissa Sachsenrin- gillä, saattoi lähtöviivalla olla kerralla



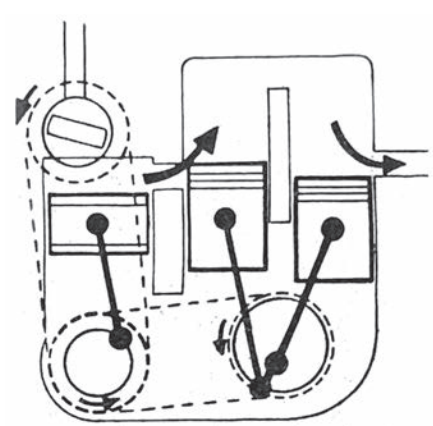
Kuva 4.



Kuva 5.



Kuva 6.



Kuva 7.

yli kymmenen tehdasajajaa ja lisäksi yksityiskuljettajien ajamina yli 20 tehta- an varustamaa pyörää. Kotiradalla 300000...400000 katsojan silmien edessä ei häviötä haluttu kärsiä.

Materiaaliongelmia siis oli, ja erityi- sen vaikeita ne olivat kalvo- eli läppä- venttiilin kohdalla. Sitä käytettiin use- assa kehitysversioissa hiukan eri tavoin jo 1930-luvun alkupuolelta lähtien. Sen tehtävänä oli estää polttoaineseoksen palautuminen kampikammion suulta takaisin imukanavaan. Kun varsinais- esta huuhtelupumpusta siirryttiin ratkaisuun, jossa se ei enää toiminut moottorin alakerran paineenlisääjänä vaan polttoaineseoksen pumppaajana suoraan sylinteriin, tarvittiin edelleen läppäventtiiliä estämään seoksen takai- sinvirtausmahdollisuus imukanavaan. Perusmuotoisista huuhtelukanavista voitiin luopua, mutta koneen alakerran voitelu oli järjestettävä erillisesti, kun polttoaineseos ei enää sen kautta kier- tänyt. (kuva 4) (kuva 5).

Tämän version teho oli erittäin hyvä, parhaimmillaan noin 30 hv. Jatkuva- na harminaiheena oli kuitenkin juuri

läppäventtiili, joka kesti 6000 kierros- ta/min, mutta ei juuri sen enempää. Kun ongelmaa ei usean vuoden pon- nistuksista huolimatta kyetty poista- maan, oli pakko kehittää korvaava rat- kaisu. Vuonna 1937 otettiin käyttöön moottoriversio, jossa kampikammio ja pumppu olivat kokonaan erillään toisistaan. Polttoaineseoksen syöttöä pumppuun hoiti nyt pyöröluistitoimi- nen ahdin, jota puolestaan ruokki kak- si kaasutinta. Teho oli noin 30 hv, 3 hv enemmän kuin kalvoventtiiliversiossa. Vanhat vaikeudet voitettiin ja koneen kierroslukua voitiin edelleen nostaa. (kuva 6) (kuva 7).

DKW:n kilpailumenestys 1930-lu- vulla oli, kuten jo mainittu, erinomain- nen. Pääkiinnostus oli 250-kuutioisai- sa, mutta suurempiakin kilpapyöriä kehitettiin, ja tehtaan miehistö kilpaili myös niillä. Sivuvaunulaitteillaakin kil- pailtiin. Isompien moottoreiden tek- niikka oli oma erillinen asiansa, mutta perusideat olivat samoja, joita edellä on käsitelty. Merkin pyörillä saavuteti- n kaikkiaan kahdeksan Euroopan mestaruutta ja 23 Saksan mestaruutta.



Ewald Kluge kiittää DKW:lla kohti kaksi-puolikkaiden kakkossijaa Mansaarella -39 (kuva: Manx National Heritage iMuseum).

Suurin saavutus oli 250-kuutioisten yli-voimainen voitto Man-saarella v. 1938. Ajaja oli tietysti saksalainen, tehtaan silloinen kärkikuljettaja **Ewald Kluge**. Pyörä oli tuoreinta, edellisenä vuonna käyttööntullutta tyyppiä. Ajoaika oli 3 t 20 min, ja eroa toiseksi tulleeseen kertyi noin 11 min. Kluge ajoi kesällä 1938 14 kisaa, joista hän voitti 12 ja oli loppuissa toinen. Hän voitti tuolloin myös Euroopan mestaruuden. Kluge vieraili myös Suomessa. Hän voitti Eläintarhanajan 250-kuutioiset v. 1937.

Vuodeksi 1939 kehitettiin vielä uusi versio kilpapyörästä. Siinä ei enää ollut huuhtelupumppua eikä sen jälkeläistä kuten edellisessä mallissa. Kampikammion edessä oli siipipyöräahdin, joka syötti sinne polttoaineseoksen tavallaan perinteiseen tapaan. Kluge ajoi Man-saarella tällä viimeisellä versiolla toiseksi, mutta Saksan kilpailuolosuhteet ja -edellytykset olivat muuttuneet politiikan sekaannuttua siellä voimakkaasti tämänkin urheilumuodon asioihin.

Myös polttoaineen suorasuihkutusmahdollisuutta tutkittiin. Suihkutuspumput eivät vielä tuolloin olleet kuitenkaan kehittyneet riittävästi. Ongelmia oli etenkin polttoaineen oikeassa ja tarkassa annostelussa, eikä tätä ratkaisua onnistuttu kehittämään kilpamoottorien suoritusnopeuden lisääjäksi.

DKW:n tehdaspyörät olivat toisen maailmansodan syttymiseen asti mukana kansainvälisessä kilpailutoimin-

nassa.

Merkki tavoitteli myös nopeusennätysten saavuttamista, ja siihen tarkoitukseen rakennettiin omaa kalustoaan. Pyörissä oli aerodynaaminen koko laitteen peittävä kate. Koneet oli viritetty erittäin kireiksi, ja polttoaineena oli alkoholi. Parhaimmillaan tähän tarkoitukseen käytettävässä 250-kuutioisessa oli tehoa 49 hv. Merkillä saavutettiin kaikkiaan 14 eri kokoluokkien nopeusennätystä.

Tehtaan huippulaitteita ajoivat vain tehtaan omat tallikuljettajat. Mutta tekniikaltaan yksinkertaisempia versioita myytiin oikeastaan koko sillä ajanjaksolla, jona talli kilpaili, pieniä määriä myös valituille yksityisille. Niissä huuhtelupumppu toimi kuvasa 3 näkyvään tapaan. Loppuvuosina näissä pyörissä oli oma värinsä, musta/punainen. Suomeen tuli ensimmäinen DKW:n kisapyörä v. 1936 **Curt Ginmanille**. Kovan ja terävän käyntiäänensä vuoksi sitä kutsuttiin täällä ”nallipysyksi”! Hän myös lainasi sitä useammallekin kotimaiselle kilvanajajalle. V. 1939 tuli maahan kaksi viimeistä mallia olevaa ulkopuolisille myytävää

Moottorin rakenne selkeästi havaittavissa.

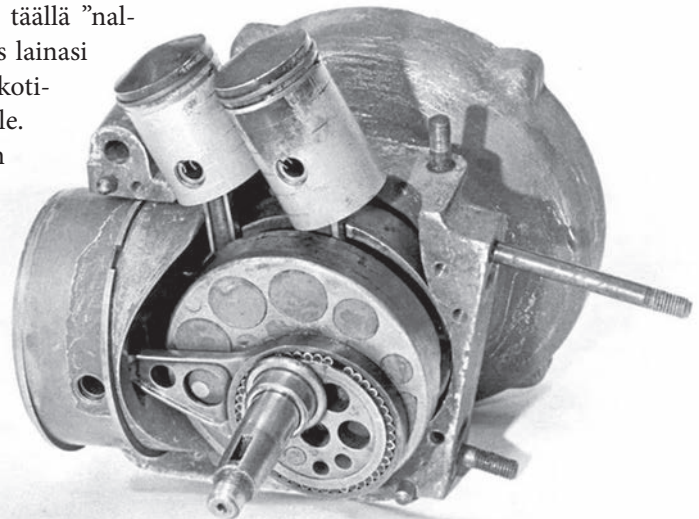
kisapyörää. Toinen, 250-kuutioinen yksisylinterinen, tuli Ginmanille. Jälleen hän lainasi sitä muillekin. Toinen, 350-kuutioinen kaksisylinterinen, tuli **Gösta Lönnforsille**. (KUVA 8) Kuvassa on samanlainen 350-kuutioinen kisa-DKW kuin Göstalle tullut. Tämä pyörä siirtyi sittemmin Ruotsiin. Se oli pitkään tunnetun sikäläisen moottoripyörämiehen, **Curt Borgenstamin** omistuksessa, ja oli sittemmin edelleen Ruotsissa erään ajoneuvomuseon kokoelmassa. Sieltä se lienee siirtynyt Sveitsiin erälle alan harrastajalle.

Nämä laitteet eivät olleet aivan yksinkertaisia huoltaa ja ylläpitää. Tätä varten tamperelainen tunnettu alan mies **Paavo Hansen** kävi DKW:n kilpaosastolla niiden saloihin perehtymässä. Hän pystyi sitten huoltamaan näitä Suomeen tulleita kisapyöriä.

Joidenkin kauppapoliittisten syiden vuoksi yllä mainitut kolme kilpapyörää nimettiin vuoden 1947 alusta merkiksi Super-X, mutta myöhemmin palattiin taas ”oikeaan” merkkiin DKW.

Sodanjälkeinen aika

Sota katkaisi kilpailutoiminnan, mutta moottoripyöriä senkin aikana tietysti tarvittiin. Saksan teollisuuden työnjako oli se, että DKW valmisti 125- ja 350-kuutioisia sotakäyttöön varusteltuja pyöriä, tietysti kaksitahtisia. Suurempia laitteita valmistivat BMW, NSU ja Zündapp. Suomessakin tutuiksi tulivat Zündappin ja BMW:n sivuvaunuliset 750-kuutioiset sotapyörät. Täällä puolustusvoimien kalustovalinta oli Zündapp, mutta Suomen maaperällä liikkuneiden Saksan sotavoimien käyttämä laite oli yleensä BMW.





DKW SS 350.

Toinen maailmansota päättyi 08.05.1945 Saksan ehdottomaan antautumiseen. DKW:n Zschopaun tehtaat jäivät Neuvostoliiton miehitysvyöhykkeelle. Venäläiset olivat hyvin perillä siitä, millaista oli DKW:n tuotanto, ja millaista oli ollut sen kilpailumenestys. He halusivat hyötyä sotasaaaliistaan mahdollisimman paljon. Jo 03.07.1945 alkoi DKW:n tuotantoyksikön purkaminen ja siirtäminen kokonaisuudessaan Neuvostoliittoon. Mutta kiinnostus ei rajoittunut pelkkään ”kovaan” tavarahan. He halusivat käyttöönsä myös sen tietotaidon, joka Zschopauissa oli pitkän ajan kuluessa kaksitahtimoottoreista syntynyt ja kertynyt.

Neuvostoliitossa oli jo sodan aikana perustettu Moskovasta 90 km etelään Sherpuhoviin tutkimus- ja kehittämisskeskus. Sen tehtävänä oli tehdä kehitystyötä Neuvostoliiton moottoripyöräteollisuudelle ja rakentaa kilpapyöriä. Siellä olivat myös maan parhaat tiedot Saksan moottoripyöräteollisuudesta ja erityisesti DKW:stä. Neuvostoliiton menetelmät saksalaista tuotekehittelyväkeä kohtaan olivat suorasukaiset. Tuntuva osa heistä pakotettiin ilman keskusteluja ja ilman perhettänsä siirtymään Sherpuhoviin. August Prüssingia ja hänen läheisimpiä apulaisiaan yritettiin kuitenkin pehmeämmällä keinolla, suostuttelulla, saada siirtymään, mutta sitkeiden neuvottelujen jälkeen heidän onnistui pysyä Saksan Chemnitzissä.

Tulokseksi tuli lisäksi se, ettei heitä pakotettu Neuvostoliiton hallinnon alaisuuteen, vaan saivat työskennellä itsenäisesti. Vuodesta 1945 vuoteen 1948 he tekivät palkkatyönä erilaisia kehitysprojekteja venäläiselle tilaajalle.

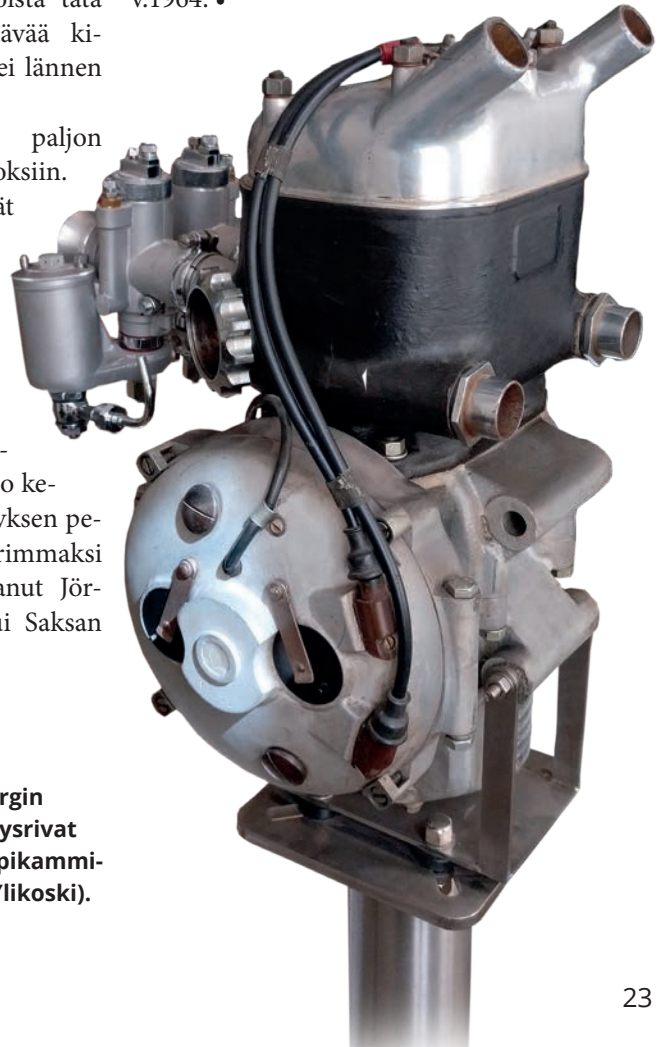


DKW-kilpureita Augustusburgin museossa: vasemmalla ULD 500 -38. U = kaksoismäntä, L = kompressor (Lader), D = pyöröluisti (Drehscieber), oikealla SS 250 -38, jollaisella Ewald Gluge otti voiton vuoden -38 Mansaaren TT:n pienimmässä luokassa peräti 11 minuutin erolla Ginger Woodiin. (www.iomttraces.com/racing/results, kuva: Pauli Ylikoski).

Tehtävien joukossa oli sellaisten 250- ja 350-kuutioisten kaksitahtisten kilpapyörien kehitystyö ja valmistaminen, joissa käytettiin ahtimella varustettua vastamäntämootoria. Tehtävä niissä oloissa oli erityisen vaikea, mutta se pystyttiin toteuttamaan. Sen tuloksena Neuvostoliittoon lähti yksi 250-kuutioinen ja kolme 350-kuutioista tätä moottoritekniikkaa hyödyntävää kisapyörää. Sen jälkeen niistä ei lännen puolella ole kuultu mitään.

Sodan aikana joutui paljon DKW:nkin kilpapyöriä kadoksiin. Niillä harvoilla, jotka säilyivät tai olivat palautettavissa kilpakuntoon, kisattiin vielä 1940-luvulla. FIM kielsi ahdettujen moottoreiden kilpakäytön v. 1946, mutta Saksa liittyi järjestöön vasta v. 1951. Silloin tuli päätökseensä ”vanhan” DKW:n hieno kehitys- ja kilpailuhistoria. Yrityksen perustaja ja sen maailman suurimmaksi moottoripyörätehtaaksi johtanut Jörgen Skaft Rasmussen joutui Saksan

politisoituneessa yrityskulttuurissa jo 1930-luvun alkupuolella erimielisyyksiin yrityksensä johtokunnan kanssa ja tuli lopulta erotetuksi siitä. Vuonna 1938 Dresdenin Teknillinen Korkeakoulu myönsi hänelle tekniikan kunnia-tohtorin arvon. Hän palasi Tanskaan v.1947 ja kuoli Kööpenhaminassa v.1964. •



DKW UL 500 -37 Augustusburgin museossa. Ahtimen jäähdytysrivat erottuvat juuri ja juuri kampikammion alapuolella (kuva: Pauli Ylikoski).

Kauko ”Paroni” Piiraisen Velocette-museon synty

“Kävelin koulusta Tolppakankaan tietä kotia kohti, kun tien yläpuolella lensi minua kohti ryssä lentokone, ja sen edessä tiessä minua lähestyi 20 cm korkea tumma juova. Astuin askeleen sivuun ja silloin rytisi! Kuulin konekiväärin äänen ja hyppäsin ojaan. Ei voinut Tolppakankaan mäkeä laskea sen jälkeen potkulaudalla kuten ennen. Setä oli potkulaudan mulle tehnyt ja siinä oli puupyörät. Sillä minä tapasin laskea mäkeä, mutta nyt sen aika oli ohi. Potkulautaharrastus jäi siihen, ja piti yksin ruveta tilaisuuden tullen harjoittelemaan isän polkupyörällä targon

välistä ajoa. Hyvinhän siinä kävi ja vauhtiakin saatiin lisää, sekä muutama mustelma. Siinä samalla syttyi vauhdin hurma ja armoton kilpailuvietti. Niin kova, että piti saada moottoripyörä, vaikkei ajolupaa ollut.”

Näin kertoi **Kauko ”Paroni” Piirainen**, jonka opin tuntemaan 60-luvulla, kun ajelin kiimalenkkiä Ruotsin siirtolaisena Oulun Pakkahuoneenkadulla juustohöylä-Anglialla vm-62 muiden siirtolaisten ajaessa isoilla uusilla amerikanraudoilla. Kauko räkytti kadun toiselta puolelta ”Hurri, hurri, hurri...”, johon asiaankuuluvalla kohteliaisuus-

della vastasin avattuani ikkunan: ”Sinä kävelet.” Niin olivat puheet ja otteet leuhkoja vuonna 1967. Olemme monet kerrat nauraneet tapaukselle jälkeen päin. Olihan Kauko jo tuolloin tunnettu kilpa-ajaja, huumorimies sekä myöhemmin automobiiliharrastuksen parissa paremmin ”Paronina” tunnettu, koska hän osasi herrasmiesmäisesti joustaa tarvittaessa.

Kauko syntyi 8.7.1935 Oulussa ja asui sen jälkeen Oulujoen pitäjässä Tolppakankaalla, kunnes se liitettiin Ouluun. Päivät menivät peltotöissä isän apuna ja kaikki tienatut taskura-



Kauko Piirainen Velocetten KSS 350 cm³ kanssa rannassa. Foto Jorma Lassila

Ilmalento Äimärautiolla.

hat Kauko pani talteen, koska kohde mihin ne sijoitetaan oli kauan sitten määritelty: moottoripyörä. Kansakoulu tuli käytyä siinä sivussa, ammattikoulussa vierähti toinen tovi, jonka jälkeen tie vei kauppakouluun. Sitten vuorossa olivatkin armeija ja aliupseerikoulu.

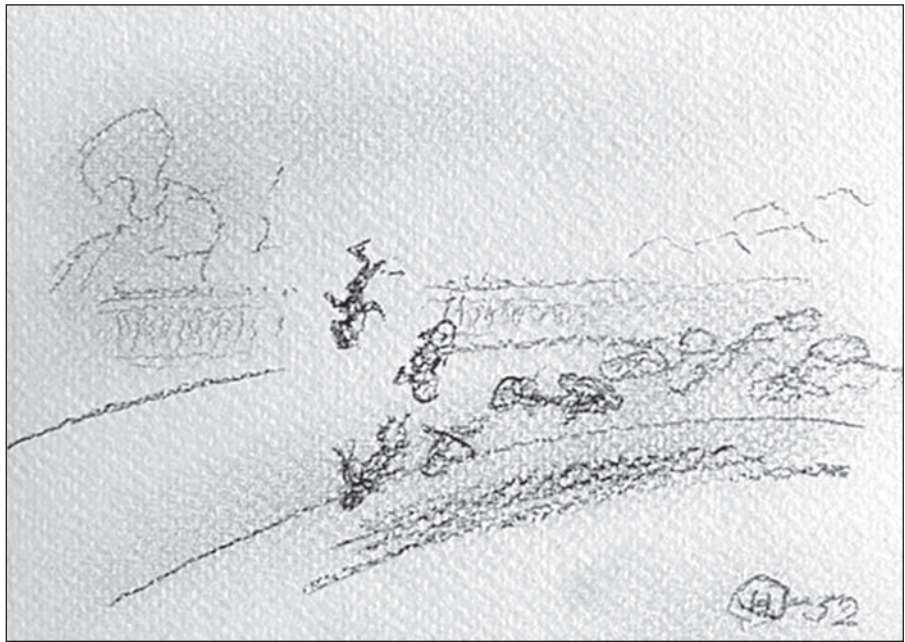
Kilpa-ajo- ja moottoriharrastus on kulkenut Kaukolla mukana koko elämän ajan. Kuin pisteenä i:n päälle vuonna 1976 Kauko toimi kokoonkutsujana, kun Oulun Seudun Mobilistit ry -kerho perustettiin. Kerho on saanut vakiintuneen muodon Oulun Automuseona. Kerho ja museo oli pitkä projekti ja toiminta jatkuu vielä tänäänkin menestyksellä. Museossa on myös moottoripyöriä, mutta ne ovat useimmiten kesällä ajossa. Kannattaa silti käydä katsomassa, aina siellä joku pyörä on esilläkin. Museo sinällään on ainutlaatuinen arkkitehtuuriltaan, suunnittelijoina toimivat arkkitehti **Risto Syväniemi** ja DI **Heikki Syväniemi**. Oulun Automuseo on Suomen ainoa varta vasten autoilun hengessä automuseoksi rakennettu museotila: T-Fordin ra-

”Älä heti mene kilpailemaan, harjoittele ensin pari vuotta itekses.”

tas lappeellaan. Lähtölaukaus rakentamiseen tapahtui kun puheenjohtaja **Lauri Myllylä** kysyi kahdesta vaihtoehdosta allekirjoittaneelta, joka teki tuolloin museohankkeen mainontaa: ”Sinä Jorma olet taiteilija. Kumman ottaisit?” ”Fordin rataan”, kuului vastaus. ”Niin minäkin”, vastasi Lauri. Siitä alkoi todellinen voimainponnistus ja hyvin on käynyt. Kauko oli silloin johtokunnassa, ja nyt Automuseo on hyvässä voimissa ja kalusto kunnossa.

Kaukon kilpailuvietti syttyi, kun hän sai ammattikoulun aikoihin ajaa ilman korttia luokkakaverinsa 250 cm³ DKW:llä, jossa oli kaksi tahtia ja käsivaihde. Kipinä syttyi lopullisesti, eikä ole sammunut vielääkään.

Serkkupoika myi Kaukolle 350 cm³ Jawan ja opetusluvan. Isä kysyi kotiin tullessa, kenen pyörä on pihassa. Kauko vastasi, että hänen, muttei



kertonut rahoitusjärjestelyistä mitään. Säästöjä hänellä oli alkupääomaksi, mutta lisärahoituksen 50 markkaa hän lainasi sedältään. Setä sanoi: ”Pitäähän se pojalle pyörä saada, kun alkurahoituskin on.” Hän nosti työpaikkansa kassalta viiskymppisen: ”Katsos poika, näin ne asiat järjestyy, kun on asiat kunnossa.” Kauko maksoi lainan takaisin viimeistä penniä myöten. Myyjä – serkkupoika – kumminkin varoittelee Kaukoa: ”Älä heti mene kilpailemaan, harjoittele ensin pari vuotta itekses.” Siihen aikaan myyjän opetuslupa siirtyi ostajalle suoraan, ja opetusluvan näin saatuaan Kauko meni heti seuraavassa kuussa Äimärautiolle maarata-ajoihin ja voitti koko kisan. Ensimmäinen palkinto on vielä tallessa parhaalla paikalla. Maantiellä hän ei vielä saanut ajaa, koska ei ollut korttia.

Aika oli tiukkaa, sotakorvaukset maksettiin, mutta kilpailuihin Shell antoi tynnyrillisen bensaa kilpailijoiden käyttöön. Taisivat siellä olla jotkut osallistujat mukana isolla tankilla, mene ja tiedä. Keskeytyksiähän aina sattui milloin mistäkin syystä. Jawa kulki kumminkin sen verran kovaa, että menestystäkin tuli, ja sen myötä Kaukon kilpailuvietti kasvoi edelleen. Pyörää muka viritettiin; siihen asennettiin megafoni ja ääni oli mahtava.

Eräissä kisoissa Oulussa Äimäraution raviradalla joku tuikkasi eteen ja kaatui, minkä seurauksena Kauko ajoi



Oulun Automuseo



Kuvassa Kauko ja mekaanikko Osmo Lahti, pyörä Velocette Vernon 500 cm³

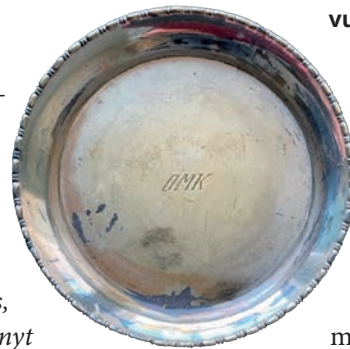
Palkinto Äimänrautiolta vuodelta 1952

kaatuneen pyörän yli ja kaatui itsekin. Ilmalento oli komea päätyen nokkospensaaseen radan ulkopuolelle ulko-kaarteessa, teräspalkin viereen! Kilpailuvietti ei lakannut ulosajoon. Ohessa on allekirjoittaneen piirtämä silminnä-kijäkuvaus ulosajosta.

Velocette-museon alku oli dra- maattinen: autoliike Käyttöautoon tuli myyntiin Velocette KSS 350 cm³. Kauko tilasi sen summan mutikassa ja maksoi etukäteen. Ennen luovutusta pyörä oli esillä Systeman näyteikkunassa ja herätti suurta huomiota. Kauko kertoi kuinka pyörää hakiessaan oli kaatunut lätäkköön, sillä oli kevät ja maassa jäätä. Hakureissu sattui ammattikoulun ruokatunnille ennen matikan kokeita, ja kaatumisen seurauksena Kauko myöhästyi kokeiden alusta. Hän oli läpimärkä astuessaan luokkaan. Toiset olivat jo aloittaneet, mutta Kauko

ei päässyt aloittamaan myöhästyneenä opettajan ilmoittaessa: ”*Tulet tuon näköisenä luokkaan. Kerää kampees, saat nelosen ja nyt ulos!*” Kauko ei ammat- tikoulun ovea sen koommin avannut. Pyörä osoittautui hyväksi hankinnaksi. Kauko ajoi sillä kaikki kilpailut armeijaan saakka ja yhdet armeijan aikana ulkopuolisena Lahdessa ja voitti. Kisa kuitattiin järjestäjän taholta: ”*Ajoit sinä kovaa!*”

Myöhemmin Saksasta soitti tuttu lääkäri, joka kertoi, että siellä olisi myytävänä Velocette-kilpapyörä, jolla on ajettu Man-saarella. ”*Ostatko ja mak- satko bensat, kun tuon sen menomat- kalla Lappiin?*” hän kysyi. ”*Tämä on*



kilpapyörä ja kallis.” Kauko osti ja maksoi, ja pyörä tuli peräkärriellä Ouluun. Vastaanottokomiteassa oli vä- keä: sisko **Leila** miehineen, **Jarmo “Jamppa” Hirvasoja** – jääspeedwayn vuoden 1990 maailmanmestari, mekaanikko

Osmo “Osku” Lahti ja muutakin väkeä runsaasti, olihan kyseessä tapa- us: kilpapyörä. Kun pyörä nostettiin peräkärriestä, niin silloin Kaukon sisko Leila nosti metakan ja sanoi: ”*Tuom- monen pyörä, ja niin paljon maksoit. Poika pitää panna holhoukseen!*” Hirvasojan Jamppa säesti: ”*Niin justis ja pyörä mulle!*” Seurasi iloinen naurun- remakka. Tällä pyörällä tuli menestys- tä, ja Kauko kertoo harmittelevansa vieläkin, ettei uskaltanut Helsinkiin Eläintarhan ajoihin. Hän kuitenkin voitti Eläintarhan ajoissa menestyneitä



Thamesissa 10 vuotta uinut Velocette Vernon 500 cm³

ajajia Rovaniemen kilpailussa kokonaisella kierroksella. Järjestäjän ensitulkinta oli, että Kauko olisi saapunut maaliin vasta neljäntenä, vaikka todellisuudessa Kauko oli jo ajanut yhden kierroksen enemmän kuin muut. Tarkistuksen jälkeen järjestäjä myönsi asian ja se luvattiin korjata, mutta eipä ole kuulunut. Kaikkiaan Kauko on kilpailut useilla Suomen noin sadasta maaraadasta hyvällä menestyksellä.

Kilpapyörä, jossa on TT:n 500 cm³ kone, oli uinut Thamesissa yli 10 vuotta ja tuli eri vaiheiden jälkeen Kaukon Velocette-museolle sen yhdeksi helmeksi. Hirvasojan Jamppa ja mekaanikot Osku Lahti ja **Raappanan Jussi** Muhokselta auttoivat sen kunnostuksessa ja pyörä on nyt tiptop-kunnossa!

Velocetten 350 cm³ sotapyörällä Kaukon edesmennyt poika Saku voitti Isosyöte-ajot ja saavutti menestystä erilaisissa näytösajoissa. Samoihin näytösajoihin Kauko itsekkin on osallistunut aina viime vuosiin saakka. Kaukon kilpailijalisenssi oli voimassa vielä 85-vuotiaana. Hän olisi voittanut silloisen näytösajon Savonlinnan Pääskylahdessa, mutta kampaiksella katkesi viimeisessä kaarteessa ja Kauko tuli rullaamalla maaliin tuloksena toinen sija. Muita kilpailupaikkoja ovat olleet mm. Kuopiossa Väinölänniemen ajot, Iisalmen ajot ja Pyynikin ajot vuonna 2015.

Korvaamattomana apuna tallilla ja kilpailumatkoilla on ollut mekaanikko



JAP 350 Tolppakankaan pihalla

Osmo Lahti siitä lähtien, kun siirryttiin kilpailemaan maaradoilta asfalttiradoille 2000-luvun alussa.

Tänään toimivia Velocette-pyöriä on Kaukon yksityismuseossa useita: mm. Velocette KSS 350 cm³, Velocette Vernon 500 cm³, sotapyörä Velocette 350 cm³ ja kilpapyörä Velocette 350 cm³. Näiden lisäksi on kunnostettavaa ja entisöintiä kaipaavaa, tässä mainitsematonta kalustoa. Löytyy Velocette-museolta muutakin moottoripyöräilyyn liittyvää aineistoa ajohaalareista

varaosiin. Tallissa on myös Jap 350 cm³ täydessä iskukunnossa (kuva ylh). Jääs-peedwaytä Kauko on ajanut harrastuksena, eikä ole osallistunut yhteenkään kilpailuun.

Nuorille ja vasta-alkajille Kauko toistaa *Kauko "Nappi" Jousasen*, aikansa elävän legendan, sanat, kun hän oli kokeillut Kaukon kilpapyörää: *"On se älytön kulkeen, mutta sen älyn pitää olla pyörän päällä."* •

Helsingin moottorikerho HMK täytti 100 vuotta

Moottoripyörä keksittiin jo 1800 luvun lopulla ja ensimmäinen patenti haettiin moottoripyörälle Ranskassa vuonna 1885. Moottoripyöröiden valmistus alkoi Pohjoismaissa 1903, jolloin asialla oli ruotsalainen Husqvarna-tehdas. Suomeen tuotiin silloin ensimmäiset moottoripyörät, mutta määrät olivat hyvin pieniä.

Moottoripyöräkilpailut

Ensimmäiset moottoripyöräkilpailut järjestettiin jo yli 100 vuotta sitten eli vuonna 1895. Suomen ensimmäinen moottoripyöröiden nopeuskilpailu järjestettiin Oulunkylän raviradalla 24.7.1904.

Varhaisimmat mp-kisat ajettiin pääasiassa maaradoilla ns. nopeuskilpailuina tai maanteillä ajettuna ns. luotettavuuskilpailut.

Moottoripyöräkerhot

Varhaisin suomalainen tosin maailmansodan vuoksi lyhytikäiseksi jäänyt moottoripyöräkerho perustettiin Helsingissä vuonna 1914. Pohjoismaiset moottoripyöräilijöiden keskusjärjestöt syntyivät ensimmäisen maailmansodan aikana Ruotsissa 1913, Tanskassa 1914 ja Norjassa 1916,

Suomessa ensin maailmansota ja sitten itsenäistymisen jälkeinen sisällissota siirsivät etujärjestön perustamisen



1922 - 2022

1920-luvun puolelle. Moottorikerhon perustamisen alku tuskin olisi voinut komeampi. Perustava kokous pidettiin 21.2.1922 Helsingin hienoimmassa hotellissa Kämpissä.

Arvossapidettyjä ja varakkaita yhteiskunnan tukipylväitä olivat perustajat. Ensimmäinen puheenjohtaja oli insinööri **Eino Salminen**. Perustetun klubin nimeksi tuli Suomen Moottoripyöräklubi. Virallinen nimilyhenne oli MK. Klubi liittyi myös kansainvälisen moottoriliiton FICM:n jäseneksi. Tästä muotoutui nykyinen FIM.

Klubista liitto

MK oli aluksi vahvasti helsinkiläinen klubi, mutta moottoripyöräharrastuksen leviäminen eri puolelle Suomea ryhdyttiin perustamaan kerhoja kaikkialle maahan. Vuonna 1924 toiminta jaettiin virallisesti kahteen sektoriin, paikalliseen ja valtakunnalliseen. Molempia johti sama mies, **Hennig Scröder**. Näin saivat alkunsa Helsingin Moottoripyöräklubi (HMK)





Jukka Helkama esittelee Eltsu-kuvaa jossa Kuuno Johansson Gileralla johtaa 500 luokkaa. Vieressä Jukan selostusta seuraa Henri Tallgren, aikanaan mm. Sixi maajoukkuekuljettaja.

ja Suomen Moottoripyöräliitto (SML). Molempien perustamiset voidaan johtaa vuonna 1922 perustettuun klubiin.

Hajaannuksesta sovintoon

1930-luvulle päästessä kieliriidat olivat kuumentaneet tunteita Suomessa. Ei niistä jääneet osattomiksi moottoripyörävikikään. Suomenkielisiä, mielestään syrjittyjä, perustivat uusia kerhoja.

Vasta puoli vuosikymmentä myöhemmin saattin aikaan sovinto ja päästiin yhdessä hoitamaan moottoripyöräilijöiden asioita.

Helsingin Moottorikerho toimii

Moottoripyöräilijöiden keskuudessa kilpailuhenki oli voimakas ja ryhdyttiinkin järjestämään tilaisuuksia mitellä nopeuttaan. Ensimmäisinä lajeina olivat jääradoilla ja maaradoilla ajettu nopeuskilpailut. Sitten tulivat maantiekilpailut, luotettavuusajot ja nykyiset ns. endurokilpailut.

Vanhin näistä on Päijänneajo, joka järjestettiin ensi kerran 1927. Päitsistä onkin muodostunut HMK:n vuotuinen ponnistus näihin päiviin asti. Toteutus on hieman vaihdel-

Vilho K Salakan KTM Penton jolla ajettu mm. Päitsiä ja Sixiä. Pyörä pelastettu kaatopaikalta ja entisöinnin on tehnyt Kari Ahvenainen.



Matti Satukangas ja Kalevi Rahko suomen menestyneimmät sivuvaunukuljettajat. Moninkertaiset Suomenmestarit.



lut yhteen mittaan ajetusta 3-päiväiseen. Onpa kilpailulla ollut kahtena vuonna 2017 ja 2018 MM-arvokin.

Vuonna 1932 järjestettiin ensi kerran Eläintarhan ajot. Niistä muodostuikin maamme TT-moottoripyöräilyn ja rata-autoilun selkäranka. Kilpailut järjestettiin yhdessä Autoklubin (AK) kanssa. Sodan jälkeisinä vuosina oli bensiinin saannissa vaikeuksia. Ruotsista saatiin polttoainetta jolla voitiin kilpailut suorittaa. Myös pääsylipputuloja ohjattiin sotainvaliideille. Eltsusta muodostuikin aikamme suurin kansanjuhla, sillä yleisöennätys oli 82 000 maksanutta katsojaa. Ajot lopuivat vuonna 1963 radan muostuttua liian vaaralliseksi.

HMK on ollut toteuttamassa lukuisia moottoriuheilun tähtihetkiä joista on hyvä mainita mm. Laakson ratsastustadionilla ajetut scramble- eli motocross kilpailut. Kolme kertaa kerho on järjestänyt myös trialin MM-kilpailut, joista yksi ajettiin Pasilassa lähes kantakaupungin alueella.

Koko tämän 100-vuotiskauden ajan HMK:lla on ollut vahva ote moottoripyöräilyyn liittyvään kilpailutoimintaan. On toteutettu speedvay-, maarata-, motocross- ja trial-kilpailuja. Ne kaikki ovat vaatineet jäsenistöltä sitoutumista ja uutteraa työntekoa.

Juniorityö

Jälkikasvun turvaamiseen ryhdyttiin kerhossa kinnittämään 1990-luvulla ja alkoi määrätietoinen toiminta nuorten parissa ikäjakautumaltaan 3–15 vuotta. Pääalajina on ollut motocross ja ajokkeina 50–80-kuutioiset crossipyörät. Joukko on laajentunut ja sieltä on pulpahtanut uusia kykyjä moottoriurheilumenestykseen. Antaahan tämäntyyppinen järjestäytyneisyys ja ohjattu toiminta ajotaidon kehittymistä, liikennesilmän kehittymistä, sääntöjen noudattamista ja ennenkaikkea kiinnostavan harrasteen.

Tästä eteenpäin

Helsingin moottorikerhon täyttäessä 100 vuoden virstanpylvään ei vuodet näy sen toiminnassa. Ainut mistä vuodet voi havaita on se kokemus jolla kerhoa luotsataan. Kerho juhli vuosipäiväänsä upeasti Helsingin Stadionilla sijaitsevassa Urheilumuseossa. Vastaremontoitu museo oli kuin tehty tähän juhlatilaisuuteen.

Juhliin oli kutsuttu 250 eri tavoin HMK:n toimintaan liittyneitä henkilöitä. Oli ansioituneita järjestöihmisiä sekä ennenkaikkea moottoriurheilussa menestyneitä kuljettajia. Tilaan oli tuotu vanhoja Eltsun aikaisia kilpa-moottoripyöriä sekä myös Päitsin aikanaan kiertäneitä enduropyöriä.

Yhdelle seinälle oli koottu kuvakavalkaadi Eltsun eri vuosilta kertova valokuvanäyttely. Kuin kirsikkana kakun päällä esitettiin **Jussi Jäkälän** videokooste HMK:n 100 vuoden toiminnasta.

Kaikkiaan tilaisuus oli hillitty ja arvokas kuten tuon ikäiselle kuuluukin. Toivotankin koko Veteraanimoottoripyöräklubin puolesta onnea Helsingin Moottorikerholla ja paljon aktiivisia vuosia eteenpäinkin. •



Pertti Kärhä on herrasmies ja tuo kukkia HMK:n Mervi Sillmannille.



Tälläkin Lewis-merkkisellä pyörällä on kierretty Päijänne vuonna 1927.



HMK:n puheenjohtaja Kenneth Laaksonen (kesk) keskustelelee Asko Sihvolan ja Jukka Leskisen kanssa. Takana näkyy videodokumentin tekijä Jussi Jäkälä.

20. LÄNSI-UUDENMAAN CLASSIC-AJO

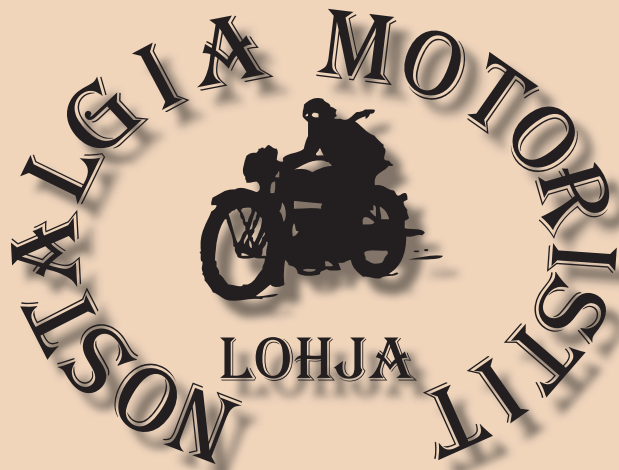
LOHJAN TORILTA
23.7.2022 KLO 8.30

Kuva: Veli Tirikkonen



Moottoripyörien
retkeilyajo vanhoille,
vuonna 1966 tai sitä
ennen valmistetuille
moottoripyörille.

Käteismaksu



Tervetuloa
nostalgiseen
moottoripyöra-
tapahtumaan
Lohjalle 23.7.2022!

INFO: pauli.lahti@gmail.com, 040 774 8171, www.nostalgiamotoristit.fi

WWW.NOSTALGIAMOTORISTIT.FI

Moottoripyörä ja Auto Harrastajan AARREAITTA AVATTU NOKIALLA

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



Meiltä löytyy uusia alkuperäisiä varaosia HONDA, YAMAHA, SUZUKI, KAWASAKI, APRILIA, VESPA, PIAGGIO ja GILERA moottoripyöriin ja mopoihin sekä tarvike osia muihinkin merkkeihin kuten jarrupaloja, jarrukenkiä, suodattimia, rattaita, vaijereita, peilejä ja sytytystulppia !

Jos sinulla on alkuperäinen varaosa-numero tiedossa, niin homma helpottuu huomattavasti !

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



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



Laatutuotteiden oikea ostopaikka jo vuodesta 1951

Nekalan Varaosatukku, Neklaparts Oy

Rapinkorventie 19, 37150 NOKIA, Kankaantaan teollisuusalue

Puhelin 03 - 2144 555, neklaparts@hotmail.com

Palvelemme maanantaista torstaihin klo 9-16, perjantaisin eläkepäivä

Veteraanimoottoripyöräklubin

Kerhotuotekauppa



College asu L harmaa	50 €
College paita siniharmaa S-4XL	42 €
Heijastava pipo Merino- villaa vuori puuvillaa	22 €
Irkkulippis tumman- harmaa (nahkamerkki)	25 €
Irkkulippis vaalean- harmaa (nahkamerkki)	25 €
Lasten t-paidat pinkki ja vaalean vihreä koot: 90/100,110/120, 130/ 140	10 €.
Aikuisten college-takki Koot: S- XXXL hinta tumman sininen	40€
Lippis tummanharmaa, sininen nahkamerkillä	15 €
Hihamerkki	5 €
Huppari musta brodeeraus selkäpuolella ja edessä	45 €
Korvatulpat	3,5 €
Lehtikansio Huima- pyörille	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



Aikuisten college-takki



Lasten t-paidat



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



teksti: **Erkki Miettinen**

Jawalla ja vähän muillakin näytösajoissa

Olin päässyt vuoden 2001 keväällä sairaalasta toivuttuani vakavasta sairaudesta. Joulukuusta - kesäkuuhun kestänyt sairaalareissu ja kolme erillistä leikkausta yhdessä kahden tehohoitojakson kanssa oli vienyt miehestä 40 kiloa painoa ja koetellut myös henkistä kanttia.

Moottoripyörät ovat olleet minun "juttuni" jo nuoruusvuosina 1950 luvun lopulla ja -60 luvun alussa. Ensimmäinen Jawani oli 350 typ. 18 vuosisimallia 1953 eikä se ollut rekisterissä. Ostin sen silloiselta koulukaveriltani. Jawa poti vakavia käyntiongelmia ja kävi enimmäkseen toisella sylinterillä, aikani rassattuani sain sen joskus myös pyörimään molemmilla. Olin silloin vielä alle 16 vuotias eikä tekniikan hallitseminen ollut sillä tasolla millä myö-

hemmin.

Kuopion Moottorikerhoon olin liittynyt vuonna 1959. Kerhon poikaosaston kokouksissa kävin innokkaasti ja keväiset Väinölänniemien ajot toivat meille kaupungin pojille myös mahdollisuuden osallistua aivan kansallisen moottoriturheilun huipulle. Monet kavereistani osallistuivat ajoihin. Oma toimintani Väinölänniemellä suuntautui erilaisiin tapahtuman järjestelyihin liittyviin tehtäviin. Näissä tehtävissä toimiessani sain arvokasta tietoa ja ajoihin liittyvää materiaalia, jotka hyödynsin vuonna 2013 ilmestyneessä kirjassani Puijolta - Väinölänniemelle, Pala suomalaista moottoriturheilua, Väinölänniemien TT-Ajot 1949 - 1973.

Työelämä ja perhe yhdessä lasten kasvatuksen kanssa oli siirtänyt moot-



Otsikkokuva: Kotkassa Jawalla paalupaikalla vuonna 2010

toripyöräharrastuksen aloittamista paria poikkeusta lukuunottamatta tulevaisuuteen. Päästyäni pois sairaalasta keväällä 2001 tuntui, että elämä on liian lyhyt hukattavaksi, nyt on se hetki jolloin täytyisi hankkia oma pyörä. Merkkiä ei tarvinnut kauan miettiä. Se oli tietenkin Jawa. Pyörä löytyi Jyväskylästä ja se oli typ. 638. Olin myös perustanut epävirallisen Jawa-kerhon, Kuopion Seudun Jawa-miehet. Vuoden 2003 Jawa-ajoihin Järvenpäähän suuntasimme sitten jo useamman pyörän porukalla.

Näytösajot

Imatralla pidettiin kesällä 2002 TT-kilpapyörien näytösajot. Olin kuullut tapahtumasta jo aikaisemmin ja päätin mennä tutustumaan. Suomen Veteraanikilpamoottoripyöräkerho (SVK-MK) järjestää maassamme vanhojen kilpapyörien näytösajoja, joissa esitellään entisaikojen pyöriä ja vanhaa kisakulttuuria yhdessä varikkotoiminnan kanssa.

Nelitahtisten pyörien ukkosen kaltainen jyminä, kaksitahtisten tehopilleistä lähtevä kimeä laulu, yhdessä varikolla leijuvan "risiinin tuoksun" kanssa iski tajuntaan sellaisella voimalla, että tähän täytyy päästä mukaan.

Liityin vielä samana kesänä SVKMK:n jäseneksi ja sain jäsennumeron 283. Nyt puuttui enää pyörä jolla voisin osallistua tapahtumiin. Selailin alan lehtiä, jos vaikka löytyisi sopiva kisalaite. Hinnat tuntuivat kuitenkin sillä hetkellä kohtuuttomilta, joten aloin kallistua rakentamisen kannalle.

Keltainen Pörssi oli 2000 -luvun alussa suosittu myyntikanava. Selailin lehteä työpaikkani kahviossa ja huomasin ilmoituksen: Jawa 354 - 59 motocross-look, käyttöentisöity vuonna -01 kaikki toimii kannattaa kysyä. Heti töistä päästyäni soitin tuohon numeroon. Kaupat syntyivät ja kävin hakemassa Jawan Nilsiästä erään naves-tan ylisiltä.

Olin onnistunut vuokraamaan tayloriöstämme pienen korjaamoksi sopivan tilan, jossa aloitin Jawan ra-



Jawan runko valmistuu.



Jawa valmistuu toukokuu 2004.



Lähes valmis Jawa tallilla keväällä 2004.

kentämisen näytösajoihin sopivaksi pyöräksi. Moottorin laitoin Karttulassa silloin toimivan MP-Vartin välityksellä kunnostettavaksi tunnetulle Jawa rakentaja **Veikko Koskelle**, josta olin lukenut alan lehdistä. Muu rakentaminen olikin sitten normaalia moottoripyörän entisöintiä. Polttoainetankin valmisti työpaikallani ammattipeltiseppä **Erkki Vaskin**. Takasvingin jatkoin itse

hitsaamalla siihen jatkopalat saadakse- ni 19 " pyörät käyttöön, jotka olin os- tanut edellisenä kesänä Rautalammin rompepäiviltä. Pyörä valmistui talven 2003-04 aikana ja oli näytillä keväällä Kuopiossa pidetyssä MP- näyttelyssä.

Osallistuin ensimmäisiin näytös- ajoihin Porissa keväällä vuonna 2004. Sen jälkeen on Jawa saanut esiintyä

eri puolilla Suomea järjestetyissä näytösajotapahtumissa useita kertoja, vii- meksi Pyynikillä vuonna 2018. Laskin kerran esitelehtisiä selatessani, että olen menneiden vuosien aikana suorittanut näytösajoissa n. 150 starttia, suurin osa niistä Jawalla. Imatralla vuoden 2008 ajoissa poliisit mittasivat Vuoksen suora- lla pyörien nopeuksia ja kuuluttajana toimiva legendaarinen **Ritva Torenius** oli kertonut - Tuolta tulee kovakulkuinen Jawa, nopeus 149 km/h. Kuulin tämän saavuttuani ajojen jälkeen varikolle.

Matkan varrelta

"Ruokahalu kasvaa syödessä!" Niin täs- säkin asiassa kävi. Osallistuin Jawalla kesäisin moniin näytösajotapahtumiin, mutta kuitenkin Jawa kaksitahtisena rajoitti ajettuja kierroksia ainoastaan kaksitahti-luokkaan.

Olin tutustunut Jawasakki-ajoihin vuonna 2003 **Jukka Helkamaan** ja sen jälkeen vuosittain ajotapahtumis- sa keskustelimme myös hänen tallinsa "Centauri Passato Remoto" pyörien käytöstä. Hänellä oli tallissaan kuljetta-



Kahdeksankertainen ratamoottoripyöräilyn maailmanmestari Phill Read tutustui Jawaan Imatralla vuoden 2008 tapahtumassa.

jana itsensä lisäksi myös Savonlinnalainen Esko "Esu" Puutti. Jukka Helkaman kantana oli, että parempi niitä on ulkoiluttaa ja näyttää yleisölle, kuin pitää piilossa tallissa. Keskustelut johtivat siihen, että lupauduin huolehtimaan hänen kahdesta pyörästään ja esittelemään niitä mp-tapahtumissa.

Jawa 500 typ. 15 vm 1957, oli ensimmäinen pyörä, jonka hain Kuopioon ja se oli täällä MP-näyttelyssä keväällä sekä maskottina vuoden 2005 Jawasakin kokoontumisajoissa. Osallistuin sillä myös kesällä Siilinjärven Toivalassa "Vuorelan Automyynti Sprint" -tapahtumaan, jonka moottoripyörien osuudesta vastasin yhdessä SVKMK:n kanssa. Ajoin



Jawa 500 Kuopion korttelimuseolla 2005



Jawa lisäsalmissa näytösajoissa, kanssani Tepi Länsivuori ja Serge Bedon.



Jouko Ryhänen ja Erkki Miettinen Ahvenistolla 2006.

Jawalla sinä kesänä myös lisäsalmissa pidetyssä näytösajossa. Hieno pyörä ja hyvä ajaa myös maantiellä. Parhaimmillaan ajo-ominaisuudet olivat nopeudessa n. 100 km/h, jolloin moottorin kierrosluku ja vääntömomentti tuntui asettuvan kohdalleen ja pyörä kulki kuin itsestään. Palautin Jawan syksyllä, vein sen Tikkurilaan Lars Duffelinille. Hän lupasi huolehtia Jawasta jatkossa.

Tulomatalla toin Centauri Passato Remoto tallin pyörän Norton Manx 350 ccm vuosimalli 1949 Kuopioon. Pyörä oli aikoinaan tullut Suomeen ns. sotaveteraanien lissenssillä ja sen ensimmäinen omistaja oli ollut nyrkkeilystä paremmin tunnettu Elis Ask. Olimme sopineet Nortontin lainasta kolmeksi vuodeksi. Seuraavina kesinä sitten riittikin touhua, kun kahden pyörän, Jawan ja Nortontin kanssa, osallistuin eripuolilla Suomea järjestettyihin näytösajota-

pahtumiin. Nortonilla osallistuin viimeksi Imatralla 2012 pidettyyn Classic TT-pyörien näytösajoon, jonka jälkeen palautin pyörän sen kotitalliin. Norton oli hieno pyörä, joka jätti mukavia ja unohtumattomia muistoja sekä toi samalla paljon uusia ystävyysuhteita.

Moto Guzzi Nuovo Falcone

Olin vieraillut usein hyvän ystäväni lapsuudenaikaisen kaverini **Matti Kinnusen** tallilla. Hänelle oli valmistunut näytösajoihin ja TT:n klassikkosarjoihin sopiva Moto Guzzi. Maailmalla kiertäessään eri ajotapahtumissa olivat suomalaiset ratamoottoripyöräilijät mm. **Matti Kinnunen** ja **Matti Salonen** nähneet Moto Guzzista rakennetun kisalaitteen, he päättivät rakentaa itselleen samanlaiset. Pyöriä valmistui neljä kappaletta, joissa lähtökohtana oli italialainen sotilas-/poliisipyörä. Kuultuani Matilta, että yksi näistä pyöristä olisi mahdollisesti tulossa myyntiin, päätin olla yhteydessä pyörän rakentajaan. Muutamien puhelinkeskustelujen jälkeen pääsimmekin sopimukseen ja kävin vuoden 2014 keväällä hakemassa Guzzin talliini. Matti Kinnusen menehtyminen syksyllä 2013 vaikutti voimakkaasti tunteisiini, kun virittelin Guzzia kesän tapahtumiin. Se tietotaito ja henkinen tuki, jota olin ajatellut Matilta saavani oli näin yllättäin poistunut.

Osallistuin Guzzilla muutamiin näytösajotapahtumiin maassamme, mm. Pyynikille kesällä 2015, en kuitenkaan päässyt mielestäni sinuksi tuon pyörän kanssa. Moottorisarjassa rakentamisen yhteydessä tehdyt muutokset, mm uusi kireämpi nokka-akseli, korkeampi puristussuhde ja muut kilpailukäyttöön tähänneet ominaisuudet tekivät pyörästä sellaisen "raaserin" että ajattelin jatkossa luopua sen kuljetamisesta.

Takaisin lähtöruutuun

Myytyäni Moto Guzzin päätin vähentää moottoripyörillä tapahtuvaa kesäistä joka viikkoista menoaa. Osallistuin vielä vuonna 2018 Jawalla Pyynikillä pidettyyn näytösajotapahtumaan, sen jälkeen Jawa on saanut levätä rauhassa tallin nurkassa omassa "pilttuussaan". Olen muutaman kerran moottoria pyöräyttänyt ja ottanut satulassa istuen "kylmät tyypit" muistellen noita yhteisiä kokemuksia, joita on kertynyt lähes kahden vuosikymmenen pituisen matkan varrella.

Toivotan tämän kirjoituksen myötä hyvää kevättä ja vauhdikasta kesää kaikille moottoripyöräkavereille! Vieläkö viivalla nähdään? En lupaa mitään, kun näyttää tuota ikää tulevan enemmän kuin yksi vuosi kerrallaan. •

Jawa TT Orivedellä näytösajoissa 2012.



Heinjoen ajopäivä 2014 Moto-Guzzi 500.



Norton Manx 1949.



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Sääntömääräinen kevätkuokokous 2022

Aika: 15.toukokuuta 2022

Paikka: Päivölän opisto, Päivöläntie 52, 37770 Tarttila

Läsna: 23 VMPK ry:n jäsentä, ja 2 ei jäsentä

1. VMPK ry:n puheenjohtaja **Matti Herlevi** avasi kokouksen klo 13.00
2. Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, pöytäkirjan-tarkastajien ja ääntenlaskijoiden valitseminen
 - Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin **Leo Belik**
 - Kokouksen sihteeriksi valittiin **Hannu Kaskela**
 - Kokouksen pöytäkirjan tarkastajiksi ja ääntenlaskijoiksi valittiin **Olavi Kaario** ja **Jouko Ryhänen**
3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
 - Todettiin kokous laillisesti kokoon kutsutuksi ja päätösvaltaiseksi
4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
 - Hyväksyttiin kokouksen työjärjestys kokouskutsun mukaiseksi
5. VMPK ry:n edellisen vuoden 2021 tilinpäätöksen, vuosikertomuksen, toiminnantarkastajan ja tilintarkastajan kertomusten esittely
 - Rahastonhoitaja **Virva Kaario** esitteli yhdistyksen vuoden 2021 tilinpäätöksen
 - Yhdistyksen tilinpäätös on vuonna 2021 34 353,40 € ylijäämäinen. Ylijäämä aiheutuu pääosin Koronapandemian takia peruutetuista tapahtumista
 - Kokouksen puheenjohtajan toimesta käytiin läpi vuoden 2021 vuosikertomus
- Kokouksen sihteeri luki vuoden 2021 tilintarkastuskertomuksen ja toiminnantarkastuskertomuksen. Tilintarkastuskertomuksessa ei ilmennyt huomautettavaa
- Kevätkokous hyväksyi esitetyt vuosikertomuksen, tilintarkastuskertomuksen ja toiminnantarkastuskertomuksen
6. Tilinpäätöksen vahvistamien ja vastuuvapauden myöntäminen johtokunnalle ja muille tilivelvollisille tilikaudella 2021
 - Päätös: VMPK ry:n kevätkokous vahvisti yhdistyksen vuoden 2021 tilinpäätöksen ja myönsi vastuuvapauden johtokunnalle ja muille tilivelvollisille tilikaudelle 2021
7. Johtokunnan kevätkokoukselle esittämät asiat
 - Johtokunta esitti kokoukselle **Keijo Virtasen** nimittämiseksi kunniajäseneksi
 - Päätös: Yhdistyksen kevätkokous hyväksyi johtokunnan esityksen Keijo Virtasen nimittämisestä VMPK ry:n kunniajäseneksi
8. Yhdistyksen jäsenten kevätkokoukselle esittämät asiat
 - Esitettäviä asioita ei ollut
9. Kokouksen puheenjohtaja päätti kokouksen kiittämällä osallistujia klo 14.09

Vakuudeksi

Leo Belik
Kokouksen puheenjohtaja
VMPK ry

Hannu Kaskela
Sihteeri
VMPK ry

Pöytäkirjan tarkastajat

Olavi Kaario
Pöytäkirjantarkastaja

Jouko Ryhänen
Pöytäkirjan tarkastaja



Klubin puheenjohtaja Matti Herlevi täytti 80 v ja klubi muisti kukkasin

**Veteraanimoottoripyöräklubi ry
VMPK ja aluekerhot**

Tuloslaskelma

	01.01.2021 - 31.12.2021		01.01.2020 - 31.12.2020	
VARSINAINEN TOIMINTA				
Tuotot	95 460,63		80 826,14	
Kulut	<u>-279 349,95</u>	-183 889,32	<u>-243 414,37</u>	-162 588,23
VARAINHANKINTA				
Tuotot	239 836,75		245 093,66	
Kulut	<u>-26 116,68</u>	213 720,07	<u>-31 065,88</u>	214 027,78
YLEISAVUSTUKSET				
		<u>5 000,00</u>		<u>15 000,00</u>
Tilikauden yli-/alijäämä		<u><u>34 830,75</u></u>		<u><u>66 439,55</u></u>

TASE

	31.12.2021	31.12.2020
Vastaavaa		
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	5 603,30	5 730,00
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Vaihto-omaisuus		
Valmiit tuotteet/tavarat	9 427,42	5 194,37
Saamiset		
Myyntisaamiset	120,00	480,00
Rahoitusarvopaperit	100 000,00	100 000,00
Rahat ja pankkisaamiset	<u>137 357,06</u>	<u>105 606,50</u>
Vastaavaa yhteensä	<u><u>252 507,78</u></u>	<u><u>217 010,87</u></u>
Vastattavaa		
OMA PÄÄOMA		
Rahastot	20 407,25	20 407,25
Edellisten tilikausien ylijäämä	195 405,81	143 831,00
Tilikauden yli-/alijäämä	<u>34 353,40</u>	<u>51 574,81</u>
	250 166,46	215 813,06
VIERAS PÄÄOMA		
Lyhytaikainen		
Ostovelat	<u>2 341,32</u>	<u>1 197,81</u>
Vastattavaa yhteensä	<u><u>252 507,78</u></u>	<u><u>217 010,87</u></u>



Veteraanimoottoripyöräklubi RY:n ansiomerkkien jakoperusteet

Veteraanimoottoripyöräklubin ansiomerkki voidaan myöntää vain klubin jäsenelle. Myöntämisestä päättää johtokunnan nimittämä ansiomerkkitoimikunta. Kultainen ansiomerkki voidaan myöntää Klubin johtotehtävissä ansiointuneelle tai museoajoneuvotoiminnassa merkittävän päivätyön tehneelle jäsenelle. Myös muusta, koko Klubin hyväksi tehdystä, valtakunnallista merkitystä olevasta työstä voidaan myöntää kultainen merkki. Pääsääntöisesti merkki ojennetaan Klubin kokouksessa, Veteraanirallissa tai muussa vastaavassa tilaisuudessa. Merkin ojentaa klubin puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja. Kultamerkkiä voi ehdottaa Klubin johtokunta, ansiomerkkitoimikunta tai aluekerho.

Hopeinen ansiomerkki voidaan myöntää Klubin tai aluekerhon toimihenkilölle, joka on ollut pitkään toiminnassa mukana ja tehnyt ansiokasta työtä aluekerhon ja harrastuksemme hyväksi tai lyhempiaikaisesta, ansiokkaasta työskentelystä johtokunnassa. Merkki ojennetaan Veteraanirallissa tai aluekerhon omassa, sopivassa tilaisuudessa. Merkin ojentaa tilanteen mukaan Klubin puheenjohtaja, varapuheenjohtaja tai aluekerhon toimihenkilö. Hopeamerkkiä voi ehdottaa klubin johtokunta, ansiomerkkitoimikunta tai aluekerho.

Pronssinen ansiomerkki on tarkoitettu pääsääntöisesti aluekerhon toiminnassa aktiivisesti toimineelle jäsenelle,

joka on ollut pitkään mukana ja osoittanut hyvää harrastusta vanhojen moottoripyörienparissa. Merkki ojenetaan sopivassa aluekerhon tilaisuudessa. Merkin ojentaa aluekerhon toimihenkilö. Pronssimerkkiä ehdottaa yleensä aluekerho.

Merkin anominen

Klubin ansiomerkkiä anotaan merkkitoimikunnalta lähettämällä hakemus jollekin toimikunnan jäsenelle sähköpostitse tai kirjallisesti. Anomuksessa tulee olla selkeät perustelut merkin myöntämiseksi sekä kuvaus asianomaisen jäsenen toiminnasta ja ansioista klubin tai aluekerhon hyväksi tehdystä työstä ja harrastuksesta. Pelkkä merkipäivä ei ole merkin saamisen peruste. Toimikunta käsittelee anomukset ja antaa vastauksensa hakijalle tiedoksi mahdollisimman nopeasti. Toimikunnalla on oikeus myös hylätä anomus.

Toimikunta:

- Pj **Kari Silvennoinen**, karisilvennoinen55@gmail.com
- jäsen **Liisa Lokka-Tukiainen**, liisa.lokka-tukiainen@luukku.com
- jäsen **Veikko Virtanen**, veikko.virtanen@phnet.fi.

Pekka Koiso-Kanttilan ja Ari Marstion nuorisostipendirahaston säännöt

1. Rahaston tarkoitus

Pekka Koiso-Kanttilan ja **Ari Marstion** nuorisostipendirahaston tarkoituksena on edistää nuorten, alle 25-vuotiaiden jäsenten tuloa Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n säännöissä määritellyn harrastustoiminnan pariin ja parantaa nuorten toimintaedellytyksiä klubin tarkoituksiperien sauttamiseen.

2. Rahaston kartuttaminen

Klubin johtokunta osoittaa stipendirahastolle tilin, johon voidaan tehdä pääomaa kartuttavia lahjoituksia. Klubin johtokunta voi esittää kevätkuukokoukselle osan ylijäämästä siirrettäväksi stipendirahastoon. Klubin johtokunta on vastuussa ja tekee voitavansa stipendirahastoon kertyneiden varojen tuottavasta sijoittamisesta siten, että sieltä voidaan osoittaa rahaston tuottoa vastaavia stipendejä.

3. Stipendien hakeminen

Stipendihakemukset osoitetaan klubin johtokunnalle. Ha-

kemuksen voi tehdä nuori itse tai hänen aluekerhonsa. Ehdokkaiden tulee olla klubin jäseniä. Johtokunta tekee päätökset stipendien saajista.

4. Stipendien jakaminen

Pekka Koiso-Kanttilan ja Ari Marstion nuorisostipendirahaston stipendit jaetaan Veteraanirallissa tai jossakin klubin stipendinsaajan oman aluekerhon tilaisuudessa.

5. Rahaston purkamisen ja sääntöjen muuttaminen

Nuorisostipendirahaston purkamisesta päättää klubin vuosikokous. Rahastoon kertyneet lahjoitusvarat osoitetaan klubin toimintaa tukevaan työhön. Klubin rahastoon sijoitettava osuus siirretään klubin tilille.

Stipendirahastoon sijoitetut klubin varat voidaan siirtää klubin käyttöön johtokunnan päätöksellä. Pekka Koiso-Kanttilan ja Ari Marstion nuorisostipendirahaston sääntöjen muuttamisesta päättää klubin vuosikokous.

Ihmettelyä vailla oikeita vastauksia

Entisessä Itä-Saksassa valmistetut MZ-moottoripyörät ovat tuttuja ainakin vanhemman polven motoristeille, varsinkin alkupään 1956–62 ES-sarjan eri kuutiolavuuksiset. Karuina käyttöpyörinä ne saivat paikan niiden suomalaisten käyttäjien keskuudessa, jotka tarvitsivat luotettavaa ja lujaa kulkinetta. Pyörät muistuttavat omintakeisesta muotoilusta (tankki/lamppu ja etujousitus lokasuojineen) johtuen enemmänkin kita ammollaan saalistavaa dinosausta häntä, ei kun pakoputki, suorana kuin sulavalinjaisista moottoripyörästä. Eli mielestäni rumin näkemäni pyörä motocross- Greevesin m-63 jälkeen. (No kauneushan on katsojan silmissä).

Luin **Keijo Virtasen** kirjoittaman mielenkiintoisen artikkelin Huimapyörä-lehden numerosta 5 vuodelta 2016 ja siitä mieleeni muistui MZ:ien pitkät ja paksut pakoputket. Vaikka MZ-pyörät dominoivat aikoinaan kilparatoja raketti-insinööri **Walter Kaadenin** paisuntakammiokeksinnön ansiosta, niin olen ihmetellyt, miksi MZ:in valmistamissa käyttöpyörissä esimerkiksi edellämämainitussa ES-sarjassa ja jopa Wankel -moottorilla varustetussa prototyypissä, on julman paksu ja pitkä pakoputki. Esimerkkinä MZ-ES 175/2 Trophy vuodelta 1968, jonka pakoputki ulottui pitkäänkin pidempää takavaloa taaemmaksi, kun taas muut valmistajat varustivat pyöränsä pakoputkilla, jotka ulottuivat pisimmilläänkin vain hieman taka-akselin ohitse. Ja kuitenkin esimerkiksi japanilaisten kaksisataaviisikymmenkuutioisten katupyörrien koneet tarjosivat jopa 31-32 hevosvoimaa, MZ:in saman tilavuuksisten paljon alle kahtakymmentä vastaan. Ihmetyttää, kuinka muut valmistajat saivat äänet vaimennettua ja pakokaasut ulostettua



MZ ES 250 Zweirad Museumissa Neckarsulmissa (kuva: Joachim Köhler)

lyhyemmistä sekä ohuemmissa putkista.

Olen kuullut muutamalta vanhalta mp-entusiastilta seuraavanlaisia oletuksia. Vaikka kaikki tieto paisuntakammio/pakoputkitekniikasta ei mennytkään japaniin loikkariksi mainitun tehtaan kilpa-ajaja **Ernst Degnerin** mukana, niin keksinnön käyttöä Itä-Saksassa olisi ohjailtu ”pääkonttorilta”, jonka alaisuudessa kotimaassa valmistettiin eri kuutiolavuuksisia kaksitahtisia ”määrissä” enkä tällä tarkoita historiallista Määrin maakuntaa nykyisessä Tšekin tasavallassa.

Olisiko tehokkaalla paisuntakammiotekniikalla varustettu MZ koettu ilpailijaksi IC:lle, sekä Kiwalle, Tähdestä ym. puhumattakaan. Ylivoimaisen tehokkaalla Mitzillä olisi voinut ajaa rinkiä edellämämainittujen ympärillä. Painoiko jossakin jarrua iso kiiltäväksi plankattu kasakan saapas, jonka varteen oli sullottu roimahousujen lahje. Vaikka esimerkiksi MZ:in kehittämästä kaksisyylinterisestä kaksisataaviisikymmentä-kuutioisesta moottorista saatua tehoa, 42 hevosvoimaa vuonna 1959 olisi kastroidu puoleen niin se olisi silti ollut ylivoimainen moniin saman aikakauden



Opetuskäyttöön havaintovälineeksi leikeltä Mitsi ja sen muhkea korsteeni DDR Motorrad Museumissa Berliinissä (kuva: Pauli Ylikoski)

saman tilavuuksisiin ja isompiinkin kaksitahtipyöriin. Jos tällä moottorilla varustettu pyörä olisi tullut tuotantoon ja myyntiin niin voi vain arvailla mitä merkkiä olisi ”kassakamaassa” ja muuallakin jonotettu. Haluttiinko tehojen suitsimisella ja julmalla pakoputkella tuhota ”pääkonttorin” taholta myös pyörän muutenkin kömpelö ulkonäkö? Ohjailtiinhan sieltä oman maankin moottoripyörätuotantoa. Vai mistä oli kymysys? Selityksiksi on tarjailtu DDR:n rahapulaa joka on mielestäni kestävä peruste sillä varsinaiselta pääkonttorilta sitä olisi kyllä löytynyt, mutta eivätkö Wilhelm Pieck ja hänen seuraajansa Walter Ulbricht ym. kehdanneet pyytää? Vai eikö sitä annettu?

Kuitenkin MZ-pyörät olivat poikkeavista muodoistaan huolimatta suosittuja, jopa naismotoristien keskuudessa. Eräskin nuori nainen pyyhki Mitzillään Oulun ja Helsingin väliä mennessään ja kolusi vielä Kontiorallissa Angelissa (Inari) ja ties missä. Myös enoni ajeli Mitzillään metsäpolkuja tehdessään metsätöitä ja myöhemmin käyttäessään metsäkeskuksen ojituskoneita. Sivullisten kysymyksiin miksi et osta autoa? Oli vastaus että tällä pääsee paljon lähemmäksi työmaita kuin autolla.

En halua tällä härnätä MZ-pyörän omistajia enkä alkaa eipäs juupas väittelyyn. Jokainen muodostakoon oman mielipiteensä. •

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@tammerkoscakentakomo.fi, puh. 040 718 7107**

ARIEL MOTORS LIMITED ● SELLY OAK ● BIRMINGHAM

Yrjön muisteluksia

Aloitetaan vuosi hyvissä ajoin tallin järjestelyllä mikä johtaa tunteeseen työkalujen olevan hukassa tai ajatukseen sen on joku lainannut. Tämä tuli ajatuksiin, kun tuttava soitteli, kyseli vointia. Kerroin kaiken olevan niin kuin ennenkin, kuinka siellä? -Ihan hyvin vastasi, olen koko aamupäivän hakenut ”tönäriäni” ei ole löytynyt kai sen joku on lainannut, positiivistakin on tuo korona testi. Ethän ole edes aukaissut tallisi ovia vielä vaimo huomautti, toiseksi ota se tuosta rintataskustasi. Lohdutin, kyllä niin käy minullekin joskus (lue hyvin useasti). Oikeastaan tämän ajatuksen ja määräyksen antoi Sanna. Ei tule joulusiivouksesta mitään, kun hoet vieressä, ettei mitään saa siirtää, mene talliisi siellä saat toimia miten halut, täällä asiat ovat toisin. Riidan välttämiseksi sanoin taikasanat ”kyllä kultaseni” jälleen ukkospilvet poistuvat.

Astuessani tallin ovesta näky oli lievästi sanottuna lohduton. Otin harjan käteeni, mietin hetken, jos nyt alan siirrellä tavaroita enhän löydä niitä hetken perässä. Istuin miettimään, avasin termospullon, juon korpillisen kahvia. Useimmiten siitä saa virtaa miettimiseen, sitä se harrastus on viime aikoina ollut, että lohdutan itseäni entistä useammin, miten hyvin suunniteltu työ on puoliksi tehty. Oikeastaan toivon jonkun poikkeavan, eilen joku on unohtanut käsineensä, mutta eiköhän poikkeaa hakemaan kintaansa on pakkaslukemia siinä määrin. Naapuri myös ihmetteli minne ihmiset ovat kadonneet, ennen oli porukkaa liian kanssa nyt ovat hautautuneet kotiinsa tautia pakoon. Kertoi miten aamupäivällä kävi joku kysymässä kelloa,

iltapäivä onkin ollut hiljaisempi. Mietittävänä on ollut jonkin aikaa Midgettin takajousitus, jos muuttaisin sen eettisistä syistä alkuperäisen näköisesti siis lehtijouseksi. Trabantin takapakka on tutkittavana, Trabantti-harrastaja **Seppo Luoto** tuttavapiiristään löysi sellaisen, alkuperäinen suunnittelu Midgettiin ja muihinkin kilpa-autoihin oli lehtijousimuunnoksia oikeastaan, kierrejouset tulivat iskunvaimentajien myötä. Tämä lehtijousi oli silloin melko hyvä, toimihan se jonkin verran iskunvaimentajana. Kokeilen vielä jollain laahustamalla, lehtien kärjissä hidastaa lehtien takaisin paluuta, riittäisi ehkä vaimennukseen. Muistan olleen joskus jousipakka nahkatupessa rasvattuna jopa rasvanipalla varustettuna. En tiedä suunnittelijan ajatusta mutta melkoinen jousipyssy se olisi ampu-mamaan auton kuopasta ylös. Kyllä se moottoripyörissä oli käytössä alkuaikoina, vieläkin Kaanaan kahinoissa yksi luomus näyttäytyy, seurasin, kyllä siinä etupyörä rauhaton oli. Jätetään tämä muhimaan ajatuksiin.

Triumph saa tänä talvena perusteellisempaa hoitoa...

Triumph saa tänä talvena perusteellisempaa hoitoa, alkoi viimeisissä ajoissa hyljeksiä kolmosvaihdetta, siirtäjälevy menee vaihtoon, luulen. Ei sillä kilpaa ajeta, luulen moottorin käyvän alilämpöisenä, kun yhtään tulppaa ei ole mennyt. Eläintarharhanoissa en-

nen ja jälkeen sotien 50-luvulle pyörät olivat Saksasta, Italiasta ja Englannista. Triumph T 100 toi enempi säpinää C-luokkaan, voitasko sitä sanoa ensimmäiseksi tuotantokilpapyöräksi siihen valmistetun v erityssarjapaketin myötä. GB käytetty moottori oli valmistettu lentokoneaggregaatin moottoriksi, sen vuoksi siinä lähti pakoputket suoraan eteenpäin ja jäähditysriivat oli muotoiltu puhaltimella jäädytettäväksi. Persoonallinen aikansa luomus kuitenkin. Japanilaiset onnistuivat parhaiten niin sanottujen maantiepyörrien v erityksessä. Mathles yritti G45 mallilla markkinoille lähes Nortonin nopeuksiin, kyllä pystyi mutta ei luotettavuuteen. Maantiellä ajettaessa moottoria rasitetaan keskimäärin 50–70% tehoilla, radalla 90–100% tehoilla. Laivan ja lentokoneen moottorit ajavat koko ajan ylämäkeen siksi niiden kestävyys pitää olla huippukuokkaa. Auton moottoreita on yritetty modifioida lentomoottoriksi huonolla menestyksellä. Yksiselitteisesti kilpailukäyttöön ja siellä pärjätäkseen pitää moottorit valmistaa sen mukaiseksi, toisin sanon hyvin kalliiksi. Moottoreiden paras momentti alkaa olla niin pienellä alueella, on välttämätöntä niiden käyttöön suunnitella tietokone, siitä seuraa toinen ongelma voimaa on niin paljon, että pitää rakentaa luistonesto. Tämän ansiosta vauhti nousee sellaisiin lukemiin, että pyörästä tulee lentokone. Ei muu auta, pitää saada downforcea, että pysytään maassa. Ja mitä seuraa, no pyörä on kuin avaruusolio. Miten olisi, jos ajettaisi mestaruudesta sellaisellakin koneella missä ei olisi mitään näitä apuvälineitä ja 50 hp. Kehitystä ei voi pysäyttää se on selvää, mutta tällaiset kokemukset toisivat ajotaidon paremmin esille. Jos



Mike Hailwood Pyynikillä 1963.

näitä ajatusleikkejä jatkaisi, niin minulle mielenkiintoisia ovat oikeastaan aina olleet nämä pitkillä piikeillä varustetut moottoripyörät. Näinhän ensimmäiset oikeat kilpakoneet näytösajoissa kylillämme. Uskomatonta se vauhti oli meidän pyörien vauhtiin, mieliin on jäänyt, miten nämä miehet puhalluslampuin lämmittivät moottoreita. Pyörät olivat uskomattoman näköisiä, piti siinä hetken katsella, missä siinä mies istuu. Kahden pitkiä piikkejä olevan pyörän välissä vääjäämättä mieleen tuli fakiirit, jotka nukkuvatkin tuollaisella piikkipatjalla. Kukupatjalla. Kukapa tietää, vaikka ne tosi kovat jätkät nukkuisivatkin piikkipatjalla. Tämä tautitilanne ja ilmasto olosuhteet ovat jarruttaneet viriävää harrastuksen muotoa. Pojat treenaavat kyllä omilla radoillaan, mikä osoittaa harrastukseen asennoitumisesta. Luonnolle ei voida mitään, tuskin koskaan eläintarhankentällä nähdään pitkäpiikkisiä. Ilmaston lämpeneminen on maailmanlaajuinen tapahtuma, miten paljon ihminen on siihen vaikuttanut, on varmaan yhtä monta mieltä, kun on miestäkin. Pidän kui-

tenkin luonnon tapahtumia esimerkiksi tulivuoren purkauksia melkoisina tekijöinä. Toisaalta maapallo on koko ajan muutosten alaisena, tiedemiesten mukaan nyt on poikkeuksellisen pitkä rauhallinen aika. Olisiko aika alkaa pukea pelastusliivit varmuuden vuoksi, siis sen suurimman tsunamin. On ihmisiä, jotka ylireagoivat asioihin neuroosiin asti, ajatellaan me kuitenkin niin asioille, joille me emme voi tehdä mitään, unohdetaan ne. Minä sulkeudun talliini, palaan sinne ennen vanhaan, siellä ei tarvitse syventyä elektronisiin säätäjiin eikä hydraulisiin venttiilin nostajiin, toki jollain tavoin ne ajatuksiin palaavat. Kyllä niin on, se aktiivisin elämän vaihe on kirkkaimmin muistiin jäänyt, joskus kaippaa kavereita, joista aika on jättänyt. Keskusteluissa nämä muisti kuvat palautuvat, silloin eletään jälleen aikaa, jolloin tulevaisuus oli siellä jossain avaruuden tuolla puolella. Vääjäämättä tulee mieleen, miten olemme menneisyyden vankeja, on vieläkin persoonia, jotka eivät hyväksy rautaisia tulpan johtoja eikä digitaalikelloja toisaalta olemme

itseämme vain siellä missä tunnemme ympäristön.

Midgetin vaihte sivusto on nyt mieleinen, löytyy käteen, vaikka ohjauspyörän kanssa on hommia enempi, kun kansankulkuineen kanssa. Triumph on nostettu pöydälle, onko tämä huolellista työtä, olen miettinyt mistä aloitan. Siis aamupäivän joku sanoisi saamatomuutta, siitäkään kommentista en loukkaantuisi. Irrotin tulpat, näkymä oli sen verran lohduton, pisti miettimään. Ruuvasin tulpat paikoilleen, lohdutin itseäni vauhdin puutetta, hetken päästä irrotin uudelleen, mietin, jos tulisi jotain muuta esiin sitten olisi päätöksen aika. Vääjäämättä joutuu kierteeseen kuin laihialainen valittaessaan, miten jääkaapin saronat kuluvat kohtuuttomasti. Myyjän tiedustellessa moista kertoi, joutuvansa niin usein varmistamaan lampun sammumisen kaapista. Irrotin varmuuden vuoksi kannet, kun kerran kannet niin myös sylinterit. No niin, männänrengas poikki, siitä tämä törky männänpäällä.

Mekaanikon työ on kuin verkon paik-kaajalla, hakee-hakee eikä soisi löytä-vänsä.

Rutiinit on hyvä säilyttää, näin eräs asiantuntija ohjeisti. Pitää mielen tasapainossa ja toimintakyvyn kun-nossa. Olen huomannut sen henkilö-kohtaisesti jo parin päivän joutenolon jälkeen. Niin minäkin tänä aamuna, puin itseni hyvin, karvalakki korville ja ulos 22 asteen pakkaseen. Reipas 3 km kävely, suihku ja aamutoimet toivat ajatukset uuteen ulottuvuuteen. Tal-lille työtakki päälle, kahvikeitin päälle ja työpöydän viereen. Siinä oli Tri-umphin kone osat pestynä tarkastelus-sa. Ei siinä ollut arvuuttelemista, tuttua oli jokainen nippeli. Mittasin vanhalla rutiinilla männänrenkaiden vällys-tä, olisipa ollut sinne tai tänne vähän, olisin koonnut. Lentsikan koneissa on tarkemmat toleranssit, palasi mieleeni erään mekaanikon ja vääpelin keskus-telu venttiilien läppäämisestä. Vääpeli opetti, että pitää olla niin tehty, että ylösalaisin käännettyssä sylinterissä pi-tää bensiini pysyä yön yli. Tähän kaveri vastasi, ei siinä moottorissa koskaan puristus ole yön yli välillä se räjähtää. Tuo mekaanikon työ on muuttunut vuosien varrella todella moottoreiden osalta, ajan kuluessa työkaluissa ta-pahtui edistystä varsinkin ulosvetäjien muodossa. Harvoin näkee käytössä ve-näläistä puppumeisseliä, joskus jossain ihan hyvä.

Pojat viihtyvät näin rospuuttoaikana jääkiekkoharjoitusten lomassa tallilla, mopot ovat jääneet pesemättä kesältä, kevään merkki ehkä ottivat näkösalle. Vaarikin aletaan huomata, kun sylinte-riä poistetaan, naapurin pojan mielestä pakoaukko on tukossa ja samalla voisi hiukan suurentaa. Pidän lainopillisen neuvottelun operaatiosta, hävisin ää-nestyksen 3-1 joten suurennetaan auk-ko ja demokratia säilyy.

Liikuntaa silmällä pitäen otimme käyttöön talon ympäri kiertämisen juosten, jos työkalut palautetaan likai-sina. Nyt on työkalut esimerkillisen puhtaina, johtuisiko pakkaskaudesta? Kuulin sivukorvalla poikien keskus-telua tallille kokoontumisesta, miten jättävä jonkun harjoituksen väliin, puutuin heti sanomalla mitään ei jäte-tä, lisätä harrastuksia kyllä voi. Näistä urheiluharrastuksista ajatellen miten

aika juoksee. Eihän ole kovin pitkä aika, kun näytin pojille mallia jostain suorituksesta, nyt ei onnistu mikään. Kyllä minäkin jälkiä teen, mutta ei matka edisty halutulla tavalla, on toi-saalta hyvä, että on optimistinen omiin suorituskykyihinsä.

Poikkesi talilla ystävä, joka on pit-kään asunut Espanjassa, kertoi palaa-vansa Suomeen, kertoi tautitilanteen olevan yksi painavimmista syistä. Van-hat jutut tietenkin tulivat esiin, len-tokonemoottorikorjaamo Längelmä-veden rannassa, joka sodanaikana oli meidän poikin kiinnostuksen kohde numero yksi. Siellä kävimme kuuntele-massa kuutioiden kuisketta, kun moot-toreita koekäytettiin ja pyytämässä koekäyttäjiltä lentobensiiniä. Saimme-kin purkkeihimme vähän tätä ihme ai-netta, jonka kuvittelimme saavan pyö-rämme lentämään, kun lentokoneiden konsanaan. Sellainen usko kuitenkin jäi naapureille, jotka kertoivat pitkään, kuinka pojat laittaessa lentokoneissa käytettyä polttoainetta tankkiin pyörät muuttuivat kuin paholaisen kulkuneu-voiksi, äänikin ukkosen kaltaiseksi. Tämä tuntemus naapureihin oli siinä, kun otimme kulkurin kaihoista äänen-vaimentajan sisäkalut pois. Emmehän tätä selventäneet, olimme salaperäisen vaiteliaita. Lisäsi kuitenkin uskotta-

...minkälaista se risiiniöljy oikein on...

vuutta toimiimme, jos sitä nyt ollut onkaan. Kuulin siitä tarinoita vuosi kymmenet, olivat kansan suussa, saa-net melkoisia legendoja.

Täällä oli koekäyttäjänä eräs herra, joka jäi mieleen moottoripyöräjutus-sa. Hänellä oli Ariel RH, oli laittanut myyntiin paikalliseen lehteen, saatesa-noin myydään sairauden vuoksi. Tämä sairaus johtui hänen ajaessaan Lahden Aten mutkassa tieltä ja katkaiseen jal-kansa, minä ajoin polkupyörällä teh-taan pihaan odottamaan. Sieltä hän saapui keppiin nojaten, esitin asiani hetken mietittyään, en ehkä näyttänyt uskottavalta ostajalta, ”joo mennääs

kattomaan” vastasi. Siinä se oli, parhaat päivä nähneenä, oli kuitenkin moot-toripyörä, ulkonäkö ei ollut etusijalla. Kuinka jos vähän koeajan kysyin? Het-ken katseltuaan, sanoi juu, hyppää rit-sille. Tämän koin loukkauksena, kertoi, on niin raju peli, ettei tuollainen poika hallitse sitä. Tämä vain syvensi louk-kaustani. Istahdin perään, lähdimme Eräjärvelle päin. Hullunmäessä sanoin tämän riittävän, en välittänyt istua kovaperäisen pyörän takalokasuojan päällä, olinhan ajanut Rudgella monia kertoja. Palattuamme sanoin, etten ole kiinnostunut pyörästä, yllättyneen nä-köisenä tiedusteli syytä? Madalsin ään-täni sanoessani, odotin vähä kovempaa kulkuria. Syyhän oli toinen hänen ali-arvionsa kyvyistäni. Vähän se harmit-ti, ajattele mattomat kommentit. Ko-tikylässäni oli toinenkin senaikuinen klassikko Rudge Ulster (Rötsi) joksi kutsuimme sitä. Siitäkin oli jonkinlais-ta kauppaa hierottu, tämän omistaja kulki sillä työmatkoja. Kertoi myyvän-sä, kunhan saa auton hankittua. Silloin auto tilattiin ja odotettiin joskus vuo-sikin, jos oli volski kyseessä. Tämän Rötsin tarina oli synkkä, eräänä aa-muna ajoi tie yli kulkeneen ja puhelin lankaan, joka oli pudonnut tielle noin metrin korkeuteen, kuljettaja jäi siihen, pyörä jatkoi matkaa tukevaan hongik-koon. Vuosien jälkeen aloin etsiskellä romuja, sukulaiset muistivat tapauksen eivät kuitenkaan tienneet minne romut joutuivat, epäilivät kaatopaikalle.

Pistetäänpä muutama kuva tallin toiminnasta, pojille näyttäisi olevan kiinnostusta, ottivat puheeksi, min-kälaista se risiiniöljy oikein on, kun te aina siitä puhutte. No niin sanoin, nyt on hyvä aika tutustua siihen, ei sitä mistään gallonan pohjasta vaan löyty-nyt. Sanoin menkääs pojat hakemaan apteekista pienen pullosen, sieltä saa, mutta ei litrakaupalla. Lääkejuttua tämä on, en tiedä voiteluominaisuuksia mutta tuoksu on sellainen, kun aikoi-naan R-öljyssä. Apteekkari oli kysynyt mitä te sillä teette. Eivät osanneet vas-tata, soittivat minulle, selitin apteek-karille, miten tarvitsemme lennokin moottorin voiteluaineeksi. Siitä sitten kokeisiin, lämmitin rautamurikan, ti-putin öljyä pintaan. Tuli muuten aivan alkuperäinen tunnelma, pojat nuuski-vat eivät sitä tuoksua, minään erikoi-

sena pitäneet, eivät pahanakaan. Piti selittää siihen kuuluvan kovaäänisen moottoripyörän käyntiäänien ja hampaiden narina radalta lentävästä sorasta johtuen. Lassi kertoi pyöräni tuoksuvan hiukan tuollaiselta. Nämä asiat on hyvä kertoa tuon ikäisille pojille, sähköpyörät ovat heidän tulevaisuutta. Ajattelin tulevaisuudessa sähköpyörillä ajettaessa pitää ääniefektit ja hajut luoda keinotekoisien tunnelmien luomisen vuoksi. Se on ongelmista pienin tulevaisuudessa. Kaikkia aisteja tarvitaan luodessa kuvaa muistoihinsa. Muistuu aikojen takaa, kun pihassa laittelin Puch-pyörääni, naapuri poikkesi, kysyi, onko ajoja jossain? sanoin Näsin-kallion ajot parin viikon kuluttua, hän arveli, kun olet laittanut kilpailubensat tankkiin. Tavallista öljyä käytimme, mutta tippapullosta hiukan risiiniä. Tämä risiiniöljy oli huonosti sekoittuva bensiiniin, olisi tarvinnut pyörää ravistaa joka aamu, tai käydä rossiradalla.

Hajuaisti on melko hyvä, säilyy koko iän ja ohjaa meitä monessakin jutussa, jos esimerkiksi olemme syventyneenä keskustelemaan suuttimesta ja sen vaikutuksesta vallitsevaan ilmanalaan, ohitamme neitokaisen, joka tuoksuu kuin fläkkillinen appelsiinia. Kyllä niskat kääntyvä reumatismista huolimatta salaman nopeudella.

SVKMK vuosikokous oli merkitty 19.2.2022. Kutsun saapuessa oli epävarmaa ajankohta, niin kutsussa mainittiin. Pohdimme osallistumisista, kaksi vuotta on ollut hommat rajoitettuja, yhteyksiä kyllä on pidetty. Rokotukset ovat otettu, joten sille asialle emme voi mitään, joten unohdetaan juttu vaikkakin ikäviä asioita ystäväpiiristä on kuultu. Timon kanssa sovimme lähdistä, jos kelit ovat siedättäviä eli jos ei sada akkoja äkkeet selässä, tämä tarkoitti että lähtisimme. Matka oli valian mukava, kokous oli Moottoripyörämuseolla Lahdessa. Ajohaluisimmat olivat paikalla, luulen kuitenkin olosuhteiden jonkin verran vaikuttaneet. Olimme ensimmäisenä paikalla, kahvikuppipillinen teki ihmeitä, nyt on tunnustettava kömpelyyteni, kun en keksinyt syytä miksi pudotin kahvikupin kädestäni. Mitä viehättävin tyttö juoksi siivoamaan jälkeni, sanoi



Melko harvinainen kuva. Raine Lampinen Päijänne-ajossa.

tuovansa uuden kupillisen pöytään, siis minulla ei ollut valtuuksia tapahtuman jälkeen. Keskustelut moottoripyörästä alkoivat välittömästi. Tervehdysten jälkeen tosin poskisuudelmia ei vielä annettu. Paljon tuntui olevan tekeillä projekteja, tulevalle kaudelle arvelivat niiden valmistuvan. Katselin ympärille, jokaisessa pöydässä oli tiivis keskustelun sorina. **Reijo Hietasen** nouseminen puhujakorokkeelle lopetti keskustelut, katseet kohdistuvat puheenjohtajaan, kun hän toivotti tervetulleeksi porukat. **Keijo Olander** otti kokouksen puheenjohtajuuden, alkoi asiat kehittyä keskustelujen myötä, niistä tarkemmin kerho julkaisussa. Pyykinajot ovat edelleen ykkösjuuttu. Reijon ja Keijon myötävaikutuksella nämä herätettiin henkiin. Kukapa olisi uskonut niin tapahtuvan, oli täysi haaveiden maailma, kun mietimme miten olisi mukava nähdä vanhat yksisyylinteriset klassikot ja ennen kaikkea aistia niiden äänet tuoksu tuntemuksin. Olihan Pyykin harju vihreän aallon myötä muuttunut koskemattomaksi paikaksi, jossa koiran kusetaminen johti oikeudellisiin toimiin. Reijo ja Keijo tekivät mahdollittoman mahdolliseksi. Kokouksen jatkuessa keskustelut tulevaisuuden suunnitelmista. Keskusteltiin ja päätettiinkin. Epävarmuutta on kauttaaltaan ollut, kevättä kuitenkin odotellaan suurin toivein. Toiveiden toteutuminen on parempi, kun menneiltä vuodelta. Niinhän se lapamotokin sanoi, ”Toivossa on mukava elää” Edelleen Pälkäneen jutut ovat kehitteillä. Odottamattomia jut-

tuja näyttäisi olevan edelleen vaarana, kun punertaa taas kaakonkulma.

Tulomatkan valitsimme reitiltä, jotta kuljimme yli puolivuosisataa sitten Eläintarhan Ajoin, autot olivat valian toisenlaisia silloin. Ajomukavuuteen ei kiinnitetty huomiota, niiden hallitseminen ei moiseen pikkuseikkaan riittänyt. Menomatka oli aina jännittävä, odotettavissahan oli uusia pyöriä maailman huipuilta, TV ei vielä Suomessa puhutuimpia asioita. Jos puhuttiinkin, niin hiukan loukkaavasti tai kateutta, ”miten naapuriinkin katolle on ilmestynyt konkurssiharava”. Tulomatalla ei koskaan keskusteltu, auton nokka kun oli kotiinpäin, me pojat nukuimme kotiportille asti, jolloin Alekski ilmoitti ajojen päättyneen. Ajellessamme oli paikkoja, jotka muistuiivat eläväsi. Nämä toivat muistiin asioita, jotka olivat kadonneet. Tie oli boorinen ja jäinen niin kuin sivutie tahtovat talvella olla. Huomautin Timolle, sanoi ei haittaa on ”runtukummit”. Auton hiukan käydessä rauhatomaksi, ohjeistin älä käännä booria päin. Mitä hän sitten tekee? - Vastasin en minä tiedä, opetettu sillasi joskus on. Kun on risiiniöljyllä rokotettu, niin on vauhti veressä ei se susikaan luonnostaan pääse.

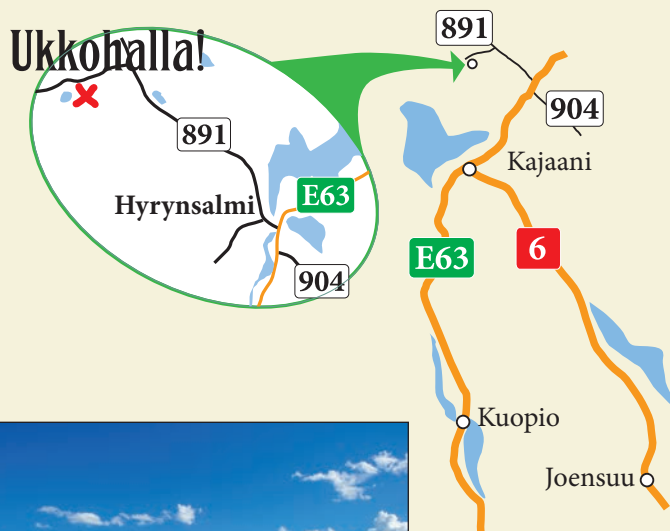
Kevennetään vanhalla autokauppiaan ja asiakkaan keskustelulla: -tuo autohan savuttaa, johon myyjä vastasi: moottori on kunnossa hevoset ovat vaan laittaneet tupakaksi. Entä paljonko minun autostani saisi, ainakin vuoden ehdonalaista vastasi auto-kauppias. •

46. VMPK Veteraaniralli 5.-7.8.2022

Ukkohalla Resort, Hyrynsalmi

Kesä, se on tullut! ja kohta tulee myös Veteraaniralliin lähtö. VMPK:n Oulun aluekerho toivottaa teidät sankoin joukoin tervetulleiksi Ukkohallaan. Matkaa on paljon, mutta se on sen arvoista – muista [#matkallaralliin](#).

Ukkohalla on monien mahdollisuuksien Sport & Relax -lomakohde puhtaan ja monimuotoisen luonnon keskellä. Ukkohallan ympärivuotinen matkailukylä sijaitsee Syväjärven rannalla, Kainuun korkeimpien vaarojen kupeessa. Täällä viihdytään monipuolisten aktiviteettien parissa: cable wakeboard -radalla, maastopyörä- ja vaellusreiteillä sekä Saunamaailman monilla lauteilla. www.ukkohalla.fi



Rallimaksut

Tapahtumalippu pe-su

VMPK jäsen €90 / muut osallistujat €110

Lapset 4–12 v €33, 13–18 v €65, 3v ja nuoremmat veloituksetta

Tapahtumalipun sisältö: 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)

Ravintolapalvelut

Ravintola Hallan Karhu tarjoaa ruokavaihtoehtoja grilliropposesta a'la carte -listaan. Keittiö on avoinna klo 22.00 saakka.

Majoitustiedot

Rallialueen hotellimajoitus on loppuunmyyty. Perutuspaikkoja saattaa tulla tarjolle, eli kannattaa kysellä. Hieman kauempaa rallialueesta (n. 1–2 km) voi vielä löytyä vapaita huviloita ja huoneita – katso www.lomarengas.fi ja hotelinnukkohalla.fi. Asuntovaunu/-autopaikkoja on rajoitetusti. MUISTA VARATA PAIKKA ENNAKKOILMOITTAUTUMISEN KAUTTA ETUKÄTEEN! Ja muistathan, että telttailukenttää rallialueella riittää, eikä se edes maksa extraa. Satunnainen matkailija saa paikan vaikka kerhon teltasta, jos tilaa riittää.

Rallipaita

Rallipaitaa voi tilata ennakoilmoittautumisen yhteydessä 30.6. asti. Paikan päällä on myytävänä rajallinen määrä punaista rallipaitaa. Paidat luovutetaan maksua vastaan ralliportilla ilmoittautumisen yhteydessä. Ennakkotilauksella paitaa on tarjolla kolmea 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.



Ralliohjelmasta

Rallialueella riittää nähtävää ja koettavaa. Koneshow pyörii molempina päivinä iltaan asti. Pääset lataamaan 1930-luvun sähköä, oppimaan karbidilamppujen sielunelämää ja kokemaan Uralin, joka kulkee ääneni. Ajoreissuja on tarjolla niin ohjatusti kuin omatoimimatkailijoille. Lauantaina puhutaan asiaa ja asian vierestä. Liikenneturvallisuuspaneelissa pohditaan ikääntymistä ja halutessaan pääsee liikennenäkötestiin. Aluekerhokisassa taas vastuu on kuulijalla ja (mieli) valta tuomareilla. Olettehan muistaneet treenata? Palkintona on luvassa kunniaa ja mainetta, pähee pysti ja lupa paukuttella henkseleitä seuraavaan ralliin saakka. Iltojen päätteeksi pannaan jalalla koreasti. Perjantaina jyytetään pyykkilautaa ja lauantaina soi dixieland (ohjelma-aikataulu seuraavalla sivulla).

Entistämiskisasta

Perinteiseen VMPK:n entistämiskilpailuun toivotaan runsasta ja rohkeaa osanottoa. Entistämiskilpailuun voi osallistua ennakkoon sähköisen rekisteröitymisen yhteydessä (toivottavaa, ks. ilmoittautumiskaavake) tai suoraan paikan päällä klo 12.00 mennessä. Lisätietoja kilpailusta saa kilpailun päätuomarilta **Veikko Virtaselta** 0400 918 592.

Sekalaista tietoa

Rallialueella on tarjolla huoltopiste, joka tarjoaa korjaus-/noutopalvelua 50 km säteellä rallipaikasta. Mikäli tarvitset tien päällä apua, soita **Raumanin Juusolle** +358 44 231 7399.

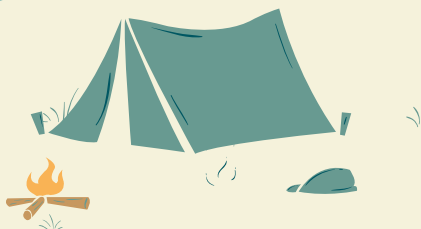
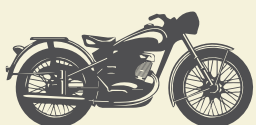
Lähimmät bensiiniasemat löytyvät Hyrynsalmen keskustasta (17 km), Puolangan keskustasta (40 km) ja Paljakan matkailukeskukselta (27 km). Lähimmät kaupungit sijaitsevat Hyrynsalmella, Puolangalla ja Ristijärvellä. Ukkohallasta löytyy myös pieni kauppa/kioski.

Alueelta löytyy kolme makkarapaistopaikkaa. Huolehdataan yhdessä alueen siisteydestä ja luonnonrauhasta ja muistetaan käyttäjä öljysuojamattoja tippasevien koneiden alla.

"Ihan sama millä tuutta – kuhan tuutta."

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

Risto Nurmi
Rallipäällikkö
044 364 7426
nurmi.risto@gmail.com



46. VMPK Veteraaniralli 5.-7.8.2022

Ukkohalla Resort, Hyrynsalmi

Alustava aikataulu

Pe 5. elokuuta	12.00	Ralliportit ja vastaanotto aukeaa
	12.00–20.00	Koneshow pyörii tapahtuma-alueella
	14.00–20.00	Saunamaailma avoinna (sauna lämpimänä klo 22.00 saakka)
	16.00–20.00	Lounastarjoilu ravintolassa
	20.00	Avajaiset
	21.00	Rockabullies nousee lavalle
	23.00	Hiljaisuus laskeutuu rallialueelle
La 6. elokuuta	7.00–10.00	Aamupala ravintolassa
	10.00	Lähtö ohjatulle ajoreissulle
	10.00–20.00	Koneshow pyörii tapahtuma-alueella
	12.00	Entistämiskilpailu alkaa
	12.00–18.00	Lounastarjoilu ravintolassa
	12.00–20.00	Saunamaailma avoinna (sauna lämpimänä klo 22.00 saakka)
	15.00	Aluekerhokisa alkaa
	16.00–18.00	Motoristin hyvinvointi ja liikenneturvallisuus -paneeli
	18.00	Vastaanotto suljetaan
	19.00	Päättäjäiset ja palkintojen jako
	21.00	Kenneth Sjöwall's Dixie Dudes nousee lavalle
23.00	Hiljaisuus laskeutuu rallialueelle	
Su 7. elokuuta	7.00–10.00	Aamupala ravintolassa
	12.00	Ralliportit suljetaan





46. VETERAANIRALLI 2022

Ukkohalla resort, Hyrynsalmi 5. - 7. 8. 2022

ILMOITTAUTUMISLOMAKE



Päiväkävijä €10

VMPK jäsen €90

Ei jäsen €110

Lapset alle 4v €0

Lapset 4-12v €33

Nuoret 13-18v €65

VMPK:n jäsennumero: _____

Aluekerho: _____

Nimi: _____ Nimi: _____

Lähiosoite: _____

Postinumero: _____ Postitoimipaikka: _____

Sähköpostiosoite: _____

Ajokin merkki ja malli: _____

Vuosimalli: _____ Kuutiotilavuus: _____ Rek. No: _____

Museoajoneuvo: Kyllä / Ei Matka rallipaikalle kotoa: _____ km

Matkalla sattunutta ja tapahtunutta: _____

Irrota tai kopioi tämä lomake ja jätä se täytettynä rallin vastaanottoon.

Ennakkoon täytetty lomake nopeuttaa ilmoittautumista.

Voit ilmoittautua myös ennakkoon sähköisesti 1.8.2022 saakka osoitteessa:

<https://forms.gle/APkqoKegiX9o1G9q6> tai oheisella QR-koodilla.

Rallimaksu maksetaan vastaanottopisteellä saapumisen yhteydessä käteisellä tai kortilla.

Osallistujien tiedot käsitellään luottamuksellisesti. TERVETULOA RALLIIN!



Stadin Pärtsärit

Veteraanimoottoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Kesäkauden kokoontumiset ovat alkaneet 4. toukokuuta ja jatkuvat **joka toinen keskiviikko kello 18.00** Backas Kesäkahvila Olohuone osoite Ylästöntie 28, 01510 Vantaa.

Kesäkuun 11 päivä lauantaina **Museoajoneuvopäivä**. Kokoonnutaan Neste Myllykukko Ilvesvuorenkatu 2, 01900 Nurmijärvi kello 10.00-13.00 Tervetuloa

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

Kaikki tapahtumat voi varmistaa vielä VMPK:n foorumin sivuilla osiossa Aluekerhot tiedottaa (Helsingin aluekerho) kohdassa tai stadin pärtsärit omilla sivuilla osoite: www.stadinpartsarit.net lisäksi voi aina myös soittaa p. 040 502 4126 jos ei ole nettiä käytettävissä.

Terveisin
Liisa



SATAKUNTA-AJO

VMPK:n Satakunnan aluekerho järjestää vanhojen moottoripyöräajon Satakunta-ajon, joka ajetaan **lauantaina 2.7.2022** jolloin kokoontuminen on **klo 09.00**

Rauman Seudun Mobilistien varikolla osoitteessa Kelkkatie 2, 26510 Rauma. Paikalle on opastus Koillisväylältä. Reitti suuntautuu tällä kertaa Raumalta Uudenkaupungin suuntaan ja ajonopeus tulee olemaan vanhoille pyörille sopiva. Ajo on avoin kaikenikäisille moottoripyörille. Matkan pituus on noin 150 km, josta soratietä on 10 km. Tiet ovat hyvässä kunnossa ja maisemat hienoja!

Sitovat ilmoittautumiset 23.6. mennessä Arto Ahonkivelle joko sähköpostilla sihteeri@lannenlokarit.fi tai puhelin 044-297 9885. Arto antaa ajosta tarvittaessa lisätietoja. Kulujen kattamiseksi lähtöpaikalla peritään **25,00 €** osallistumismaksu, käteismaksu. Se oikeuttaa kahvitarjoiluun ajon lähtöpaikalla ja ruokailuun reitin varrella sekä ajoa varten tehtyyn numerokilpeen. Ajon tuotto menee kokonaisuudessaan kerhon toiminnan tukemiseen.

Tervetuloa mukaan kauempaakin!

LÄNNEN LOKARIT



TERWAPALSTA

VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 3/2022



Kesä ei tunnu tulevan mutta sehän ei tosimotoisteja haittaa. Olemme siirtyneet kesäaika-taulun mukaisesti kokoontumisiin Linnansaareen. Kokoonnumme vapaamuotoisesti joka keskiviikko klo 18.00 tähtitornin kuppeessa. Tervetuloa!

Tämän kesän kevätajelu on suunniteltu reissuksi Ukkohallaan, jossa pääsemme tutustumaan tulevan Veteraanirallin tapahtumapaikkaan. Ajankohta on vielä avoin. Muutoinkin toimintamme pyörii tänä kesänä enemmän tai vähemmän rallivalmisteluissa.

Tiedotamme ajankohtaisista asioista foorumillamme vmpk.fi/forum sekä Facebookissa.

Mukava ajokauden aloitusta!

Terveisin sihteeri – jussi.terwasihteer@gmail.com

MYYDÄÄN

Jarruhihnojen liimausta (uunissa) autoihin ja moottoripyöriin; löytyy eri kokoja.

Jarmo Suhonen, p. 050 359 5859

Myydään Triumph t100a tiger moottorin osia;

Vanhat ; magneetto 468973/47149 45 €, potku jousi ja prikka T1441/T1422 25 €, kampiakseli holkki E4322 t100ss. Uudet; laakeri T665 40 €, laakeri T1469 27 €, tefa E3876 25 €, tefa E1478 35 €, nostajat E4008 42 €, kampiak. ruuvit E398 18 €, kytkin ruuvit T1040 28 €, prikka T1426 22 €, lohkoholkki T1367 32 €, prikka T1411 23 €, öljy prikka E3822 13 €, lohkoholkki E3824 22 €, katkaisija 31443 PRS8 65 €, Amal 375/0603HA osia 51 €.
Soivat myös 3ta ja 5ta.

puh. 0400740479 Loimaa



Honda CB 450 K5 vm 1972. Siisti/mu-seokatsastettu. Mittarilukema 60089 km. Hp 4000€. Soita Torsti Annala Lempäälä 0500 946 897



Myydään hyväkuntoinen BMW 1100 RS vuosimalli 1994
Pyörällä on ajettu 85000 km ja se on huollettu valmiiksi kesän ajoihin. Uudet Mezherer-renkaat ja BMW-alkuperäinen laukkusarja. Myyn pyörän vähäisen käytön ja korkean ikäni takia. Pyörä on Kuopiossa lämpimässä tallissa, jossa sitä on säilytetty koko omistuksessani olleen ajan. Hp. 3850 €
Tiedustelut Erkki O.A.Miettinen Kuopio p. 044 588 4710



Museorekisterissä oleva Honda Silver Wing GL650 vm 83. Juuri vaihdettu uusi akku, renkailla ajettu 2300km. Hinta 2.400 € sisältäen kovat sivulaukut. Pyörä koeajettavissa Savonlinnassa. Terv. Pertti Kuusinen, p.0442394950.



MYYDÄÄN



BMW R. 90/6. 1975 tullut minulle v. 2000. etelän auringosta. Yhtään ruuvia ei jätetty avaamatta. Moottori by Keskitalo, voimalinja by R. Myllymaa, maalaus by Gerad Mariaud. Mu-seokatsastettu 07/2002. Ajanut olen 17 300 km. Hän kaipaisi kohti uusia seikkailuja. Neuvottelut 050 491 1166.

Honda CB 125 K/B6, vm.1975. Museorekisterissä. Kone rempattu ja ketjut, rattaat ym. kuluvat osat uusittu. Vähän ajettu. H.2400 e 040-5420839. Hernesaho / Jyväskylä.



BMW R 100 RS vm.1977 mus.rek.Ajettu 42800 mailia. hyväkuntoinen, Hp4800 euroa pyörä Lohjalla, puh.0500474358 Jussi



Myydään toinen museorekisterissä olevista bokser-Bemareista. BMW R90S v.1975 Hintapyynti 8000 BMW R100S v.1977 Hintapyynti 4500 Tarjouksia voi jättää. Lisätietoja 0400 100 132



Mp-jalkineita vielä muutama pari varastossa. Värit: oranssi, viininpu-nainen (kuvassa), musta ja tumman-sininen. Pidempivartinen malli, väri musta. Koot 42-43 myyty. Soita 0400 836 502 ja poikkea, Topi.

OSTETAAN

AWO 425 vm.1954-56 uusia ja hyviä käytettyjä osia: esim. Takatavarateli-ne, virtalukko, ohjauksen kiristäjän kaikki osat, ohjaustanko, kiinnikkeet, kahvat, pannat, runko-osat ym. Tarjoa kaikkea, vaikka koko varaosapyörää, kaikki käy. 041-3174693 Matti

BMW R 60/2 tai R69 US mielellään valkoinen, muutkin käy. Hyvästä hyvä hinta. Marko Nieminen Hämeenlinna Puh. 0465775752

Ostan NSU Prima III vaihteiston osia. Vaihtoehtoisesti koko moottori tai varaosapyörä. Muutakin osaa voi tarjota. Myös Vespa Rally Femsan sytkäosat kiinnostaa. frank.salin@pp.inet.fi. 050 592 8300

Halutaa ostaa Solifer sm vm 1974-76 jalkavaihteinen mielellään museokil-vissä. Ari Hynninen puh 0400 588 815

GILERA Giubileo 175 kicksin ratas, takanapa, jarrukengät, työkaluboxi tai ilman suod.kotelo. 050 550 7769



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

Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

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

Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

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

Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

Päijät-Hämeen aluekerho "Päijät-Motoristit"

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

Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

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

Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

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

Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

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

Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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



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, Karitanhua 156, 23600 KALANTI, 0400-521 205
Kari Aaltonen, Kokkomäenkatu 4, 24240 SALO, 040-540 4321
Mikko Laitinen, Sentraalinkuja 7, 24800 HALIKKO, 050-550 6011
Tapio Merilehti, Soikkolantie 2, 28300 PORI, 040-532 8340
Olli-Pekka Krapa, Karhulankyläntie 362, 32200 LOIMAA, 050-553 7759
Antero Vuokko, Havutie 10, 32210 LOIMAA, 050-598 3983
Jyrki Salminen, Yttiläntie 735, 32910 KAUVATSA, 0400-590 899
Markku Mäkelä, Vanha Vaasantie 532 A, 29600 NOORMARKKU 044-981 0255
Olli Salonen, Ratinanranta 10 A 16, 33100 TAMPERE, 040-512 2818 **MR+K**
Jukka Peltonen, Kuruntie 653, 33480 YLÖJÄRVI, 0400-699 741 **MR+K**
Aarno Torikka, Rautialantie 186, 37470 VESILAHTI, 040-507 6135 **MR+K**
Ari Reinikainen, Roukontie 9-11 as. 28, 37630 VALKEAKOSKI, 040-512 7008 **MR+K**
Ismo Hakamäki, Kantterintie 120, 37960 AKA, 040-777 7478 **MR+K**
Keijo Virtanen, Pitkäkatu 32-34 C 42, 40700 JYVÄSKYLÄ, 044-516 5176
Mika Lamminaho Pukkimäentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NINILAHTI, 050-570 9835
Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843

Esa Karhu Ratalenki 5 45910 VOIKKAA 0400-802 185
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



POWER
FESTIVAL
1.-2.7.2022
WWW.POWERFESTIVAL.FI

