

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

# Huimapyörä

4 | 2022



PERUSTETTU 1975



## Veteraanimoottoripyöräklubi ry

# YHTEYSTIEDOT

JOHTOKUNTA

### **Puheenjohtaja**

**Matti Herlevi**  
Myrnttie 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  
lokkatukiainen@gmail.com

#### **Veikko Virtanen**

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

## Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n jäsenlehti

Seuraavan Huimapyörän 5/22 aineisto toimitukseen **15.9.22** 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 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 €
Takasivu ja kolmas kansisivu	350 €

### Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

**Paino:** Punamusta Media

**Taitto:** Pauli Ylikoski

### Sisältö:

Vanhukset Vehoniemessä	4
Imatranajo 2022	6
XVI NORTON DAY	10
Itäharjun ajot 2022	12
20. Classic Vesijärvi-kierrös	14
Satakunta-ajo 2022	16
Päätoimittajan palsta	17
Walter Kaadenin kehitystyö varastettiin länteen	18
Kaadenin perintö elää!	24
Kaksoismäntäiset – kaksitahti-historian sivupoluilla	28
Nuoruuden pyörä – Yamaha YG	30
Kaksitahtisten voitelusysteemit MP-kortin uudistuksesta	32
50 vuotta	36
Kauhajoella on ajettu moottoripyörillä kilpaa jo 70 vuotta	40
Itämaankiittäjien alkuvuosi 2022	42
Kisarannassa kilpaillaan jälleen moottoripyörillä!	44
Pyynikin ajot -22	45

**Kansikuva:** Juhani Ruponen ja H-D -23 100-vuotiaitten ajossa Vehoniemellä, kuva: Timo Eronen

**K**esä on täyttynyt erilaisilla tapahtumilla. Erilaisten kokoontumisten määrä on ollut kasvussa sekä niiden määrän, että osanottajien suhteen.

Ahveniston kokoontuminen kerää viikottain suuria joukkoja sekä motoristeja, että autoharrastajia. Niin myös Lahnajärvellä on suuri joukko motoristeja aina tiistaisin. Haltialan tila jatkaa suositaan, Mommilan kyläpuodilla kokoontuu myös alan harrastajat. Vääkssä kokoontuu oma kantajoukkonsa. Vehoniemen motoristi-illat ja monet muut kokoontumispaikat keräävät viikottain motoristeja laidasta laitaan. Upeimpia ovat ne kokoontumiset jossa autoharrastajat ja motoristit kohtaavat

Tulevana vuonna olisikin hyvä saada koottua Huimapyörään luttelo ainakin merkittävimmistä kokoontumistapahtumista, joissa voisi ohikulkiessa poiketa. On mielenkiintoisia kokoontumisia, joista tieto kulkee vain sattumalta suusta suuhun menetelmällä.

Klubin johtokuntakin on kokoontunut harvakseltaan, mutta meillä oli mielenkiintoinen kokouspaikka kesäkuun lopulla vieraillessamme **Virva** ja **Oppa Kaarion** kesämökillä. Kokous sujui hyvin kesäisessä illassa. Pari hyvää päätöstä tehtiin mm. järjestysmieskortin uusintaan liittyvään kustannukseen klubi osallistuu 100 euron panoksella. Tämä koskee myös uusien korttien suorittamista. Johtokunta suosittaa myös Tieturva 1 suorittamista verkkokurssin välityksellä. Näitä molempia tullaan jatkossa tarvitsemaan erilaisia tapahtumia toteutettaessa.

Johtokunta päätti jatkaa Vehoniemen automuseon kanssa tehtyä sopimusta munkkikahveista jäsenkorttia vastaan yhdet per jäsen heinäkuun loppuun asti. Kannattaa poiketa myös Moottoripyörämuseossa Lahdessa. Se pursuaa mielenkiintoista nähtävää ja monenlaisia tapahtumia lähes viikottain.

Huimapyörälehdessä käytiin keskustelua lehden sidonnan suhteen, kun keskiaukeaman lehti irtoaa. Paino on luvannut korjata asian. Toinen lehteen liittyvä on postin toiminta. Vaikka paino toimittaa lehdet samanaikaisesti lähtevään postiin, niin jakelussa saattaa olla lähes viikon ero. Toimitus on ollut postiin yhteydessä, mutta vaikea on saada korjausta asiaan.

Vielä on onneksi kesää jäljellä ja monta mielenkiintoista tapahtumaa. Oikein hyvää loppukesää. Ajelkaahan varoen. Maltti on valttia.

Matti





# Vanhukset Vehoniemessä

**H**einäkuun 16. järjestettiin ensimmäistä kertaa tapahtuma 100 vuotta vanhoille ja sitä lähellä oleville moottoripyörille. Kuljettajat pyörineen kokoonuivat Pälkäneen torille, jossa esiteltiin kalustoa ennen ajoa. Yleisöä oli kertynyt paikalle mukavasti, samoin lehdistön edustajia. Puoli kahden maissa letka lähti liikkeelle kohti Vehoniemen Automuseota. Reitti oli uusi tuttavuus allekirjoittaneelle ja se sai kyllä täydet pisteet, hienoa maisemaa ennen Vehoniemen harjulle nousua.

Automuseon pihalla pyörät parkkeerattiin niille varatulle aitiopaikalle. Tapahtuman osallistujat haastateltiin videokoosteelle, joka tulee VMPK:n ja Vehoniemen Automuseon käyttöön. Yleisöä oli paikalla todella runsaasti, parkkipaikat aivan täynnä, samoin automuseolle johtavat teiden vierukset. Tapahtumalla haluttiin tuoda esille pyörien arvoa kulttuuriesineinä, niiden historiallista arvoa tunnustaen. Tässä myös onnistuttiin, osallistujien yhteinen mielipide tuntui olevan, että enemmän tällaisia tapahtumia, vaikka eri puolille Suomea. •





Ajotapahtuman nuorin, Otto Ruohola Indian Scoutilla (ylh.).

Niemisen Simo ajeli 1914 Rudge Multilla (oik.).

Otsikkokuvassa Juhani Ruponen uskollisella Harri-kallaan vuodelta 1923

Tyylikkääät asut kruunasivat ajotapahtuman (vas.).



### Osallistujat:

Timo Harkke	Triumph Free Engine vm.1912
Asko Partanen	Douglas HP 2 ¼ vm.1912
Veikko Virtanen	Douglas HP 2 ¼ vm.1914
Simo Nieminen	Rudge Multi vm.1914
Timo Mäittälä	Indian Powerplus vm.1919
Timo Eronen	Harley-Davidson 20T vm.1920
Raimo Holappa	Henderson K vm.1921
Juhani Ruponen	Harley-Davidson F23 vm.1923
Jouni Ruohola	Indian Big Chief vm.1924
Pasi Mäkiranta	Royal-Enfield 180 8 Hp vm.1924
Otto Ruohola	Indian Scout vm.1927
Olavi Kaario	Rex Ixion SV vm.1930



Veikko Virtanen ajoi vuoden 1914 Douglasia.



Pasi Mäkiranta ajoi Royal-Enfieldiä vuodelta 1922.

teksti & kuvat: Timo Eronen

# Imatranajo 2022

**I**matranajolla on pitkä ja kunnias historia. Imatralla, Vuoksen rantamaisemissa, ajettiin ensimmäisen kerran kansainvälinen TT-kilpailu jo vuonna 1962, jolloin kamppailtiin myös SM-pisteistä. Kaksi vuotta myöhemmin – ja varsin värikäiden vaiheiden jälkeen – sai Imatran Moottorikerho (perustettu v.1937) järjestettäväkseen Imatran ensimmäisen MM-osakilpailun, ja niin syntyi Imatranajo. Ajoja kesti aina vuoteen 1986, sen jälkeen radalla järjestettiin näyttöajoja, mutta varsinainen kilpailutoiminta alkoi uudelleen 30 vuoden odotuksen jälkeen 2016, kun Imatranajo teki näyttävän paluun kisakalen-

teriin osana kansainvälistä moottori- pyörrien katuratasarjaa (IRRC), ottaen välittömästi paikkansa niin katsojien kuin kuljettajienkin sydämissä. Aika oli otollinen Imatranajon paluulle, sillä muualla Euroopassa, Irlannissa ja Englannissa ajettavat katuratakilpailut olivat saaneet lisää näkyvyyttä ja tulleet isomman yleisön tietoisuuteen.

Imatranajon paluusta lähtien tapahtuma on kerännyt vuosittain n. 50 000 -päisen yleisön paikanpäälle ihastelemaan kansainvälistä moottoriurheilukarnevaalia.

Imatran kaupunkikeskustan tuntumassa sijaitsevan katuradan turvallisuuteen on tehty merkittäviä parannuksia, ja mm. radan asfaltointi on

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

## Imatranajo voi ja elää hyvin vuonna 2022

Kisaviikonlopuun kaksi ensimmäistä päivää saatiin viettää armottomassa helteessä, ainoastaan sunnuntain aikana tuli muutama ripaus vettä. Lau-

Viikonlopun kovimmasta tuloksesta vastasi Joensuulainen Erno Kostamo.

Taustakuvassa Imatran legendat, 23 Teuvo Länsivuori ja 1 Giacomo Agostini.



Pasi Huomanen ja Yamaha TZ G 350.



antaina Imatran katurata vihittiin virallisesti Jarno Saarinen Circuitiksi. Imatran Moottorikerho ry, Imatranajo Oy ja Imatran kaupunki ovat yhdessä päättäneet kunnioittaa legendaarisen ratamoottoripyöräilijä **Jarno Saarisen** 250-kuutioisten maailmanmestaruutta vuodelta 1972, viidenkymmenen vuoden takaa, nimeämällä Imatranajon katurata Jarno Saarisen mukaan. Vihkimistilaisuuden jälkeen radalle lähtivät näytösajon merkeissä RR:n legendat, **Giacomo Agostini** MV Agustalla ja **Teuvo "Tepi" Länsivuori** Suzuki RG:llä. Vuonna 1942 Bresciassa, Lombardiassa syntynyt Giacomo "Ago" Agostini tunnetaan maailman voitollisimpana ratamoottoripyöräilijänä.

Imatralla hän ajoi voittoon peräti 16 kertaa vuosina 1965–1975. Tepi Länsivuorella riittää vuoden 1973 voiton lisäksi muitakin hyviä muistoja Imatranajosta. Hän sijoittui kuninkuusluokan Yamahallaan kaksi kertaa toiseksi ja kerran kolmanneksi.

"2022 kävijämäärää lasketaan edelleen, mutta järjestäjän arvion mukaan päästäisiin samoihin lukemiin kuin 2019 eli runsaat 40 000 kävijää."

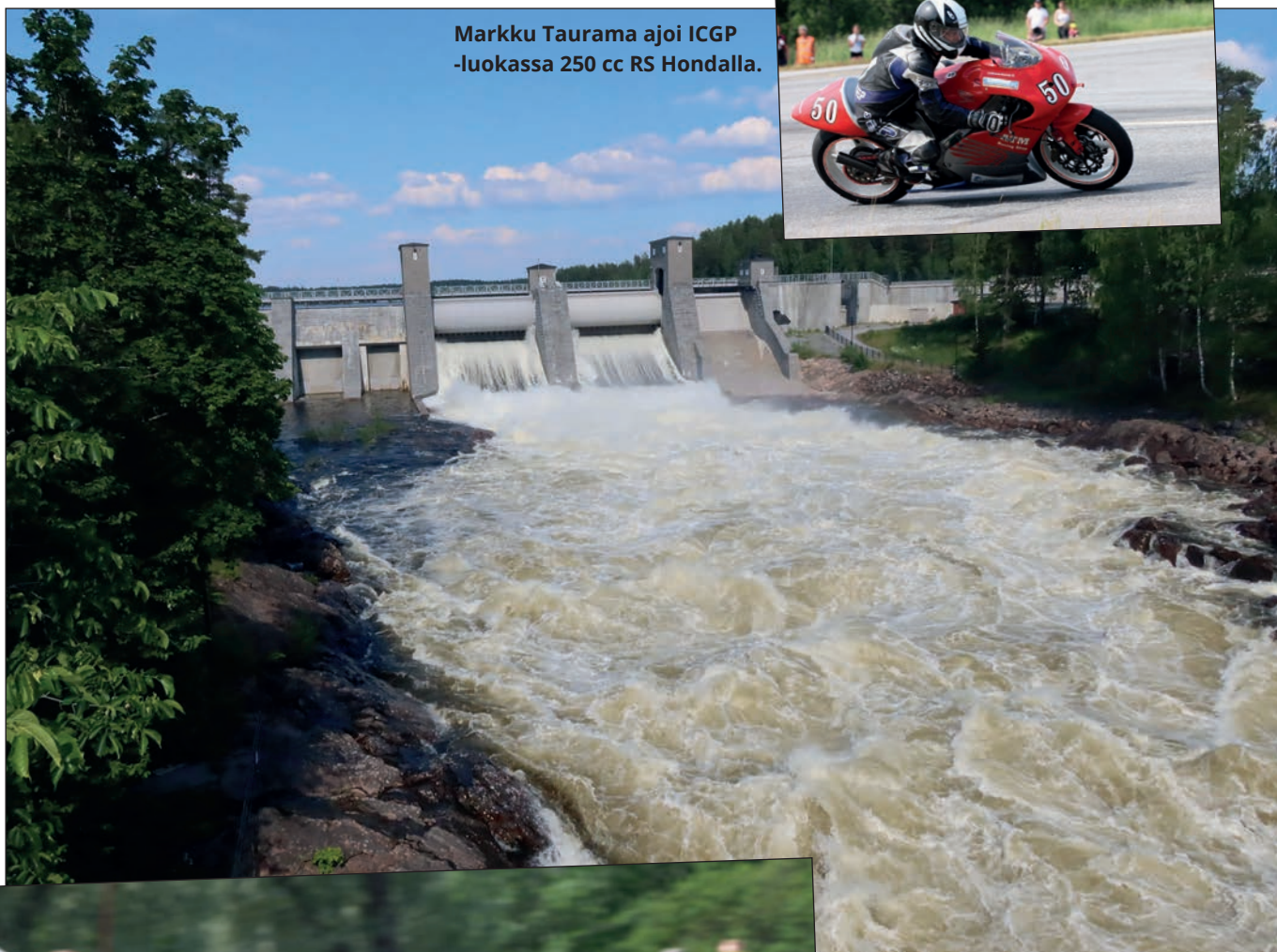
## Imatranajo 2022 kilpailuluokat

2022 Jarno Saarinen Circuit Imatra -katuradalla nähtiin seuraavat luokat:

<b>IRRC SBK</b>	Huippunopeus noin 327 km/h
<b>IRRC SSP</b>	Huippunopeus noin 270 km/h
<b>OPEN 1000</b>	
<b>OPEN 600</b>	
<b>ICGP 250/350</b>	Huippunopeus noin 240 km/h
<b>Sivuvaunut</b>	Huippunopeus noin 230 km/h
<b>eSuperbike</b>	Three Flashes

Yksi mielenkiintoinen luokka, mikä ajoi Imatralla, on ICGP: International Classic Grand Prix (ICGP). Se esiteltiin vuoden 1999 Bol d'Or -kilpai-

Markku Taurama ajoi ICGP  
-luokassa 250 cc RS Hondalla.



Vanhaan uomaan juoksutettiin  
vettä kisaviikonlopun ajan.

Richard Peers Jones voitti Imatralla  
ensimmäisen kisalähdön Yamaha  
TZ 350-pyörällä

väistämättä mieleen aika, jolloin 4-tah-  
tisia ei varikoilla enää näkynyt.

## Tulevaisuuden moottoriurheilua?

Radalla nähtiin täysin sähköisiä kil-  
pamoottoripyöriä kolme kappaletta  
eSuperbike luokassa. Täytyy myöntää,  
jotakin tästä vielä puuttuu, pyörät kyllä  
kulkevat kovaa, mutta se ääni, pääasias-  
sa ketjuista kuuluvaa ja ilmanvastuksen  
aiheuttamaa suhinaa. Lauantaina näh-  
tiin yksi pahan näköinen kaatuminen,  
Vuoksen suoraa tultaessa maalilipulle,  
yhdestä e-kilpurista leikkasi takapyö-  
rän laakeri kiinni ja kuljettajasta tuli  
matkustaja. Onneksi kuljettaja ajautui  
nurmialueelle ja selvisi tilanteesta säi-  
kähdyksellä. Jälkitoimenpiteet ovat täl-



lun yhteydessä Paul Ricardin radalla.  
Sarjassa ajetaan 250- ja 350-kuutioi-  
silla GP-pyörillä, jotka on valmistettu  
vuosien 1974 ja 1985 välillä sekä vuo-  
sien 1985-1990 välillä valmistetuilla  
250-kuutioisilla pyörillä.

Tänä päivänä ICGP:tä pidetään clas-  
sic-kilpailujen kuninkuusluokkana ja  
sarjaan osallistuneiden kuljettajien lista  
on komeaa luettavaa. Viivalta ovat löy-  
tyneet muiden muassa **Phil Read**, **Chas**

**Mortimer**, **Charlie Williams** ja **Guy  
Bertin**. Tällä hetkellä sarjan nimek-  
käimpiin kuljettajiin kuuluu super-  
bike-mestari ja kolminkertainen TT-  
voittaja **Ian Simpson**. Vuosien aikana  
sarjaa on ajettu 36 radalla, esimerkiksi  
Daytonassa, USA:ssa ja Brasilian enti-  
sellä GP-radalla Goianiassa. Imatralla  
**Ari Lampinen** kellotti Hondalla kier-  
rosajan 2.13.053, joten vauhtia riitti.  
Varikolla näitä pyöriä katsoessa, tuli





**Suzuki RG 500, tehoa riittävästi**

laisten pyörien osalta hieman toisenlaiset kuin polttomoottorisilla, pyörä kuljetettiin turvalliseen paikkaan, ei siis varikolle, vaan muualle akustosta aiheutuvasta vaarasta johtuen. Maalisuora jouduttiin myös harjaamaan hiilikuidun palasista puhtaaksi, mikä aiheutti aikataulun venymistä huomattavasti.

## Kokoontumisajo

Imatranajojen kokoontumisajo on jo perinne. Tänäkin vuonna Vuoksen vallilla järjestettiin motoristeille oma kokoontumisajo. Viikonloppuna kokoontumisajo keräsi lähes 400 henkeä, useista eri maista. Kokoontumisajojen alue on radan välittömässä läheisyydessä, varikko on aivan vieressä ja radalle matkaa satakunta metriä linnuntietä.

Imatran Moottorikerho on osoittanut jälleen kerran Imatranajojen vetovoimaisuuden Suomessa. Viikon-

lopun aikana Imatra suoranaisesti pursuaa ihmisistä, eri puolilta maailmaa. Imatran kaupunki on ollut hienosti tukemassa ajoja, kävijämäärä kisojen aikana vaikuttaa positiivisesti Imatran

talousalueeseen. Erityiskiitos hienosti järjestetyistä bussikyvyksistä eri puolilta Imatran hotelleja kisa-alueelle, tämä toimi erittäin hyvin. Ensi vuonna uudelleen... •



**Ari Lampinen ajoi ICGP voittoon Hondalla.**



Norton Dominator  
650 SS -62

teksti & kuvat: **Tarja Montonen**

## XVI NORTON DAY

**P**ohjois-Kymenlaakson aluekerho Koneratsastajien perinteinen Norton Day kesäkuun alussa on säilyttänyt tukevasti paikkansa vapaa-intoisena päiväkokoontumisena. Tulet millä tulet, kunhan tulet. Kaikki merkit käyvät. Nortoneita on sitten paikalla milloin enemmän, milloin vähemmän. Tänä vuonna Nortoneita oli taas vähemmän, vain 4, mutta väkeä muuten pyörähti kerhon pihassa lähemmäs 50. Eli kyllä jonkinlaisesta paikkakunnan Museoajoneuvopäivää tukevasta tapahtumasta voidaan hyvällä omallatunnolla puhua.

**Nysssösen Paulille** kertyi kilometrejä Pieksämäeltä Kelttiin noin 200,

vaan mikäs, kun ilma oli kaunis, ja ajokina Norton Dominator 650 SS vuosimallia 1962. Hankintaan osasylliseksi paljastui työkaveri. Tosin kiinnostusta moottoripyöriin on ollut nuoresta asti. Ensin innostivat ”tuoret” japanilaiset, nyt vanhemmiten katse on kääntynyt enemmän vanhempiin malleihin. Kotoa tallista löytyy -83 ”Jytä-Jammukin”, ja KTM. Seuraavaksi tutkinnan alle voisivat tulla myös uudet Triumphin nostalgiamallit: samassa paketissa nykytekniikka, ja vanhahtava ulkonäkö. Luotto Nortoniin oli joka tapauksessa heti tuoreeltaan vankka: keskiviikkona ostetulla pyörällä lähdettiin taannoin jo heti seuraavana viikonloppuna Huh-

marin Veteraaniralliin.

Jos olikin Nortoneita vähemmän pisti rivistöstä silmään harvemmin nähty britti, BSA Scrambler vuosimallia -69. Kerhon lähitienoilla asuvalle **Pekka Virtaselle** se oli päätynyt 2016 vaimon veljen Saksasta tuomana. Kone piti tehdä uusiksi, mutta on nyt oikea, ja pyörä on katsastettu museoajoneuvoksi. Kysymykseen miksi juuri britti, tuli naureskellen vastaukseksi, että vaimo kielsi hankkimasta viidettä MotoGuzzia. Niinpä Guzzien ja muutaman muun pyörän seuraksi talliin tuli tuo BSA, ensimmäinen ja ehkä myös viimeinen britti. Sen verran paljon vääntämistä koneen kanssa riitti. Toisaalta

kun nykypyörät on niin pitkälti suunniteltu eräiden mallien osalta vain nuorille voimistelijoille, niin mistä sitä koskaan tietää...

Samasta porukasta löytyi lyhyesti haastateltavaksi Koneratsastajien uusi museoajoneuvotarkastaja **Esa Karhu**. 4–5 vuotta takaperin kerhoilloissa käymään alkaneen Esan pehmitely virkaan vaati kyllä pitkän työn. FHRA eli jenkkiautot ovat kulkeneet, ja kulkevat yhä, vahvasti harrastuksissa mukana. Vaan vahvasti ovat kaikki kaksipyöräisetkin kiinnostaneet nuoresta asti. Ammattikouluajoilta ovat mieleen jääneet Horex ja Jawa. Ajettavaksi kelpasivat kaikki kavereiden pyörätkin, millä nyt vain ajamaan vähänkään pääsi. Tarina on se tuttu: rahan takia tiettyssä vaiheessa elämää on vaan pakko jättää hauskat hankinnat. Kipinä moottoripyöräilyyn heräsi uudelleen 12–13 vuotta takaperin kavereilta nimipäivälahjaksi saadun SR Yamaha 500 cc myötä. Sillä on jostain syystä ajettu ehdottomasti enemmän kuin samaan aikaan lahjoitetulla yksipyöräisellä sirkuspyörällä. Ilman seuraa Yamaha ei kyllä tallissa ole. Parin 90-luvun siviilipyörän lisäksi siellä voi laitella **Partin Okin** entistä 350 cc Classic TT Hondaa, tai mopoja. Vaikuttaisi siis siltä, että museoajoneuvotarkastajaksi ei ole repäisty miestä suoraan metsästä, vaan vankalta harrastepohjalta. •



Norton Commando 850 cc Imatralta



Vanhempaa ja hieman uudempaa brittitekniikkaa sovussa rinnakkain: yllättävän pian kummatkin ovat museoajoneuvoja



Pohjois-Kymenlaakson aluekerhon museoajoneuvotarkastajat Kari Suuronen ja Esa Karhu.



BSA Scrambler -69

# Itäharjun ajot 2022

**N**yt Paronin Pojat sai Helatorstaiksi luvan järjestää Itäharjun Ajot 1955–65. Viimeksi v. 2019 oli sama pyhä käytössä. Taisi tulla uusi yleisöennätys, samaan aikaan oli vähän muita tapahtumia ja tilaisuudessa kävi ainakin 5000 katsojaa. Ajajia oli 31 moottoripyörillä ja 42 autoilla. Reitti oli sama 1350 metrinen kuten viime vuonna mutta varikko oli toisella puolen katua. Kuuluttajaksi onnistuimme nytkin saamaan **Kari Rannanaution**, hän tietää mistä puhuu.

Torstai 26.5. alkoi sateisena, totesin ohjaajapalaverissa että 'ihminen päättää, Jumala säättää.' Sen olen ralleissakin huomannut. Myös mainitsin, että kyllä me keestetään se jos bensalitrin hinta nousee kolmeen euroon. Asiat on paljon huonommin jos bensalitra maksaa Turussa 50 ruplaa, sitä en halua.

Sitten klo 11.00 oli eka lähtö, moottoripyörät numerot 1–20 noin. Aivan ihmeellisesti sade loppui sitä ennen ja koko loppupäivä oli nätin aurinkoinen. Nyt 2022 ajettiin 15 minuuttia ja sitten 5 min taukoa. Seuraava MP2-ryhmä lähti siis 11.20 lenkille. Meillähän ei ollut ajorataa vaan ajoreitti ja 50 nopeusrajoitus.



Tänä vuonna teemana oli *Muistoissa Leo Kinnunen* ja ikäraja nostettiin vuosimalliin 1980 joten odotimme paljon autoja näytösajoon. Autot jaettiin kolmeen ryhmään, ehkä kaksikin olisi riittänyt. Ensimmäiset autolähdöt olivat klo 11.40, 12.00 ja 12.20. Nolla-autona oli ASU-1, **Speden** avo-Mustang vuodelta 1965. Leo Kinnusen muistolähtö oli klo



12.40, taisi startata 5 min myöhässä. Reittiä kiersi Formula Vee vm. 1966, kaksi Porschea ja monta aitoa Fiat 600 Abarth -mallia. Lisäksi saimme alueelle upean näyttelyteltan jossa oli Leksan vanhoja FormulaVee autoja ja myös ensimmäinen suomalainen Formula 1 auto vuodelta 1974! Leon tytär **Nina Kinnunen** oli mukana talkoissa miehensä kanssa, ISO KIITOS.

Sitten jatkettiin MP1 ja MP2 ryhmällä yhdeltä ja klo 13.20, näiden jälkeen kolme autolähtöä 20 min välein. Sitten vielä sama uudestaan eli kaikki pääsivät kolmeen kertaan ajamaan 15 min kauniissa säässä. Lopetus oli klo 16.15, tietysti osa ehti lähteä aiemmin. Mitään valituksia ei ole kuulunut, virkapukuisia poliisejakaan ei näkynyt koko päivänä. Ainoa kaatumisen tapahtui hiljaisessa vauhdissa yhdelle Manxille, Manx loukkasi etujarrukilven ja -kahvan sekä pakokäyrään tuli kynnän kokoinen jälki. Kuljettaja ei saanut fyysisiä vammoja...

Kaunis kiitos talkooväelle, ajajille, sponsoreille, Turun kaupungille ja

Poliisille ja Turun Moottoriseuralle ja SPR:lle ja kuuluttajalle ja Itäharjun Grillille.

Taas kerran oli hieno tapahtuma, mutta ensi vuodesta ei vielä tiedä. Alueella rakennetaan innolla joten saattoi olla viimeiset ajot tällä reitillä.

Paronin poikien puolesta Timo Santanen •



AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

# Britti-Helmet

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

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

**Keep on rollin' - palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin suoraan Helmien hyllystä!**

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



# 20. Classic Vesijärvi-kierros

**5.6.** 2022 ajettiin Lahden, Hollolan ja Asikkalan kuntien alueella vanha perinteinen hieman alle 100 km:n reitti mopoilla. Tämän juhlakierroksen osallistujista laskettiin jonosta 403 mopoilijaa heti lähtöpaikan jälkeen mustaruutitykin lähettyviltä. Kuulin myöhemmin, että muutama päristelijä oli poliisin toimesta siirretty joukosta pois vakuuttamattoman ajokin vuoksi jo ennen starttia.

Yleisötilaisuuden luvan hakemukseen olin kirjoittanut, että kierroksella olevat mopot ovat katsastettuja ja vakuutettuja. Jotkut saattavat ajatella, että tavallaan suljettu yhtenäinen letka sallisi vakuuttamattoman ajopelin käyttämisen. Liikumme kuitenkin yleisillä teillä kurinalaisesti liikennesääntöjä noudattaen poliisin valvonnassa. Joissakin mopoissa huomasin kyllä olevan laillisen tilapäisen paperisen siirtokilven takalokarissa.

Mainitsen vielä tällaiseen tapahtumaan sopimattoman rikkeen kuskien edesottamuksista. Itse keulassa autolla ajaessani en pysty havaitsemaan tapahtumia takanani 3-4 kilometriä pitkässä jonnossa. Minulle tultiin kertomaan viritettyjen mopojen kisailusta, tai ehkä se oli vain innokkaiden mopoilijoiden pätemisen tarpeen esiin

**Veteraanikunkku  
Heikki Salokannel.  
Taustakuvassa  
Lähtötarkastelua  
Messilä Camping-  
alueen kentällä**



tuomista. Itse säädän Minilläni matkanopeudeksi 35-40 km/h. Minua ei saa ohittaa. Jättäytyminen jonon perälle ja sen jälkeen reipasta ylinopeutta kaasutellen ja ohitellen asiallisesti käyttäytyviä retkimopoilijoita ei todellakaan ole sopivaa käyttäytymistä tämän kierroksen hengessä. Eräs tunnettu virimopon ajaja purki kyllä minulle tuntemuksiin toteamalla, että tuollaista matkavauhtia on vaikea ajaa köhivällä mopolla. Pitäisi antaa kunnolla kierroksia, että kone toimisi moitteetta. Niinpä niin! Tulkaa mukaan vakiomopoilla ja ajelkaa muualla omantuntonne mukaan virivehkeillä tietäen kuitenkin niiden laillisuuksien rajat.

Haluan joka tapauksessa mainita kiitollisuudella retkemme onnistuneen hyvin ja aikataulun mukaan toimittuna. Kiitos tietysti kuuluu asiallisten mopoilijoiden lisäksi virkavallalle, huoltojoukoille, yksityisille ja yhdistyksille, jotka omalla panoksellaan auttoivat tämänkin Vesijärvi-kierroksen onnistumisessa.

Viimeisen tunnin sade hieman latisti niiden tunnelmaa, jotka eivät olleet varautuneet kosteaan keliin. Ehkä voisin todeta niinkin, että enemmän kerrottavaa jää, jos on saanut kokea muutakin kuin mansikkajäätelön nuolemista.

Miettikääpä helmikuun 24. päivän



suurta muutosta uutisoinneissa! Korona jäi sivuosaan puheissa ja otsakkeissa, vaikka tautia oli ja on edelleen liikkeellä. Yrittäkäämme olla kiitollisia saadessamme liikkua vapailla teillämme omistamillamme ajokeilla. Kierroksemme lähtöpaikalla tykin pamaus oli säikäyttänyt muutamia, jotka eivät olleet kuulleet tuosta tempusta. Mitään kuulaa tai kranaattia ei putkesta lähtenyt. Ruuti vain pokshti äänekkäästi.

Sisimmässämme saatamme aistia hiljaisena kumuna niiden ihmisten tunteita, jotka yötäpäivää elävät pelossa tappavien pommien ja tykkien jylinässä. Miten sivistyneessä maailmassa voi tuollaista tapahtua? Onko ihminen susi toiselle ihmiselle? Petojen keskuudessa on kyllä oma arvojärjestyksensä laumassa. Ehkä jotkut kansat tai heidän johtajansa pitävät itseään ainoina oikeina olioina? Muut voidaan tuhota sääliä väärauskoisina tai jonkin muun itse kehitetyn synn vuoksi.

Ajellaan mopoillamme ja moottoripyörillämme muut huomioiden. Miettikäämme tehtyjä rikkeitämmekin suureen mittakaavaan sovellettuna! Muistetaan vanha huudahdus: ”Sus’ siunakkoon!” •

## Palkitut:

<b>Veteraanikunkku</b>	Heikki Salokannel, Hollola (mies ja mopo yhteensä 147v)
<b>Kilometrikunkku</b>	Prätkähiiret, Kempele/Lumijoki (1012 km ajaen lähtöpaikalle) Anssi Lindahl, Marika Lindahl, Harri Ollakka, Jouni Vierimaa
<b>Kaunein mopo</b>	Teppo Hermunen, Nastola (Rabeneick Binetta 1961)
<b>Tyylitaju</b>	Ari Räsänen, Joutseno (arnejahenkinen kokonaisuus)
<b>Specialisti</b>	Veikko Pätilä, Joutseno (moporakentaja ja tykkiharrastaja)
<b>Nuorisostipendi 100 €</b>	Hilla Heikkinen, Orimattila (15v juuri kortin saanut harrastaja)
<b>Arvotut stipendit 100 €</b>	Aulis Kanabro, Lahti, Timo Kunttu, Joutseno

Kauneimman mopon ja tyylitajun valitsi Prätkähiiret, Kempele/Lumijoki, Specialistin ja nuorisostipendin saajan valitsi Kalevi Heikkinen, Lahti, Palkintojen jaossa avusti Samohan mopoilija Arja Puro

Mopokerho Samohan jakama Markku Savijärven kiertopalkinto tykin hylsy, jossa on vuotuisten saajien nimet, annettiin tänä vuonna Veli-Jukka Pitkäselle Imatralla.

**Kaunein mopo ja Teppo Hermunen. Tykin laukauksen savua.**



**Kilometrikunkku Marika Lindahl teamin edustajana.**

**Maalissa onnittelijoiden joukkoa (20. juhlakierros) (Piilokuva: Määriteltäviä etualan mopojen merkit).**



teksti & kuva: Juhani Salminen



## Satakunta-ajo 2022

**VMPK**:n Satakunnan aluekerho ”Lännen Lokarien” järjestämä neljäs vanhojen moottoripyörien Satakunta-ajo ajettiin jälleen viikkoa juhannuksen jälkeen lauantaina 2.7. helteisessä säässä. Ajankohta on osoittautunut varsin hyväksi, koska tälläkin kertaa sää suosi ajoa. Matkaan lähti 150 km lenkille kaikkiaan lähes 40 motoristia moottoripyörineen.

Ajon kokoontuminen oli tällä kertaa Raumalla Rauman Seudun Mobilistien ns. ”Arvin varikolla”. Hyvät sämpyläkahvit nautittuamme matkaan lähdettiin kahdessa ryhmässä noin 15 minuutin välein. Moottoripyöriin kiinnitettiin lähtöpaikalla Satakunnan väreihin tehdyt numerokilvet ryhmien mukaisesti. Ajo suuntautui hyväkuntoisia mutkateitä pitkin ensin Raumalta Pyhämaahan, jossa Pyhämaan Pirtti tarjosi meille maittavan lounaan seisovasta pöydästä. Tien toisella puolella olevalla Pyhämaan kyläkaupalla oli myös mahdollisuus lisätä menovettä pyöriin. Pyhämaasta matka jatkui hienoissa merimaisemissa lähes rantaviivaa pitkin suuntana Uusikaupunki, jossa oli seuraava levähdyspaikka vanhassa hienossa rantakahvilassa, joka lienee ollut alunperin paikalliseen tapaan vanha suolamakasiini. Tälle välille sisältyi myös reitin ainoa 10 km osuus hyväkuntoista soratietä. Sieltä matka jatkui Laitilan ja Kodisjoen kautta takaisin Raumalle porukoiden alkaessa jo hajaantua omille

teilleen kohti kotimatkaa.

Valitettavasti kaksi moottoripyörää jäi kuskeineen matkan varrelle, josta raatoauto poimi heidät kyytiin. Liekö helteellä ollut osuutta asiaan? Pari pikkuvikaa kojaantui kätevästi taukopaikalla Pyhämaassa.

Reitti ja järjestelyt saivat kiitosta kuskeilta, ja on ollut ilahduttavaa nähdä myös kauempaa tulleita kuskeja. Se osoittaa kiinnostuksen kasvaneen Satakunta-ajoa kohtaan. Itä-Uudenmaan Pornaisista matkaan lähteneen vakiokävijä **Kimmo Suutarin** Jawa-CZ:in mittariin taisi tulla kilometrejä matkoineen lähes 700 km. Hatunnoton arvoinen suoritus Kimmolta jälleen kerran!

Satakunta-ajosta on tullut varsin suosittu ja osallistumismäärä näyttää vakiintuneen hyvässä säässä 40 paikkeille. Ilahduttavaa on ollut myös nähdä vanhojen pyörien suuri osuus osallistujista, vaikka ajo on avoin kaiken ikäisille moottoripyörille. Tämä alkaa olla harvinaista tämän päivän ajo-tapahtumissa.

Ajo tullaan järjestämään ensi vuonna samoihin aikoihin jossain päin Satakuntaa. Erityiskiitokset hyvistä järjestelyistä menee raumalaisille ja tietysti kaikille osanottajille, jotka mahdollistivat tämän tapahtuman. Tapahtuman tuotto menee kokonaisuudessaan Satakunnan aluekerhon toiminnan tukemiseen mm. kerhotilan vuokran maksuun. •



## Päätoimittajan palsta

**100** vuotta vanhojen moottoripyörien ajo on nyt ajettu. Itse osallistuin kyseiseen tapahtumaan vuoden 1920 Harley-Davidsonilla. Kyllä, juuri sillä alkuperäiskuntoisella ja osan mielestä suorastaan rumiluk-sella. Äänet pyörän ulkoasusta menevät jotakuinkin tasan, osa kysyy milloin entisöit sen ja loput että älä tee sille mitään. No, en tule tekemään sille mitään, ulkoasu kertokoon kaikesta sen kokemasta ja näkemästä. Suomessa sotien jälkeen osista koottu kertoo juuri sen ajan ajoneuvopulasta ja siitä että kätevä seppä kunnosti tuohon aikaan jo kolmattakymmentä vuotta vanhan pyörän liikenteeseen. Omanlaista historiaa sekini.

RØMØ Motor Festival lähestyy tätä kirjoittaessa. Elokuun 20.päivä ajetaan RØMØN saarella, Tanskan läntisimmässä osassa, hiekkarannalla kiihdy-

tyskilpailu, ennen vuotta 1940 valmistetuilla ajoneuvoilla. Itse lähdän sinne vuoden -32 NSU:lla, saa nähdä miten menee. Lokakuun Huimapyörässä kerron matkasta sitten miten se meni. Kaanaan Kahinat lähestyvät myös, syyskuun 17.päivä Kaanaan Moottorieurheilukeskukseen siis. On selkeästi havaittavissa edellä mainittujen, yhden asian ympärille keskittyneiden tapahtumien suosio. Lisää vaan erikoisia tapahtumia, kaiken näiden koronan kurittamien vuosien jälkeen...

Veteraaniralli vuodelle 2023 etsii järjestäjää. Nyt koppi asisata kiinnostuneille aluekerhoille, laittakaa klubin johtokunnalla hakemuksia tulemaan, että perinteinen rallimme saa jatkoa myös vuonna 2023. •

*Timo*



**KAANAAN KAHINAT 2022**  
**LA-17.9.2022 KAANAAN MOOTTORIEURHEILUKESKUS**

**AJETTAVAT LUOKAT: Metanol, Paukkurauta, Classic, Sivuvaunu**  
Ilmoittautumiset 1.6.-15.9.2022. Ikäraja 18v.  
Info ja ilmoittautuminen [kaanaankahinat@gmail.com](mailto:kaanaankahinat@gmail.com)  
Lisää infoa Facebook Kaanaan Kahinat tai info mailista. Iltabileet ja pimppijutut infotaan myöhemmin

teksti: **Timo Eronen**

Walter Kaadenin elämäntyö varastettiin länteen

# MP-historian kuuluisin vakoilujupakka



**K**uusikymmentä vuotta sitten Suzuki voitti ensimmäisen maailmanmestaruutensa Gran Prix sarjan pienimmässä luokassa eli 50-kuutioisissa. RM62, jolla Ernst Degner ajoi ensimmäisen 50cc:n mestaruuteen lokakuussa 1962, tuotti kahdeksan hevosvoimaa ja kykeni 150 km/:n vauhtiin pienellä myötätuulen avustuksella. Se tuskin oli mahtava moottoripyörä, mutta sen menestys oli yhtä historiallinen hetki lajille kuin Suzukille, koska tämä oli myös ensimmäinen kaksitahtisella moottorilla voitettu maailmanmestaruus. Seuraavien vuosien aikana kaksitahti dominoi GP-ajoa niin paljon, että vuoden 1975 jälkeen ei voitettu yhtään maailmanmestaruutta nelitahtisella moottorilla, ennen kuin sääntöjä muutettiin ja MotoGP-aikakausi alkoi vuonna 2001.

Uskomatonta, että kaksitahtimoottorin vuosikymmenten dominointi voidaan lukea yhdestä miehestä: nerokkaasta itäsaksalaisesta insinööristä nimeltä Walter Kaaden, jonka urauurtava työ kaksitahtimoottorien parissa MZ-tehtaalla muutti "hajupyörän" halvasta savuisesta moposta kimaltelevaksi Grand Prix voittajaksi. Kaikkein merkittävä on, että Suzuki ja muut japanilaiset tehtaot rakensivat voittavia kaksitahtia vasta sen jälkeen, kun Suzuki maksoi MZ-tähti Degnerille kuninkaan lunnaat loikatakseen idästä länteen ja myydäkseen Kaadenin kovalla työllä ansaitut

salaisuudet. Degnerin Kaadenin pettäminen on tosielämän James Bond -tarina, joka todistaa, että tosiasia on lähes aina kiehtovampi kuin fiktio.

## Kaadenin historia

Walter Kaaden syntyi Pobershaussa, Sachsenissa, Saksassa. Hänen isänsä työskenteli autonkuljettajana DKW:n tehtaan myyntipäälliköksi. Kahdeksanvuotiaana hän osallistui Nürburgringin kilparadan avajaisiin, josta hän kertoi innostuk-

**Taustakuvassa Ernst Degner kiihtää Suzukilla Assenin TT:ssä -63 kohti 50-kuutioisten voittoa.  
Kuva Fotocollectie Anefo, CC1.0**



sensa syntyneen kilpatekniikkaa kohtaan. Kaaden opiskeli Chemnitzin teknisessä akatemiassa, ja vuonna 1940 hän siirtyi Henschelin lentokoneitehtaalle Berliiniin. Hän työskenteli radio-ohjatun HS 293 -rakettiohjuksen suunnittelijan Herbert A. Wagnerin alaisuudessa. Huolimatta monista päinvastaisista raporteista, Kaaden ei työskennellyt V-1 lentävän pommin kanssa eikä Wernher von Braunin alaisuudessa V-2 Saksan raketiohjelmassa. Vuodesta 1943 lähtien hän työskenteli HS 293:n kehittämisen parissa Peenemünden armeijan tutkimuskeskuksessa "lentoinsinööri". Peenemünden pommitukset toisessa maailmansodassa elokuussa 1943 tuhosivat tilat. Sen jälkeen saksalaiset siirsivät ohjusten tuotannon ja testauksen turvalliseen, syvään tunneliverkkoon, joka rakennettiin Harz-vuorten alle Mittelwerkin tehtaalle. Täällä Kaaden vangittiin ja internoitiin amerikkalaisten toimesta sodan lopussa; jälkepäin hän jäi "rautaesiripun" taakse. Lopulta hän palasi Zschopauhun perustaakseen puuliiketoiminnan, joka oli erikoistunut katkolistikoihin, joille oli suuri kysyntä sodan jälkeen.

Zhopaussa hän rakensi vapaa-ajallaan ensimmäisen kilpamoottoripyöränsä, joka perustui vuoden 1939, DKW RT 125 malliin ja hän kilpaili tällä itse paikallisissa tapahtumissa testaten sitä pitkällä suoralla IFA:n tehdastoimistojen edessä. Vuonna 1953 IFA:n (Industrieverband Fahrzeugbau) johto kutsui hänet paikalle ja kysyi hänen koneestaan. He olivat niin vaikuttuneita, että häntä pyydettiin ottamaan heidän pieni kilpaosastonsa johdettavakseen jota hän hoiti, kunnes se lakkautettiin vuonna 1990.

## Ernest Degner

Degnerin isä kuoli juuri ennen toisen maailmansodan loppua. Degner, hänen vanhempi sisarensa ja heidän äitinsä pakenivat kotoaan Gleiwitzistä (nykyisin Gliwice, Puola) välttääkseen etenevän puna-armeijan ja päätyivät Luckauhun, Saksan demokraattiseen tasavaltaan (Itä-Saksa) sodan lopussa. Degnerin äiti kuoli pian sen jälkeen. Degner osallistui Potsdamin tekniseen lukioon, ja hänelle myönnettiin kehitysinsinöörin tutkinto vuonna 1950. Hänestä tuli moottoripyörämekaanikon oppipoika Potsdamissa. Vuonna 1950 Degner liittyi Potsdamin moottoripyöräkerhoon, jossa hän tapasi Daniel Zimmermannin, joka oli rakentanut poikkeuksellisen nopean 125 cc:n kilpamoottoripyörän DKW RT 125:n pohjalta. Kuten IFA, insinööri Daniel Zimmermann oli perustanut ZPH-moottorinsa sotaa edeltävään DKW RT 125:een, jota hän muokkasi voimakkaasti lisäämällä pyörivän levyventtiilin, mikä mahdollisti epäsymmetrisen ajoituksen ja pidemmän imuvaiheen. Zimmermann käytti myös uutta kampiakselia, jonka mitat olivat "neliömäiset" (54 mm x 54 mm). Sitä kutsuttiin ZPH:ksi tunnustuksena sen suunnittelijasta ja insinööristä (Daniel Zimmermann) ja sen suunnittelusta. Ajajina olivat tuolloin Bernhard Petruschke ja Diethart Henkel. ZPH osoittautui nopeammaksi kuin Itä-Saksan tehtaan IFA:t (myöhemmin MZ), joiden koneet myös perustuivat DKW RT 125:een.

## Kilpailua MZ:n kanssa

Itä-Saksan hallitus ei kuitenkaan pitänyt kilpailusta kahden itäsaksalaisen välillä ja suostutteli Zimmermannin paljastamaan moottorinsa salaisuudet Walter Kaadenille IFA:ssa. Tiedon jakamisen jälkeen syntyi tehtaan IFA, jossa oli pyörivä levyventtiili (rotary valve) ZPH-moottorin tapaan. Äärimmäisen rajallisilla resursseilla Kaaden alkoi sitten kehittää Erich Wolfin (DKW-suunnittelija) keksimää paisuntakammiota, joka ilmestyi ensimmäisen kerran vuonna 1951 350cc, kolmisylinterisille DKW-kilpailijoille. Kaaden sovelsi tietoaan pulssisuihkumoottorilla tehdyistä kokeista. Vuonna 1952 Kurt Kampf oli kopioinut tämän DKW-innovaation (Dampf-Kraft-Wagen) ja asentanut ne moottorerihinsa. Kaaden käytti oskilloskooppia tutkimaan pakojärjestelmän resonanssia ja suunnitteli pakoputkien profiileja maksimoidakseen moottorin hyötysuhteen. Tämän kehitysohjelman nettotulos oli, että vuoteen 1954 mennessä Kaadenin kaksitahti 125 cc:n kilpamoottori tuotti 13 hv, yli 100 hv/litra.

Denerin kilpailumenestyksen ZPH:lla pani merkille MZ-tallin johtaja Walter Kaaden, joka allekirjoitti Degnerin työsopimuksen Zschopauhun tehtaalle insinööriksi/ajajaksi, mutta vasta sen jälkeen, kun Degner oli hankkinut myös työpaikan tyttöystävälleen Gerda Bastianille tehtaalla. Degner aloitti työnsä MZ:llä 1. maaliskuuta 1956 ja



kilpaili menestyksekkäästi itäsaksalaiselle valmistajalle, joka käytti edistyskaksitahtimoottoreita. Kaaden oli löytänyt periaatteet siitä, kuinka ääniaallot ja paisuntakammiot vaikuttavat moottoreiden moottoreiden viritykseen. Vuonna 1957 Degner voitti 11 14:stä 125 cc:n kilpailusta, joissa hän kilpaili tehtaalle, ja päätyi kauden 1957 Itä-Saksan 125 cc:n kansalliseksi mestariksi.

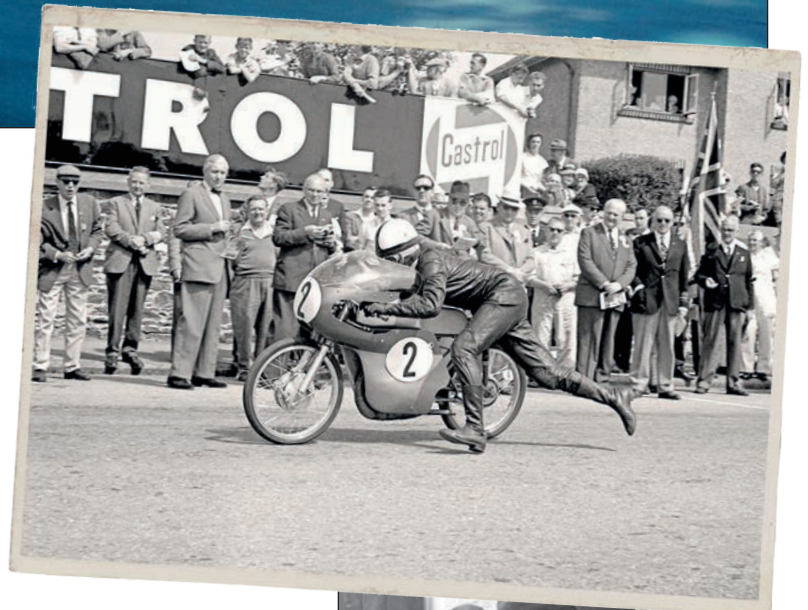
## MZ astuu mukaan Grand Prix-sarjaan

Suurin osa GP-sarjan väestä nauroi kun MZ saapui Nürburgringille GP-debyyttinsä naarmuuntuneessa pienessä pakettiautossa, jossa oli pari keskiaikaisen näköistä 125-kuutioista kilpapyörää. Tyylikkäämmin pukeutuneet länsimaalaiset eivät tieneet, että Kaaden oli käyttänyt Peenemundessa hankkimaansa tietotaitoa muuttaakseen MZ:n todelliseksi uhkaksi kaiken voittaneille nelitahtimoottoreille. Yhdistämällä ensimmäistä kertaa kolme keskeistä teknologiaa – paisuntakammio, levyventtiili ja tehostusportti (tehostusportti voi lisätä 10-20 % sylinterin huuhtelua) – MZ 125:stä tuli maailman ensimmäinen vapaasti hengittävä moottori, jonka laskennallinen teho oli 200 hevosvoimaa litrassa.

Huolimatta resurssiansa niukkuudesta, MZ taisteli Hondaa vastaan 125:n maailmanmestaruudesta koko kesän 1961 – Degner yksisylinterisellä MZ:illa vastaan Tom Phillis Hondan nelitahtisella Hondalla. Kaaden tiesi, että hänen koneensa päihitti Hondan, mutta jotain hän ei tiennyt. Degner oli kateellinen länsimaisille kilpailijoilleen, jotka saapuivat GP-tapahtumiin pukeutuen viimeisimpiin hienosti räätälöityihin muoti luomuksiin ja ajaen kiiltäviä uusia Jaguareja ja Porscheja. Kommunistisen tavan mukaan Degnerille maksettiin vain saman verran kuin MZ:n tehtaan tavallisille työntekijöille. Hän sai niukasti bonusrahaa GP-voittamisesta, joten hänellä oli parempi tilanne kuin tovereillansa, mutta ei läheskään tarpeeksi varaa ostaa länsimaisia ylellisyyksiä. Degner ei myöskään pitänyt Itä-Saksassa asumisesta,



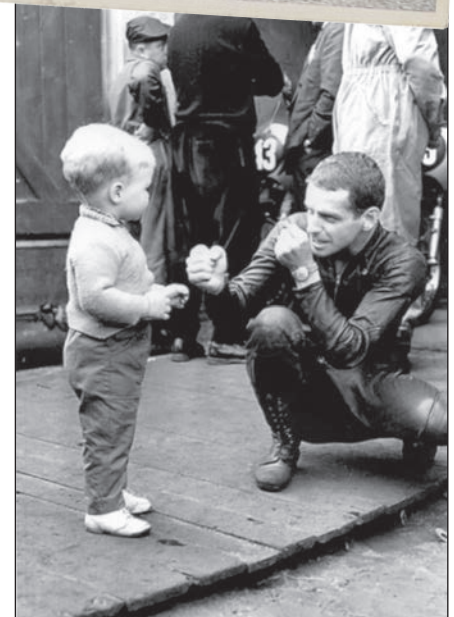
Degner  
Suzukilla



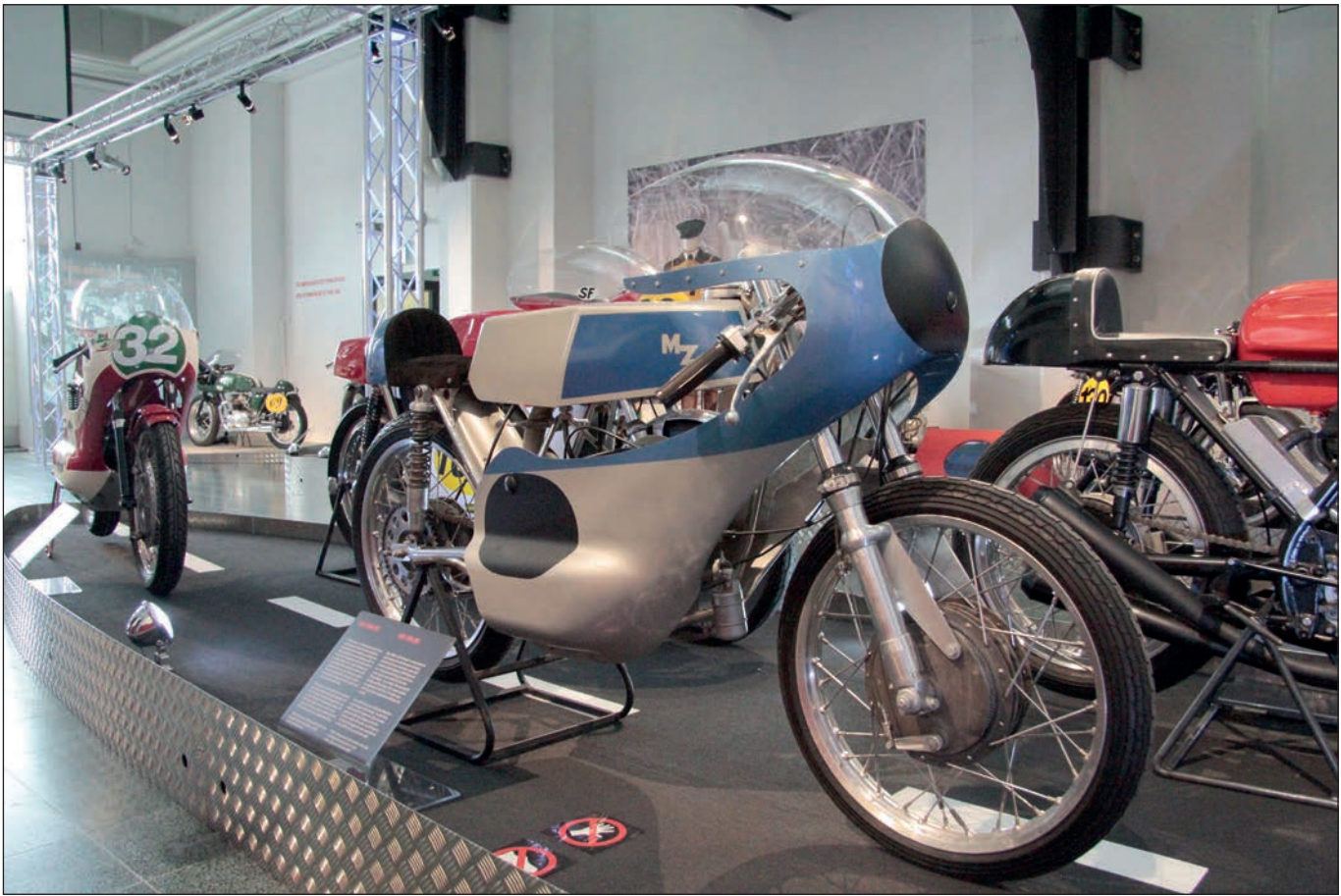
Stasin (salaisen poliisin) jatkuvasta valvonnasta. Stasi väitti vain yrittävänsä pelastaa kansansa länsimaisen imperialismiin pahoilta. Ongelmana oli, että juuri sitä Degner halusi: muodikkaita vaatteita, autoja ja mukavaa omaa taloa. Hän halusi viettää myös aikaa jazzklubeilla tanssien läpi yön dekadentin länsimaisen musiikin tahdissa. Tämän kaiken sai vain loikkaamalla länteen, joka kyseisenä aikakautena vaaransi myös oman henkensä.

## Degner vie Kaadenin tietotaidon länteen

Kesällä '61 Degner hiipi pois Stasi-valvojiensa katseen alta pitääkseen salaisia tapaamisia Suzukin henkilöstön kanssa. Suzuki oli saapunut ensimmäiseen GP:ään edellisen vuoden surkean hitailla 125-koneilla. Vuoden 1960 125 TT voitti Carlo Ubbiali MV-nelitahti-



sella keskinopeudella 136 km/h. Suzukin paras kilpailija ylitti maalin reilusti myöhemmin, kun keskinopeus oli vain 112 km/h. Yrityksen toimitusjohtaja Shunzo Suzuki tajusi, että



**MZ RE 125, vm.1960. Tämä malli on erittäin harvinainen, sitä uskotaan olevan jäljellä enää neljä kappaletta. MZ RE on kuuluisa itäsaksalaisen Grand Prix-ajaja Ernest Degnerin loikkauksesta länteen. Hän myi tietonsa Suzukille, joka pian toi markkinoille MZ RE:hen perustuvan oman kaksitahtimallin. Veikko Värinen ajoi tällä pyörällä Pyykinajon harjoituksissa vuonna 1963 14.sijalle ja oli 1964 kilpailussa 5.**

ainoa tapa estää hänen yritystään tulemasta varikkoalueen vitsiksi oli saada käsiin Kaadenin huippusalaisuudet kaksitahtimoottorien sielunelämästä. Degner oli heidän valinta; hän halusi pois Itä-Saksasta ja hänellä oli täsmälleen mitä Suzuki halusi. Sopimus tehtiin – Degner loikkaisi länteen ja auttaisi Suzukia rakentamaan kilpailukykyiset kaksitahtimoottorit ja sitten hän ajaisi niillä.

- Ovelta kuului hiljainen koputus. Matsumiya nousi, avasi oven ja Ernst Degner juoksi nopeasti huoneeseen. Kun he käittelivät, saksalainen näytti hieman kiihtyneeltä. "Hei herra Matsumiya. Meillä on kymmenen minuuttia aikaa, Degner sanoi. "Joten, mitkä ovat uutisenne, herra Degner?" hän kysyi. "Mitä sinä ja ystäväsi olette päättäneet?" Heidän äänensä oli hieman jännittänyt – he yrittivät olla hiljaa, mutta samalla yrittäneet saada itsensä kuuluviin jazzmusiikin yläpuolelle. "Yleensä olemme varsin tyytyväisiä ehtoihin, herra Matsumiya. Uskomme, että olemme melkein valmiita allekirjoittamaan, mutta on joitakin tärkeitä yksityiskohtia, joista haluaisin keskustella kanssasi." Degner puhui katsellessaan tulemia ja menemisiä hotellin ajotielä pysyen kaukana ikkunasta. "Se on erinomainen uutinen, herra Degner", vastasi Matsumiya. "Minulla on uutisia: yhtiömme toimitusjohtaja herra Suzuki sanoo olevansa valmis hyväksymään ehdotuksenne."

"Se on erittäin hyvä, jatketaan", sanoi Degner.

Seuraavaksi tuli vaikea kohta. Seuraavaksi tuli vaikea kohta. Degnerin täytyi viedä osa Kaadenin teknologiasta ulos MZ-kilpatallista ja sitten itsensä ja perheensä länteen. Stasi teki tästä erityisen hankalaa. Aina kun Degner kilpaili ulkomailla, hänen perheensä piti jäädä Itä-Saksaan pantiksi varmistaakseen, että hän tulee aina kotiin. Degner suunnitteli suunnitelman. Pienellä onnella hänen vaimonsa ja kaksi pientä poikaa voisivat matkustaa Itä-Berliinistä Länsi-Berliiniin käyttämällä rautaesiripun ainoaa säilynyttä rakoa – vilkasta junalinjaa Neuvostoliiton ja Ison-Britannian sektorien välillä. Heidän pakonsa suunniteltiin aamuksi 13. elokuuta, päivää sen jälkeen, kun Degner oli kilpaillut Ulster GP:ssä Dundrodissa. Degnerin suunnitelma sai kylmää vettä niskaansa, koska kylmä sota oli huipussaan vuonna 1961, kun Yhdysvaltain ja Venäjän joukot kokoontuivat rajoilla samalla kun presidentti Nikolai Hruštšov uhkasi John F Kennedystä vetypommilla. Kun Degnerin perhe heräsi aamulla 13. elokuuta, he huomasivat kauhukseen, että raja oli ylipääsemätön. Keskiyöllä kommunistijoukot olivat aloittaneet pahamaineisen Berliinin muurin rakentamisen; tai kuten Itä-Saksan johtaja Erich Honecker kutsui, hänen "antifasisinen suojamuurin". Ei ollut ulospääsyä. Pako viivästyi, kun Degner suunnitteli uuden suunnitelman länsisaksalaisen apurinsa Paul Petryn kanssa, joka oli istunut Lin-





**Suzuki RM 62 oli ensimmäinen laite, johon Suzukilla sovellettiin Degnerin varastamaa tietotaitoa. Hän voitti tällä pyörällä luokan MM-tittelin 1962. (Kuva Suzukin tehtaan museosta, Rainmaker47/CC3.0)**

coln Mercuryn, suuren amerikkalaisen auton, jolla hän matkusti usein Länsi- ja Itä-Saksan rajan yli esiintyen kommunistisista tuotteista kiinnostuneena liikemiehenä. Ruotsin kisaviikonloppuna Petry otti kyytiinsä Degnerin lapset ja Gerda Degnerin, piilotti heidät Lincolnin takakonttiin. Petry ajoi auton rajan läpi täysin tietoisena siitä, että se olisi hänen ja Degnerin perheen loppu, jos he jäävät kiinni. Sillä välin Degner oli Kaadenin kanssa Kristianstadin kilparadalla Ruotsissa, maailmanmestaruuden partaalla. Ennen kuin kilpailu oli edes alkanut, Itä-Saksan sanomalehdet olivat valmistautuneet etusivun jutulle ja ne julistivat MZ:n voittoa noista dekadenteista kapitalisteista. Kommunistit olivat valmiita lypsämään tätä menestystä aivan kuten he lypsivät Venäjän voittoa avaruuskilpailussa. Saman vuoden huhtikuussa Juri Gagarin oli lyönyt amerikkalaiset kiertoradalle, mikä antoi valtavan kommunistisen propagandaedun. Jos kaikki menisi Kristianstadissa hyvin, Degner lähtisi Ruotsista maailmanmestarina ja loikkaisi sitten pois MZ-tovereidensa luota pitkän matkan aikana kotiin Zschopauhun. Sen sijaan katastrofi iski. Kaadenin kaksitahtiset olivat nopeita, mutta myös hauraita, ja juuri kun Degner sitä eniten tarvitsi, MZ:n moottori petti. Ei väliä, hänen vapautensa oli tärkeämpää kuin maailmanmestaruus. Sinä yönä,

kun MZ-tiimi hukutti suruaan, Degner pakeni. Suzukin työntekijä ajoi hänet ja matkalaukun, joka oli täynnä tärkeitä MZ-moottorin osia ja piirustuksia Tanskaan. Kun MZ-tiimi oli havainnut hänen loikkauksensa, Itä-Saksan valtio syytti Degneria hänen moottorinsa tahallisuudesta tuhoamisesta Ruotsin kilpailussa ja Allgemeiner Deutscher Motorsport Verband (ADMV, "General German Motorsport Federation") teki valituksen FIM:lle. FIM-tuomioistuimien Genevessä, Sveitsissä, 25. ja 26. marraskuuta 1961, hylkäsi MZ:n valituksen, jonka mukaan Degner oli tarkoituksella tuhonnut MZ:n moottorin vuoden 1961 Ruotsin GP:ssä.

## ***Vainoharhaisuutta, mahdollisesti...***

Kilpailu maailmanmestaruudesta ei ollut kuitenkaan ohi. Degner pääsi Iso-Britanniaan, missä hän lainasi brittiläisen EMC-kaksitahtimoottorin kauden finaalia varten Argentiinassa, jossa hän pystyisi varmistamaan mestaruuden voittamalla Philisin ja Hondan. Mutta pyörä ei koskaan päässyt Buenos Airesiin. Degner oli vakuuttunut, että kyseessä oli salaliitto. Asialla olivat hänen mukaan Itä-Saksan viranomaiset

ja Argentiinan vasemmistohallituksen kovat kommunistit. Vainoharhaisuutta, mahdollisesti.

## **Degnerin ura Suzukilla alkoi**

Degner matkusti Japaniin, jossa hän vietti kuusi kuukautta työskennellen Suzukin kilpailuosastolla – insinöörien paratiisissa verrattuna MZ:n takapajuiseen pikkupajaan. Hänen päätehtävänä oli auttaa luomaan uusi 125, jonka täytyi tuottaa vähintään 22 hevosvoimaa, jotta hän saisi 10 000 punnan kultaisen kädenpuristuksen (200 000 puntaa nykyrahalla). Suzukin Kaaden RT125 oli peilikuvakopio MZ:n yksisylinterisestä ja tuotti 24 hevosvoimaa. Samaan aikaan Suzuki sovelsi Kaadenin neroutta uuteen RM 50 single- ja RV62 250 twin -malliinsa. Palattuun Eurooppaan vuoden 1962 GP-kaudelle, Degner pelkäsi, että Stasi murhaisi hänet, aivan kuten muutkin loikkaarit, joten hän palkkasi lihaksikkaan henkivartijan, joka kulki hänen mukanaan kaikkialle. Peloistaan huolimatta Stasi jätti hänet rauhaan ja kausi oli Suzukille menestyksellinen. Pieni 50-kuutioinen saavutti Suzukin kaikkien aikojen ensimmäisen MM-pisteen Barcelonassa toukokuussa 1962, minkä jälkeen Suzuki voitti myös ensimmäisen maailmanmestaruusosakilpailun Mansaarella, jossa Degner ajoi keskimäärin huimaa 115 km/h vauhtia – nopeammin kuin tehtaan 125-kuutioinen vain kaksi vuotta aiemmin. Neljä kuukautta myöhemmin Degner varmisti 50-kuutioisten luokan maailmanmestaruuden Argentiinassa, jossa tallikaiveri Hugh Anderson voitti yhtiön ensimmäisen 125 GP:n. Suzuki ei ollut enää Gran Prix- varikon vitsi.

Kun Kaadenin henki oli tullut ulospullostaa, kehittyi poikkeuksellinen kilpailu kaksitahti- ja nelitahtisten välillä. Pyrkiessään pitämään Suzukin ja Yamahan kaksitahtiset loitolla Honda rakensi upeita monisylinterisiä nelitahtimoottoreita, jotka kykenivät saavuttamaan korkeita kierrosnopeuksia. Hondan kaksisylinterinen 50 cc ja viisisylinterinen 125 cc pyörivät molemmat yli 20 000 rpm, mikä antoi niille yli 270 hevosvoiman litratehon. Suzu-

ki ja Yamaha vastasivat kaksitahtisilla, jotka pystyivät yhtä järjettömiin suorituskykyihin. Yamaha rakensi 125 ja 250 V4:iä, kun taas Suzuki rakensi 150 km/h kulkevan 250 cc:n, joka sai lempinimen "Whispering – kuiskaava kuolema", koska sillä oli tapana tarttua lujasti ja heittää ajajansa radanvarsien seiniin.

## Unelma muuttuu painajaiseksi

Samaan aikaan Degnerin elämä kiertyi alaspäin. 3. marraskuuta 1962 Suzukan avajaiskilpailun kokouksessa Degner kaatui, kun tuulenpuuska nosti hänen Suzuki 50 cc kilpurin etupyörän hänen ajaessa 8. kaarretta. Suzukan ensimmäisen törmäyksen kunniaksi kaarre nro. 8, jossa Degner oli kaatunut, nimettiin Degner Curveksi. Seuraavana vuonna Japanin GP:n aikana Suzukassa 1963 Degner ajoi ulos, seurauksena että pyörä ja kuljettaja syttyivät tuleen.

Hugh Anderson, Degnerin tallikaveri tuolloin, on kertonut omassa elämäkerrassaan tapahtuneesta: ”-Kun tulimme ulos ensimmäisestä mutkasta toisen kierroksen alussa, kohtasimme kiihkeästi heiluvat keltaiset liput ja suuren savu- ja liekkipilven. Ernst oli kaatunut pahasti ja makasi tajuttomana. Frank Perris oli pysähtynyt, ja radan toimitsijat olivat raahanneet Ernstin liekeistä ulos samalla hilliten paloa sammuttimien kanssa, jonka repeytynyt polttoainesäiliö oli saanut aikaan. Kisa jatkui.”

Onnettomuudessa tajuttomaksi menneenä hän sai kasvojen palovammoja, jotka vaativat lopulta yli 50 ihonsiirtoa. Degnerin vammat vaativat pitkällisen hoitojakson, eikä hän pystynyt palaamaan kilpailemaan Suzuki-tiimiin ennen syyskuuta 1964. Myöhemmin samana vuonna hän voitti 125 cc:n Japanin Grand Prixin. Heti kun hän oli toipunut painajaisesta, hän murskasi oikean jalkansa vuoden 1965 Italian GP:ssä Monzassa. Seuraavana vuonna hän kärsi vakavista päävammoista Japanin GP:n harjoituksissa. Degnerillä oli paljon kipuja, ja lääkäreillä oli tuolloin tapaa auttaa häntä pääsemään siitä eroon: erittäin tehokas ja erittäin riippuvuutta aiheuttava kipulääke, morfiini.

Degnerin ura oli lopussa ja hänen avioliittonsa oli ohi; pikkuhiljaa hänen elämänsä romahti. Kilpauran jälkeen jatkoi sittemmin työtä kilpailutoiminnan johtajana ensin kaasutinvalmistaja SOLEX:ille (1969-1971), sitten OPEL-Steinmetz kilpateimille (1971-1973) ja polttoaineyhtiö ARAL:ille (1973-1976). Tämän jälkeen hän oli perustetun Suzuki Deutschland-maahantuontiyhtiön tekninen johtaja 1976-1978, palaten sittemmin oman työnsä ohessa kilpailutoiminnan johtajaksi takaisin ARAL:ille, tuolloin jo Espanjan Teneriffa-saarelle muutettuaan (kenties lieventääkseen kilpailukaudella kärsimiensä vammojen oireilua), ja siellä autonvuokrausyrityksen perustettuaan. Degnerin poika löysi hänet 10.9.1983 kuolleen Teneriffan asunnostaan, missä mestarikuljettaja oli kärsinyt sydänkohtauksen. Hänen kuolemansa jälkeen Teneriffalla levisi huhuja: Stasi oli vihdoinkin saanut hänet kiinni, murhannut hänet ja saanut sen näyttämään itsemurhalta. Itse asiassa Degner kuoli sydänkohtaukseen.



Tällä MZ RE 125:lla Degner oli hyvissä asemissa kaudella -61 ennen loikkaamistaan. Pyörässä 24 hv/11 000 r/min, 80 kg ja huiput 180 km/h (kuva: Pauli Ylikoski)

Entä Kaaden? Hänen elämänsä paheni huomattavasti Degnerin loikkauksen jälkeen. Hänet vietiin Berliiniin ja Stasi kuulusteli häntä, koska he epäilivät hänen olleen osallisena loikkaamisessa. Sen jälkeen MZ:n ulkomaista kilpailutoimintaa rajoitettiin siltä varalta, että jollain muulla olisi ajatuksia Degnerin seuraamisesta rautaesiripun läpi. Kun hänen kaksitahtinsa valloittivat maailman, Kaaden sai hädin tuskin sanaa tunnustuksesta. Kaaden antoi Degnerin pettämisen anteeksi ja oli filosofinen siitä, kuinka japanilaiset käyttivät hänen elämänsä työtä rakentaakseen teollisuuden, joka auttoi tekemään maasta globaalin talousmahdin. Yamahan johto antoi muuten Walter Kaadenille jälkeensä tunnuksen kaksitahtisten kehitystyöstä tekemällä kunniakäynnin hänen haudalleen Zschoppaussa.

"Joka kerta kun rakennat jotain hyvää, joku varastaa sen", hän sanoi muutama vuosi ennen kuolemaansa vuonna 1997. "Minun on hyväksyttävä se. En voi muuttaa sitä." - Walter Kaaden. •



Teksti: **Timo Eronen**

Lähteet: Seppo Tiittanen: Motocross mekaanikon käsikirja, Blair: The Basic Design of Two-Stroke Engines.

# Kaadenin perintö elää!

Kautta aikojen moottorien maailmassa on kekseliäät suunnittelijat halunneet kehittää omia tuotteitaan aina vaan paremmiksi. Varsinkin moottoriurheilussa on haluttu tehoa, keveyttä, kestävyyttä ja muita ominaisuuksia, joilla voitetaan kilpailijat. Kaksitehtisten moottoreiden, ja etenkin niiden pakoputkien, osalta voidaan puhua Walter Kaadenin perinnöstä, vaikka pakovirtaukset olivat olleet moottori-insinöörien luupin alla jo ennen häntä.





**K**autta aikojen moottorien maailmassa on kekseliäät suunnittelijat halunneet kehittää omia tuotteitaan aina vaan paremmiksi. Varsinkin moottoriurheilussa on haluttu tehoa, keveyttä, kestävyyttä ja muita ominaisuuksia, joilla voitetaan kilpailijat. Kaksitahtisten moottoreiden, ja etenkin niiden pakoputkien, osalta voidaan puhua Walter Kaadenin perinnöstä, vaikka pakovirtaukset olivat olleet moottori-insinöörien luupin alla jo ennen häntä.

Jo viime vuosisadan alussa, kaksitahtisten edelläkävijänä tunnettu englantilainen Scott, tutki erilaisten pakoputkien vaikutusta kilpamoottorin tehoon. Tuolloin käytettiin suoria putkia, ilman minkäänlaisia laajennuksia tai supistuksia, ainoat muuttuvat määreet olivat putken halkaisija ja pituus. Scott havaitsi kokeiluissaan putken pituuden vaikuttavan suurimman tehon kierroslukuun. Näin he saivat omiin koneisiinsa enemmän tehoa valmistamalla niihin sopivan mittaiset pakoputket. Pakoputken toiminnan todettiin perustuvan sen sisälle kehittyvään värähtelyyn, joka saa alkunsa pakoaukon avautuessa syntyvästä paineiskusta. Sylinterissä oleva korkeapaineinen pakokaasu alkaa purkautua ja samanaikaisesti muodostuu paineaalto, joka lähtee etenemään pakoputkea pitkin äänennopeudella.

## Megafoni kaksitahtisessa

Greeves tutki omissa moottoreissaan, miten saataisiin hyödynnettyä suurempi osa palotapahtuman aiheuttamasta paineaallon energiasta. Greevillä keksittiin laittaa putken päähän loiva kartio-osa, minkä huomattiin olevan erittäin tehokas tiivistysaallon harvennusaalloksi muuttuja. Sen avulla

la saatiin pakokaasua imettyä sylinteristä ulospäin ja tehostettua sylinterin huuhtelua. Ratkaisun huono puoli oli sen taipumus vetää tuoretta seosta mukanaan pakoputkeen pystymättä palauttamaan sitä. Koneet pääsivät huomattavan osan polttoaineesta lävitseen polttamatta sitä syntyväksi energiaksi – kulutus nousi tehon kasvaessa vain vähän.

## Kaaden kehitti nykyäänkin käytössä olevan vastakartioputken

MZ kilpaosastolla työskennellessään Kaaden sovelsi sota-aikana oppimaan rakettimoottorien kaasuvirtausasiantuntemusta kaksitahtitekniikkaan. Hän keksi kokeilla supistavaa vastakartiota megafoniputkissa. Nämä putket kykenivät työntämään takaisin moottoriin megafonin imemän palamatoman seoksen, joten kulutus pieneni huomattavasti ja niistä saatiin huomattavasti enemmän huipputehoa.

## Pakoputken toiminta

Lainalaisuudet ovat samanlaiset kuin Scottin havainnoissakin. Pakoaukon avautuessa lähtee alkukäyrää pitkin etenemään tiivistysaalto. Sen annetaan edetä lieriömäisessä alkukäyrässä, kunnes paine on laskenut lähelle ulkoilman painetta. Samalla sen nopeus hidastuu ja tehon kannalta olisi hyvä kehittää putkeen alipaine imemään loputkin palokaasut sylinteristä. Alipaine saadaan aikaiseksi johtamalla tiivistysaalto laajenevaan diffuuseri-osaan. Diffuuseri-osa tehdään niin pitkäksi, että sen lähetämä harvennusaalto loppuu, kun alakuolo kohta on ohitettu ja män-

tä on nousemassa ylöspäin. Tällöin se on ehtinyt auttamaan pakokaasujen ulosvirtausta sylinteristä ja tuoreen polttoaineseoksen tuloa kampikammion huuhtelukanavien kautta palotilaan. Pakoputken suoralla osuudella kaasuvirtaukset hidastuvat ja huuhtelukanavat sulkeutuvat, mutta seosta kuitenkin virtaa pakoputkeen koko ajan. Tuoreen seoksen virtaus saadaan käännettyä takaisin sylinteriin vastakartioiden heijastaman tiivistysaallon avulla. Näin pakoaukon sulkeutuessa sylinterissä on ulkoilmanpainetta korkeampi paine, minkä ansioista tehon nousu on huomattava.

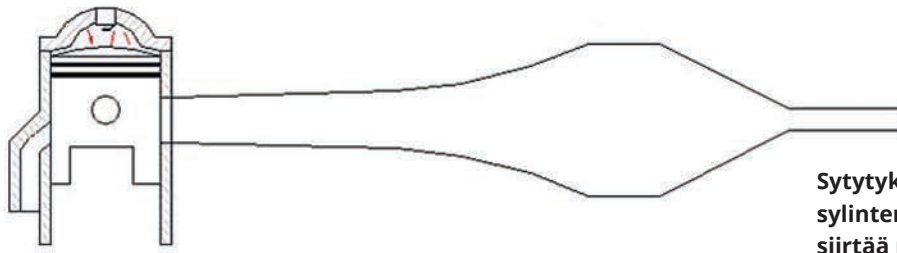
Pikaisesti rautalangasta väännetyinä: Pakokaasu lähtee purkautumaan sytytyshetken jälkeen pakoputken pakoaukon avautuessa. Samalla se imee perässään sylinteriin virtaavaa tuoretta palamatonta seosta. Pakokaasun perässä pakoputkeen karannut palamaton seos saadaan työnnettyä takaisin vastakartioiden kehittämän vastapaineaallon avulla, helppoa....

Nykyään toimivan 2-tahtipakoputken suunnitteluun ja tekemiseen ei enää tarvita raketti-insinöörin koulutusta. Internetin ihmeellisestä maailmasta löytää valmiita excel-pohjaisia laskentaohjelmia pakoputken valmistamiseen, esim. googleen syöttää ”Blair Exhaust”, niin valmiin ohjelman saa ladattua omalle koneelle. Tai jos haluaa laskentaohjeet puhelimeen, play kauppa tarjoaa ainakin ”2 Stroke exhaust calculator” sovellusta. •

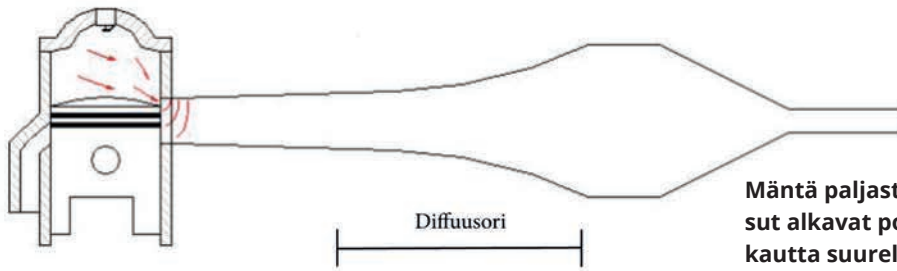
**Otsikkokuvassa Heikki Mikkola lentää Hussella kohti osakilpailun ja MM:n voittoa Hollannin van Markelon kisoissa heinäkuussa 1974. (Kuva: Hans Peters, /Foto-collectie Anefo/Public Domain).**

**Nykypäivän kaksitahtitekniikkaa motocrossissa edustaa Kotarin SX 125. Huomaa komea paisari! Kaadenin perintöä... (kuva: KTM-press).**

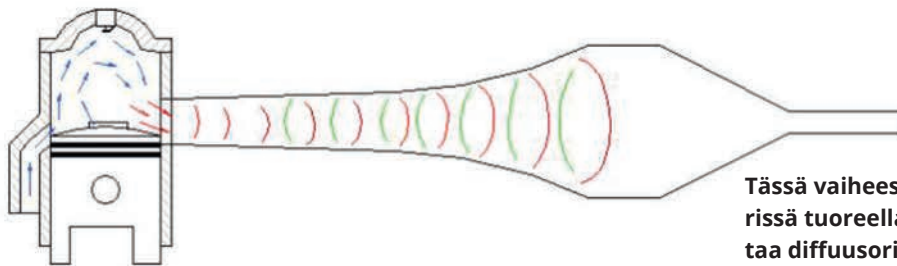




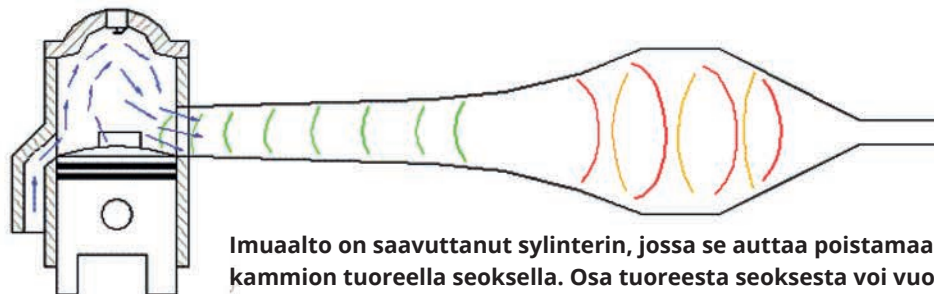
Sytytyksen jälkeen palokaasut sylinterissä alkavat laajentua ja siirtää mäntää alaspäin



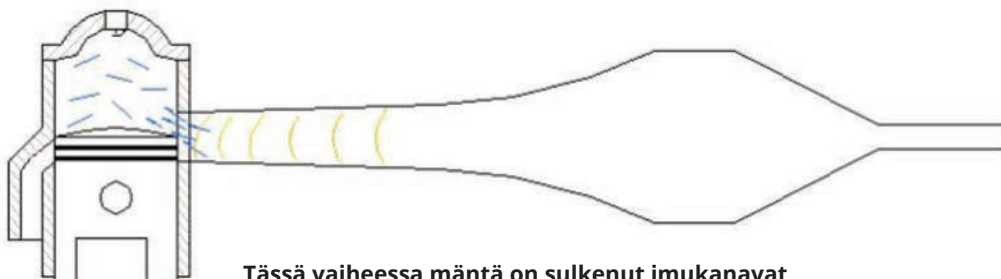
Mäntä paljastaa pakoaukon. Palaneet kaasut alkavat poistua sylinteristä pakoaukon kautta suurella nopeudella, mikä synnyttää paineaallon, joka alkaa kulkea kokoojaan.



Tässä vaiheessa alkaa huuhteluvaihe sylinterissä tuoreella seoksella. Paine aalto saavuttaa diffusorin, jossa se heijastuu imuaaltona.



Imuaalto on saavuttanut sylinterin, jossa se auttaa poistamaan käytetyt kaasut ja täyttämään kammion tuoreella seoksella. Osa tuoreesta seoksesta voi vuotaa pakoputkeen. Tällä hetkellä muu paineaalto, joka ei heijastunut imuaaltona, saavuttaa vastakartion, jossa se heijastuu paineaaltona ja alkaa työntää pakoputkeen kertynyttä uutta palamatonta seosta takaisin sylinteriin.



Tässä vaiheessa mäntä on sulkenut imukanavat, mutta pakoaukko on edelleen auki. Vastakartion heijastama paineaalto saavuttaa sylinterin ja täyttää takaisin pakoputkeen valuneen tuoreen seoksen.

## Kaksitahtisen pakoputken laskukaava

$$D1 = \sqrt{(1,1-1,3) \times A_{pa} \times \frac{4}{\pi}}$$

$$D2 = D1 + 2 \times \tan(b1/2) \times (L1 - L_p)$$

$$D3 = K \times D1$$

K = 1,8-2,9 (1,8 -> laaja vääntö)  
(2,9 -> korkea teho)

$$D5 = P \times D1$$

P = 0,53-0,62 (0,53 -> korkea teho)  
(0,62 -> laaja alue)

$$VP = \frac{180^\circ - A_p}{0,36 \times n} \times V_{sp}$$

$$L1 = (0,5 + 0,03 \times b1 - 0,07 \times K) \times VP$$

$$L2 = (0,81 - 0,03 \times K) \times VP$$

$$L3 = VP - L2 - 0,5 \times L4$$

$$L4 = (0,4 - 0,05 \times K) \times VP$$

$$L5 = 10 \times D5$$

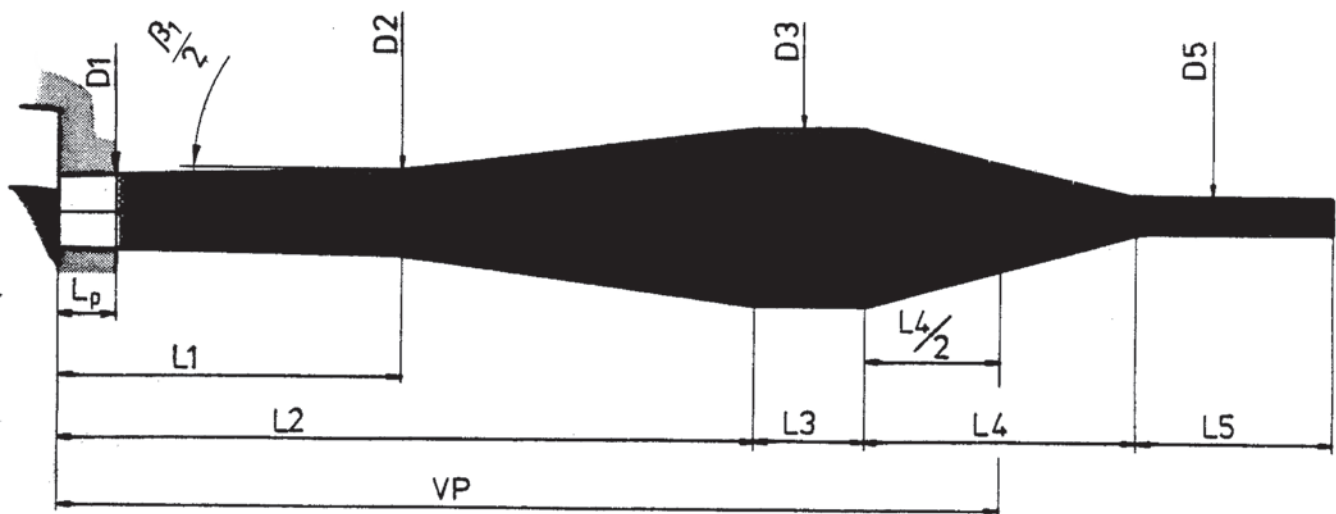
A<sub>pa</sub> = Pakoaukon pinta-ala, mm<sup>2</sup>

L<sub>p</sub> = Pakokanavan pituus, mm

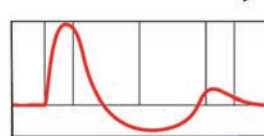
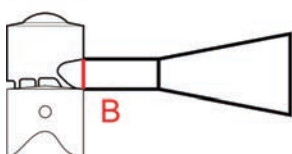
A<sub>p</sub> = YKK- Pakoaukko auki, ° (asteissa)

V<sub>sp</sub> = Äänen nopeus pakokaasussa, arvo 470 m/s

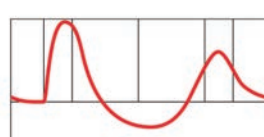
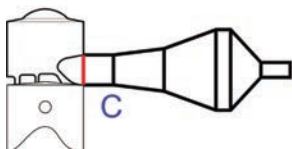
n = kierrosluku



Pakokaasun virtaus suoralla putkella.



Pakokaasun virtaus megafonilla.



Resonoiva paisuntakammio.



# Kaksoismäntäiset – kaksitahtihistorian sivupoluilla

**E**dellisessä Huimiksen numerossa **Pekka Urrila** kirjoitti ansiokkaassa DKW-kilpapyörien historiikissaan tehtaan käyttämästä kaksoismäntärakenteesta. Tarinassa sivuttiin myös sitä, että sysäys DKW-kilpureiden kehityksen suunnalle oli tullut ilmeisesti itävaltalaiselta Puchilta.

Puch taas lienee ainakin suomalaisten keskuudessa tunnetuin kaksoismäntärakenteen käyttäjä – tuotiinhan pyöriä meillekin pian sodan jälkeen ja niitä myös lopulta koottiin Turussa Tunturi-merkin alla.

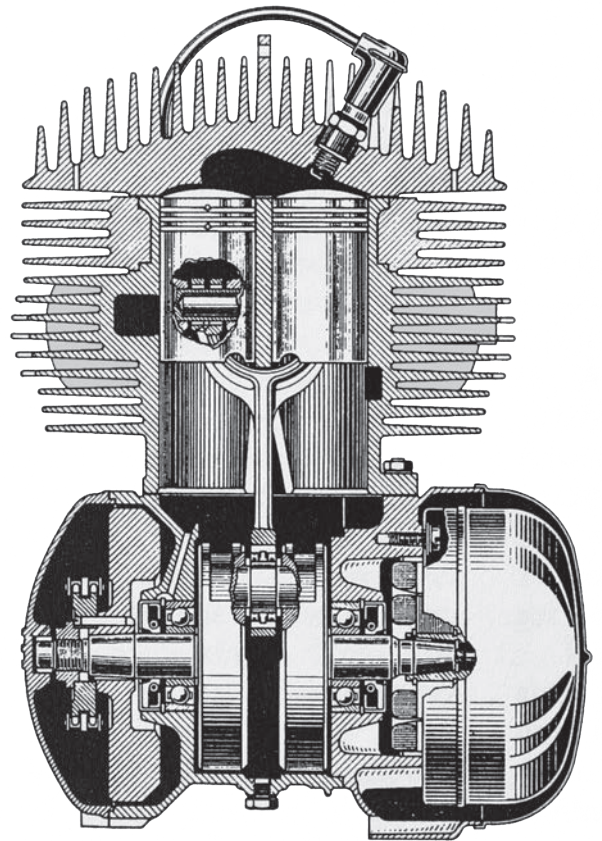
Kun nyt tässä numerossa tuli laajalti tarinaa kaksitahtisista, mennäänpä hetkeksi vajaatahtisten historian sivupuolelle kaksoismäntäisten pariin.

Jo hyvin varhain oivallettiin kaksitahtisen perustavanlaatuisen kaasunvaihto-ongelma: imu- ja pakoaukkojen ollessa yhtä aikaa auki, pääsi tuoretta seosta karkaamaan pakoputkeen. Ratkaisua etsittiin esimerkiksi luistiventtiilistä, jolla imun ajoitusta saatiin mäntäohjausta paremmaksi. Brittiläinen SUN-merkki lienee ollut eräs ensimmäisistä luistinventtiilin käyttäjistä 1922.

Toinen keino ohjailta sylinterin virtauksia toteutettiin männässä olevalla korkealla nokalla. Eräs tämän järjestelmän ongelmista oli se, että sylinteriin saapuvat imukaasut törmäsivät ensimmäisenä tulikuumaan mäntään. Yksinkertaisimmillaan kaksitahtisen kaasunvaihto saatiin paremmaksi ohivirtauskanavien sijoittelua ja muotoilua kehittämällä. Tässä professori Schnürlen keksimässä ratkaisussa imukaasut virtaavat hallitun silmukan muodossa työntäen pakokaasut edellään pois. Systemiä kutsutaan kehittäjänsä nimellä – kääntöhuuhtelu-termi tarkoittaa samaa asiaa. Patentti ratkaisulle tuli 1920–30-lukujen vaihteessa.

Myöhemmin 1950-luvulla MZ:n Walter Kaaden keksi asiaan kaikkein parhaimman ratkaisun, kuten toisaalta tästä lehdestä voitte lukea. Mutta ennen Kaadenin keksintöä paras ja tarkin kaasujenvaihdon ohjaus kaksitahtisessa toteutettiin kaksoismäntärakenteella.

Systemin keskeinen idea on siinä, että imu- ja pakokanavat ovat eri sylintereissä, joilla oli kuitenkin yhteinen palotila. Näin imu- ja pakoaukkojen ajoituksien valinnalle on laajemmat mahdollisuudet. Luonnollisesti järjestelmä lisäsi liikkuvien osien määrää ja siten valmistuskustannuksia, mutta olihan kaksoismäntämoottori silti nelitahtista yksinkertaisempi ja huoltovapaampi.



Ensimmäinen tuotannossa ollut kaksoismäntämoottori oli 1912 markkinoille lanseeratussa **Alberto Garellin** kehittämässä 350 cm<sup>3</sup> moottoripyörässä. Autopuolella ei jääty paljoa jälkeen, sillä ensimmäinen kaksoismäntämoottori lienee ollut brittiläisessä Trojan Utility -autossa. Sen prototyyppi valmistui 1913, mutta tuotantoon päästiin vasta hetki ensimmäisen maailmansodan jälkeen 1922. Tämä **Leslie Hounsfieldin** suunnittelema moottori oli nelisylinterinen (= kaksi palotilaa), tilavuutta oli 1527 cm<sup>3</sup>.

Varhaiset kaksoismäntäiset Garelli ja Trojan lienevät olleet onnistuneita konstruktioita, sillä Garellin pyörillä pärjättiin kilpailuissa ja sitä valmistettiin pienin muutoksin aina vuoteen 1935. Trojan puolestaan oli hyvin taloudellinen auto ainakin tehtaan mainoksista päätellen. Polttoaineen kulutus oli valmistajan mukaan niin pientä, että yli 200 mailin matkalla käveleminen tuli kalliimmaksi kenkä- ja sukkakustannusten muodossa.



Erilaisten kaksoismäntärakenteiden keskeisin ero lienee siinä, ovatko sylinterit kampuraan nähden peräkkäin vai rinnakkain. Esimerkiksi otsikkokuvassa esiintyvässä TWN:n tapauksessa veivin suuntaiset kaksi mukia hoituvat yhdellä Y-muotoisella kangella (ylh.). Mutta esimerkiksi Puchissa tilanne on toinen. Pyttyjen rivi on kampuraan nähden poikittainen ja männillä omat samalle kammentapille nivelöidyt kiertokanget. Tällä saadaan aikaan vaihe-ero mäntien liikkeessä, jolla puolestaan hallitaan imu- ja pakokanavien avautumiset ja sulkeutumiset tavanomaista yksimäntäistä sekä TWN-tyyppistä kaksoismäntäistä paremmin. Kuvissa mäntien asemien ääriolot - tilanne 90 ° JYKK ja saman verran EYKK.



Myöhemmin kaksoismäntärakennetta moottoripyörissä nähtiin mm. itävaltalaisessa Puchissa, italialaisissa ISO-, saksalaisissa TWN-, DKW- ja Hirth-pyörissä sekä brittiläisessä EMC:ssä (Ehrlich Motor Company).

Puchin moottorit olivat aluksi samantyyppisiä kuin Garellin voimantähteet, mutta 1920-luvun alussa **Giovanni Marcellino** suunnitteli Puchille uudenlaisen kaksoismäntämoottorin. Sumujen saarella EMC aloitti Puchin moottoreilla, mutta siirtyi myöhemmin tehtaan perustajan itävaltalaisentyisen tohtori **Josef Ehrlichin** suunnittelemaan voimantähteeseen.

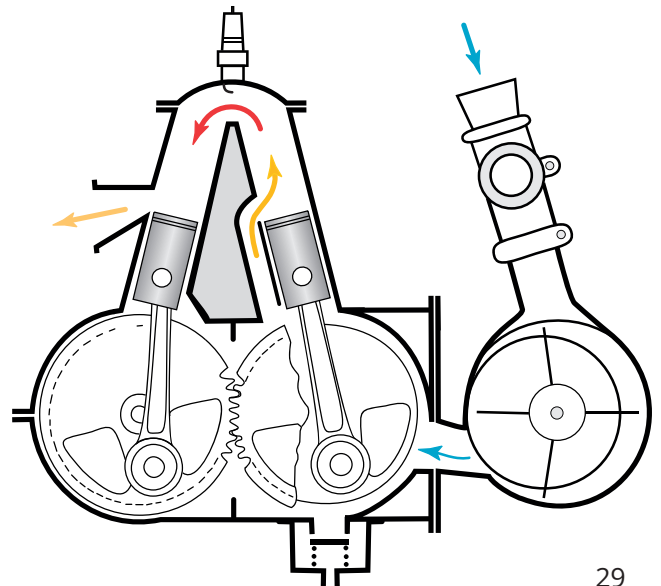
Maailmansotien välissä tuplamäntäiset olivat kilparadoilla voimissaan. Tunnetuimpia lienevät olleet DKW ja Puch. Myös Hirth saavutti kilpureiltaan voittoja, mutta tehtaan pyörätuotanto jäi lyhytikäiseksi. Hirthin kaksoismäntäisestä saattaa muuten jotain kertoa se seikka, että kauan tehtaan lopettamisen jälkeenkin Bosch käytti nimenomaan Hirth-pyöriä tulppiensa testaamiseen.

Pisimpään kaksoismäntämoottoreita valmisti Puch, jonka moottoripyöriä koottiin hetken aikaa Suomessakin 1960-luvun alussa. Viimeinen kaksoismäntä-Puch lienee valmistunut vuonna 1970. •



Kaksi Hirth-kilpapyörää Zweiradmuseum Augustusburgin kokoelmista. Moilemmissa 250 cm<sup>3</sup> kaksoismäntämoottorit, n. 10 hv. Taaemmalla koneella itse tehtaan perustajaveljeksistä toinen Wolf Hirth ajoi menestyksellisesti kilpaa 1924.

Osattiin kaksoismäntäiset itänaapurissakin! Neuvostoliittolaisesta C2B-kilpurista ei juuri tietoja löytynyt. Ei edes sitä, onko tätä oikeasti ollut olemassa - mutta moottorin periaatepiirros nyt kuitenkin. Hurja idea - kuinka tätä sanallisesti kuvailisi? Kaksoitahtinen tandem-twin negatiivisella V-kulmalla, yhdellä palotilalla ja ahtimella...?





teksti & kuvat: **Timo Eronen**

## Nuoruuden pyörä

Palataan ajassa vuoteen 1973. Joensuulainen **Esko Mononen** täytti 16 vuotta ja hankki itselleen Hallmannin alakerrassa sijainneesta mp-liikkeestä uuden Yamaha YG1, 80-kuutioisen kevytmoottoripyörän. Kiinnostus kaksipyöräisiin oli jo herännyt aiemmin, mopo oli ollut toiveena jo vuotta aiemmin, mutta Eskon isä sai ylipuhuttua yhden vuoden lisääaikaa. Isän taka-ajatuksena varmaan oli ajokortti, samalla kortilla sai ajaa kevytmoottoripyörää sekä traktoria, jonka ajolle maatalossa oli tarvetta.

Esko ajeli aktiivisesti Yamahalla Joensuun ja Ilomantsin väliä koulun takia, viikot Esko asui koululla ja kotimatka, 70 km suuntaansa kulki huoltomasti Yamahalla. Parin-kolmen aktiivisen ajovuoden jälkeen Esko lähti



taas jatkamaan opiskeluaan, hyväkuntoinen Yamaha nostettiin pukille varastoon odottamaan aikaa parempaa. Aina asiat eivät mene niin kuin oli suunniteltu, ukkosmyrsky ja sen salamiointi muuttivat kuvioita omalla tavallaan, salama iski varastoon ja se paloi maantasalle, Yamahan tuhoutuessa

totaalisesti sen mukana.

Varaston palosta otetaan aikahyppy vuoteen 2020. Eskon naapureiden, Hyväristen tallilla oli koolla taas ukkojen päiväkahviparlamentti, jossa juttu lähti kulkemaan vanhoihin moottoripyöriin. Siinä ohimennen joku mainitsi nähneen liikenteessä vanhan 80-kuutioisen Yamahan, johon Esko kommentoi että hänelläkin oli aikoinaan samanlainen. Seuraavaksi Eskola huomasi olevansa puhelin kädessä ja internetin tarjonta vei hänet Naantalien Maskussa myynnissä olevaan pikku Yamahan myynti-ilmoitukseen. Pyörä näytti kuvien mukaan hyvältä ja soitto myyjälle kertoi pyörän olevan kuolinpesän kalustoa. Esko teki Yamahasta tarjouksen ja perikunnan edustaja hyväksyi sen.



Pyörä käytiin hakemassa Joensuuun ja pysähtyi aiemmin mainitulle hallille, jossa Pekka Hyvärinen huolsi ja kunnosti pyörän. Syytä oli, pyörä oli seisonut hyvissä olosuhteissa, mutta pitkäaikainen ajamattomuus näkyi selkeästi. Pyörään hommailtiin osia pitkin maailmaan, erityisesti Hollannista. Yamaha porautettiin ensimmäiseen ylikokoon, uusittiin kumiosia, samoin molemmat renkaat. Tässä Yamahassa oli jo uutuuttaan tehtaalla vedetty valmiiksi vilkkujen johdotukset, mutta Suomessa niitä ei oltu koskaan asennettu. Esko hommasi tyyliin sopivat vilkut, muoto ei ole aivan originaali, mutta erittäin hyvin tyyliin sopiva. Suurin yllätys huollon yhteydessä löytyi polttoainetankista, vanhat polttoai-

neet olivat muodostaneet kasan möhnään tankkiin. Pesu ja sitruunahappo käsittely puhdistivat tankin sisäpinnan jälleen puhtaalle polttoaineelle sopivaksi.

Yamaha on museotarkastettu alkuperäiskuntoisena pyöränä, kilometrejä siinä on tällä hetkellä vajaat 5200. Kaunis kesäpäivä, samanlainen pyörä kuin nuoruudessa, mikäpä on sen mukavampaa tapaa viettää sitä kuin kerryttäen lisäkilometrejä pikku Yamahan mittariin? Miettikääpä sitä... •

**YAMAHA YGS1F,**  
80 ksm kevyt-  
moottoripyörä kil-  
pailee myyntilu-  
vuissa edullisuu-  
tensa vuoksi mo-  
pojen kanssa ja  
onkin saavutta-  
nut vankan suo-  
sion nuorten aja-  
jien keskuudessa.



# YAMAHA

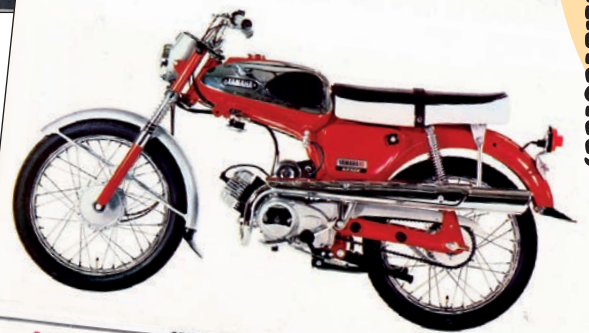
"Jammu", "yömaha", "jahamaha"  
kaikille kuitenkin tuttu fillari.  
Laajasta mallivalikoimasta löytyy  
jokaisen "alle" sopiva koukku.  
Kääntöpuolella on lueteltuna 72-  
mallisto ja nuo tärkeät numerot.

Vuoden -72 mainoksessa ei palturia pu-  
huttu: Kasikymppi-Jammun hinta  
oli 1490 mk - se todella oli lähes  
mopon hintainen. Tunturi Sport  
maksoi samaan aikaan niukasti  
alle 1300 mk ja Ögland Rally yhtä  
niukasti yli. Satapiikki AS3 oli mel-  
kein tuplasti kalliimpi 2730 mk.



Kaksitaktiisiaa

## YAMAHA'S REVOLUTIONARY INJECTION SYS



**Rotary Valve Engine**

Yamaha's rotary valve engine gives more power & greater efficiency.

**SPECIAL FEATURES OF YAMAHA 80**

**OIL INJECTION SYSTEM**

No troublesome mixing required & no more plug fouls.

**250 WORLD CHAMPIONS**

Yamaha's world grand prix racer proves the value of advanced engineering.

**PERFORMANCE**

Max. Speed..... 60mph 95km/h  
Fuel consumption on paved flat road..... 180mg/2(30km/h)  
Climbing ability..... 20 degree  
Min. turning radius..... 5'8" 1.760mm  
Brake distance..... 7m(25km/h) 23feet(22mph)

**ENGINE**

Lubricating System..... Separate oil supplying system  
Displacement..... 78cc  
Bore & Stroke..... 47 x 42mm  
Compression ratio..... 7.5:1  
Max. horsepower..... 8.0/7500 rpm

**SPECIFICATIONS OF YGS-1**

Max. torque..... 0.8/6,500 (km/rpm)  
Starting method..... Kick starter  
Ignition system..... Flywheel Magneto

**FUEL TANK CAPACITY**..... 6.2ℓ 1.64gal  
**OIL TANK CAPACITY**..... 1.1ℓ 1.16qt

**DIMENSIONS**

Overall Length..... 71.4in. 1.815mm  
Overall width..... 24.6in. 625mm  
Overall height..... 37.6in. 960mm  
Wheelbase..... 45.1in. 1.145mm  
Min. Road clearance..... 5.9in. 150mm

**WEIGHT**..... 176pounds 80kg.

**YAMAHA**  
MOTOR CO., LTD.  
HAMAMATSU, JAPAN

2.0x41.58 PRINTED IN JAPAN

Ennen oli prosenttilaskutaito valttia!

# Kaksitahtisten voitelusysteemit

**K**uten niin monet muutkin moottoripyöräalan innovaatiot, myös kaksitahtisten tuore- ja erillisvoitelujärjestelmät on keksitty jo ajat sitten historian aamuhämärissä. Niiden laajempi käyttöönnotto vain venyi moottoripyöräkulttuurin murrosvuosiin aina kuusikymmenluvulle saakka.

Yksi ensimmäisistä kaksitahtipyörien erillisvoiteluversioista – ellei sitten se ihan eka – lienee brittiläisen Velocetten pienin malli aikaiselta 1910-luvulta. Tässä aluksi 206-kuutioisessa ja sittemmin suuremmaksi kasvaneessa mallissa olivat jo käytössä ne tekniset ratkaisut, jotka yleistyivät 50 vuotta myöhemmin. Velocetten voitelujärjestelmän keskeinen osa oli mäntäpumppu, jonka kapasiteetti säätyi kaasua kääntäessä. Pumppu työnsi öljyä kampiakselin laakereille, josta voitelu pääsi kiertoon kampikammion kautta eteenpäin. Myöhemmin vastaavaa järjestelmää käytti kaksitahtisten uranuurtaja Scott ainakin 1920-luvulla Squirrel-mallissaan – liekö käyttänyt jo aiemminkin.

Suomessa ehkä tunnetuin vanhoista tuoreöljy-/erillisvoitelun käyttäjistä oli Puch, jonka sotien jälkeen julkaistussa ja meillemkin tuodussa TF 250 -mallissa oli myös mäntäpum-

pulla toteutettu erillisvoitelu.

Erillisellä voitelujärjestelmällä varustetun kaksitahtisen tankkaaminen on tietenkin helpompaa kuin seosvoidellun, mutta tämä seikka ei muinoin paljoa ostajiin vedonnut. Varsinkin Euroopassa oli huoltoasemilla hyvät valmiudet kaksitahtiasiakkaiden palvelemiseen, sillä seosvoideltuja ajokkeja oli niin laajasti käytössä sekä kaksi- että nelipyöräisinäkin. Parhaimmilla huoltamoilla oli jopa pumppuja, joissa pystyi valitsemaan halutun öljyprosentin. Arkipyöräilijät arvostivat ajokkinsa yksinkertaisuutta, ja lisäksi seosbensan blandaaminen koettiin mitä ilmeisimmin moottorimiehen perustaidoksi, joten miksipä maksaa ylimääräistä erillisvoitelun mukanaan tuomasta monimutkaisemmasta rakenteesta.

## Eri tyyllillä Amerikoissa

Moottoripyöräilyn suosio nousi 1960-luvulla Yhdysvalloissa kohisten. Japanilaistehtailla oli puolestaan tarjolla laajasti sikäläisiä harrastajia kiinnostaneita malleja – useimmat niistä kaksitahtisia. USA:ssa ei kuitenkaan ollut Eurooppaan verrattavaa mopediä, pikkupyörien ja 2T-autojen luomaa kaksitahtikulttuuria. Ilmeisesti joka Chevronin tai Exxonin kulmalla ei ollut prosenttipumppua tarjolla. Kaiken lisäksi

Taustakuvassa tankataan TF-Puchin erillisvoitelujärjestelmää lämpimänä olympiakeväänä -52.





maksukykyinen asiakaskunta arvosti ennemmin helpokäyttöisyyttä kuin seosbensan kanssa puljaamista.

Lieköhän muuten kaksitahtisten voitelujärjestelmien suosiolle amerikoissa syynä myös sikäläiset kymmenjärjestelmästä poikkeavat tilavuusmitat? Siellä seosbensan mittaaminen vaatii laskupäätä tai luntilappua. Eli jos pyörän tankki vetää vaikka kaksi gallonaa ja vartin, niin montako nesteenosaa (fluid oz eli gallonan 1/128 osa) sinne pitää öljyä laittaa, että seos olisi neliprosenttinen..?

Olivatpa perimmäiset syyt mitä tahansa, kilpailu asiakkaita Yhdysvaltojen markkinoilla oli se seikka, joka johti kaksitahtisissa erillis- ja tuoreöljyjärjestelmien voimakkaaseen kehittämiseen ja niiden yleistymiseen.

## Monenlaisia versioita

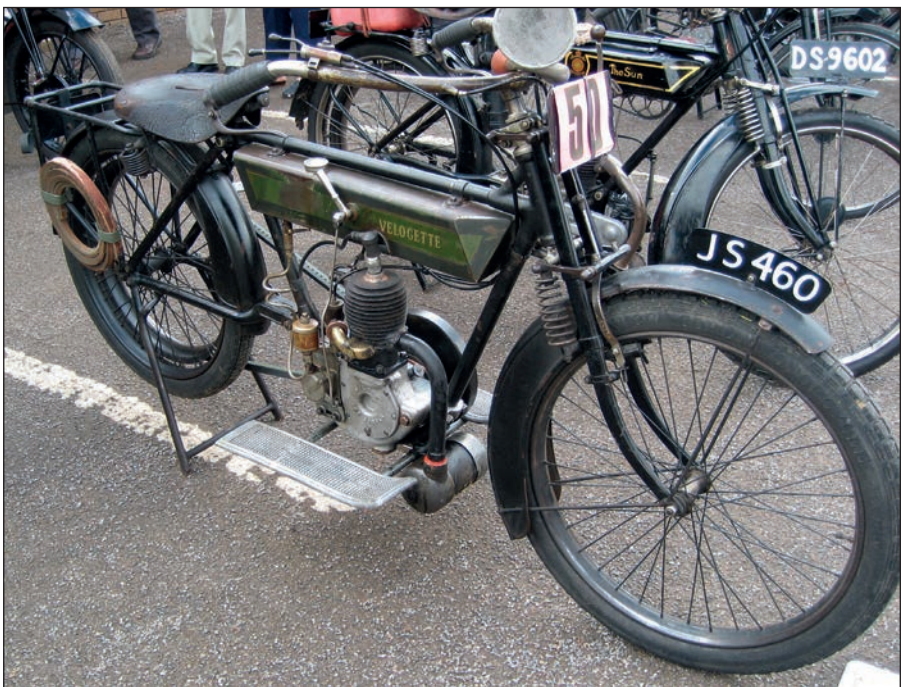
Kun juttuja kuuntelee ja keskustelupalstoja lukee, tulee mieleen, ettei kaksitahtisten voitelujärjestelmiä koskeva terminologia ole ihan vakiintunutta – ja liekö sitä missään edes määritelty?

Systemejä on karkeasti jaoteltu kahta lajia: toisessa öljy syötetään kaasariin tai imukanavaan, josta se kulkeutuu tehtäviinsä bensasumuun sekoittuneena kuten kaksitahtisessa tavallisestikin. Toisessa taas imupuolen syötön lisäksi tai asemesta on erinäinen määrä kanavia, jotka toimittavat voitelua suoraan esimerkiksi kampiakselin petilaakereille. Olen jossain yhteydessä nähnyt ajatuksen, että termi tuoreöljyvoitelu tarkoittaisi tätä pelkästään imukanavaan truuttaavaa versiota ja erillisvoitelu taas raffioituneempaa muotoa. Kuulostaisi loogiselta! Periaatteessa yksi lysti ja ihan sama, mutta ainahan tarinointi on tarkempaa, jos termit ovat yhteisesti sovittuja.

Kaksitahtisten voitelujärjestelmien kehittämisessä japanilaisten osalta pelin avasi Yamaha, joka lanseerasi Autolube-voitelun 1963 Tokio Motor Show -tapahtumassa. Edellä mainittua määritelmää mukailien kyse oli tuoreöljyjärjestelmästä, jossa kaasukapulan mukaan säätyvä pumppu ruiskuttaa öljyn imukanavaan. Kilpailijat seurasivat luonnollisesti perässä. Parin vuoden



**Kaksitahtikaluston yleisyyden takia Suomessa ja Euroopassa muutenkin oli huoltoasemilla hyvä tarjonta seosbensan ostajille. Kuvassa esimerkkinä Shell-huoltoasema Nelostien varrelta Pulkkilasta joskus 1960-luvun puolimaissa. Keskellä kuvaa olevat pumput tarjoavat molemmat prosenttibensaa. Tutun mehumaijamallin kaverina on kiinteä pumppu, jonka seosprosenttia voi säätää kyljessä olevasta pylpyrystä.**



**Mahdollisesti ensimmäinen erillisvoitelulla varustettu kaksitahtinen: A-mallin Velocette, tämä yksilö vuodelta 1913.**

viiveellä Suzuki julkaisi T20-malliseen Posi Forceksi nimeämänsä oman version aiheesta ja samoihin aikoihin myös Kawa toi A1 Samurai -mallissa Superlube-systeeminsä. Honda tietenkin hiihteli nelitahtisinaan omia latujaan, joten heidän ei tarvinnut olla näissä turnajaisissa lainkaan mukana.

Peruseriaatteeltaan Yamahan Autolube pysyi varsin samanlaisena tuoreöljysysteeminä aina kuusikymmenluvun alusta 80-luvun superpiikkeihin

ja niiden sittemmin kuohittuihin versioihin saakka. Myös RD 500 on varustettu vain hieman muunnellulla Autolubella. Suzuki ja Kawasaki kehittivät puolestaan erilaisia versioita samasta aiheesta. Kawan Superlube muistutti paljon Yamahan versiota ruiskuttaen öljynsä imukanaviin. Myöhemmin Kawasakilta tuli Injectolubeksi nimitetty erillisvoitelu-tyyppinen kehitysversio, jossa osa kampuran petilaakereista sai voitelunsa suoraan öljypumpulta. Tätä



käytettiin esimerkiksi triple-Kawoissa.

Suzukin Posi Force oli myös edellä mainitun määritelmän mukaan erillisvoitelu, sillä se antoi voitelun suoraan myös kiertokangen alasilmukallekin. Kawan tapaan myös Suzuki julkaisi edelleen kehitetyn erillisvoitelun CCI-nimellä (Cylinder-Crankshaft-Injection), tässäkin versiossa osa kampiakselin laakereista sai öljynsä suoraan pumpulta.

Suzuki kehitti kaksitahtisen voitelukiertoa vielä pidemmälle esitellessään -72 Vesipyssyssään SRIS-järjestelmän (Suzuki Recycle Injection System). Keksinön päällimmäisin tavoite on vähentää savutusta. Järjestelmässä kampiakammion painevaihtelua hyväksikäyttäen kierrätetään kammion pohjalle jäänyttä öljyä sylintereille.

## Suotta hyljeksitty

Liekö kysymyksessä kotimainen ilmiö vai mikä, mutta jostain syystä yllättävän monet motoristit ovat vierastaneet tuoreöljy-/erillisvoitelujärjestelmiä. Vanhoista kaksitahtisista keskustellessa törmää yllättävän usein kysymyksiin, onko öljypumppu käytössä vai ajetaanko seosbensalla. Asiasta puhutaan yllättävänkin usein siinä mielessä, ettei läheskään jokaista kaksitahtisen voitelujärjestelmää voi heittää sikseen ja vaihtaa ajamaan seosbensalla.

Tuoreöljyysteemeissä, joissa pumpu toimittaa öljyä pelkästään imukanaan, lienee vaihtoehtoinen seosbensalla ajaminen riskittömintä, mutta Posi Force-, CCI-, Injektolube- ja muissa vastaavissa erillisvoitelujärjestelmissä, joissa osa moottorin laakereista voidellaan suoraan pumpun virtauksella, turmelee pelkällä seosbensalla ajaminen laakereita helposti.

Eikä se seoksella ajaminen absoluuttisen vaaratonta ole ensin mainituissa järjestelmissäkään. Bensan seassa oleva öljy muuttaa polttoaineen viskositeettia – tällä voi olla vaikutuksensa polttoaineen kulkuun kaasuttimessa. Aina-kin polttoaineeseen lisätty öljy on pois bensan määrästä – eli kun kaasarin läpi kulkevan bensan seassa on vaikka neljä prosenttia öljyä saa moottori vastaavasti neljä prosenttia ohkaisempaa



polttoaineseosta. Ja sehän on yleisesti tiedossa, mitä kaksitahtari liian laiha-ta tykkää.

Hyljeksimisen perinne näyttää siirtävän sukupolvilta toiselle: monet nykypäivän mopoilijat ovat näemmä kytkeneet toimivan pumpun pois käytöstä ajaakseen seosbensalla.

Järjestelmät itse vaikuttavat kuitenkin



**Kuussatanen Scott Squirrel -39. Moottorin kyljessä kampuran kohdalla näkyy erillisvoitelun pilgrim-pumppu (kuva: SG2012/CC-BY-2.0).**

erinomaisen toimintavarmoilta. Luulisi ettei karsastus niitä kohtaan johtuisi ainakaan teknisen luotettavuuden puutteesta. Käyttövaijerin katkaemisesta tai pumpun särkyminen lienevät äärimmäisen harvinaisia tapahtumia.

Voisikohan negatiivisen asennoitumisen taustalla piillä takavuosisikymmenten käyttäjälähtöiset ongelmat? Vaikka moka olisi oma, on aina helpompaa syyttää systeemiä huonoksi.

Esimerkiksi varhaisissa pikkupyörissä ei öljyn loppumiselle ollut mitään merkkivaloa, pelkkä tarkistussilmä öljysäiliön kyljessä. Muistettiinkohan öljyn riittämistä vahtia kyllin tarkasti? Tai minkälaista öljyä koneelle tarjottiin? Jotkut varhaisista 2T-öljyistä olivat tarkoitettuja vain esisekoitukseen eivätkä ne toimineet välttämättä tuoreöljyysteemeissä parhaalla mahdollisella tavalla. Esimerkiksi Kawasaki H1:n ohjekirjassa todetaan näin: *“Älä käytä tavanomaisia moottoriöljyjä, voimansiirtoöljyjä tai 2T-perämoottoreille tarkoitettuja öljyjä korvaamaan tehtaan suosittelemia voiteluaineita. Väärien öljyjen käyttö johtaa moottoririkoon”* Myös Suzukin vesipyssyn GT 750:n ohjekirjassa käsketään käyttämään joko tehtaan omaa CCI-öljyä tai viskositeetin SAE 30 kaksitahtiöljyä.

Samaan hengenvetoon kielletään käyttämästä vain esisekoitukseen tarkoitettuja 2T-öljyjä.

Tai osattiinko aikoinaan järjestelmää ilmata, jos putkistoon pääsi kuplia öljytankin pinnan vajotessa riittävän alas tai letkujen irroittelun jälkeen?

## Entisöijän näkökulma

**Juha Hägg** ja **Ari Valtonen** ovat herroja, joiden työn tuloksena on takaisin elämään pelastettu lukuisia vanhoja kaksitahtareita – varsinkin Kawasaki- ja Yamaha-merkkisiä.

Molemmat alan miehet pitävät kaksitahtisten öljyautomaatteja luotettavana tekniikkana. *“Kymmeniä vuosia seissyt pumppu voi olla ihan hyvä ja toimintakuntoinen”*, Juha toteaa. Arinkin Jammuissa Autolubet ovat pelanneet. Toki vanhoissa ja kovaa ajoa saaneissa pyörissä voi entisöinnin yhteydessä huoltamista piisata myös pumpuissa. Ari kertoo purkaneensa pumppuja lähinnä tiiviyn varmistamiseksi. Muutamissa tapauksissa painepuolen palloventtiilissä on ollut roskaa, mikä pahimmillaan aiheuttaa sen, ettei virtausta synny. Tämän takia Ari painottaa, että vanhat tuoreöljysäiliöt olisi syytä pestä perusteellisesti kunnostusten yhteydessä. Myös pumpun kivettyneet tiivisteet saattavat aiheuttaa ongelmia: pumpun tuotto heikkenee, jos ilmaa pääsee virtaukseen mukaan.

Sekä Juha että Ari toteavat järjestelmien vaativan usein huomiota talviseisannon suhteen. Joskus ylhäällä sijaitsevasta säiliöstä saattaa öljyä pääs-

tä valumaan pumpun läpi jopa aina kampikammioon saakka. Ilmiö on riippuvainen käytetystä öljystä, pumpun kuluneisuudesta sekä siitä, mihin asentoon pumppu sattuu pysähtyessä jäämään. Keväällä saattaa olla tarpeen pyörittää konetta tulpatta kampikammioon valuneen öljyn poistamiseksi. Juha vinkkaa laittavansa talveksi säiliöltä tulevan letkun puristimella kiinni, niin eipä ainakaan itseksensä lähde voiteluaine valumaan. Kikka toki vaatii sen, että puristettava letku on joustava ja hyväkuntoinen eikä mikään vuosikymmenten haurastuttama.

Jos säiliö on päässyt tyhjenemään esim. talviseisannon aikana, tai järjestelmää on avattu, on käyttöönottaessa pumppu ja letkut ilmattava. Letkujen täyttäminen lääkeruiskulla on hyvä kikka, Juha mainitsee. Ari kertoo, että joissain Autolube-pumpuissa on jopa käsikäyttöpyörä, jolla saadaan öljy virtaamaan ilman koneen käyttämistä. Tavallisin tapa kuplien poistoon on vetää vajerista pumppu täysille moottorin käydessä tyhjäkäyntiä, mutta tarkimmat jipot löytyvät korjauskäsikirjasta. Pikainen vilkaisu lähikirjaston Haynes- ja Clymer-valikoimaan kertoo, että aika monesti alan teoksista löytyy ilmauksen lisäksi neuvoja myös pumpun tuoton mittaamiseen ja säätämiseen. •

Faktoja tähän tarinaan on kaivettu mainittujen korjausoppaiden ja TM- sekä MP-lehtien lisäksi kirjasta Tragatsch Erwin, Encyclopedia of Motorcycles sekä sivustoilta [global.yamaha-motor.com/stories/history](http://global.yamaha-motor.com/stories/history), [velocetteowners.com](http://velocetteowners.com), [dansmc.com](http://dansmc.com), [oldjapanesebikes.com](http://oldjapanesebikes.com), [oldbikemart.co.uk](http://oldbikemart.co.uk), [kawatriple.com](http://kawatriple.com).



**70-vuotiaan Puchin erillisvoitelujärjestelmä on aika fiksu: se toimittaa öljyn suoraan kiertokangen alasilmukalle tapin sisäistä porausta pitkin. Siksi kiertokangessa ei ole samanlaisia koneistuksia kuin yleensä seosvoiteluissa ajokeissa – verrokkinä IC:n vastaava osa. Kulkeutuisikohan laakerille riittävää voitelua, jos Puchilla ajaisi pelkästään seosbensalla?**



**MZ EM 200 prototyyppi vuodelta -71. Varusteina mm. sähköstartti ja tuoreöljyvoitelu. Tuotantoon saakka tämä ei päässyt. Mitsiin tuli tuoreöljyvoitelu vasta ETZ-mallin julkaisemisen myötä 1980-luvun alussa – ja silloinkin vain vientipyöriin.**

Hienostunut voitelujärjestelmäkään ei välttämättä auta siihen, että kaksitahtinen saattaa kärsiä paljosta kaupunkiajosta. Aikoinaan tämän huomasi varsinkin autokoulupyörien kohdalla. Etenkin kun kiihkeillä nuorilla kuskeilla oli tapana kaasutella joutavia punaisissa valoissa – rän, ränn! Silloin öljypumppu ehtii ruikata lisää voitelua vaikkei sitä vielä tarvittaisi. Kouluajokeille piti välillä käydä antamassa kunnolla ruoskaa, etteivät olisi vallan tukkeutuneet... Kuvassa erään oululaisen autokoulun DT 125 R -87 puhdistusoperaatioissa joskus ysärin varhaisina vuosina.



**Kaksitahtiasiaaj**



# Suuresta MP-kortin uudistuksesta 50 vuotta

Heinäkuussa 1972 nostettiin pitkään pohdittu isojen pyörien ikäraja 18 vuoteen.

**V**iisikymmentä vuotta sitten suomalainen maantieliikenne ylsi murheelliseen ennätysseensä, kun teillämme kuoli ennätysmäiset 1156 ihmistä. Meno oli ollut synkkää aikaisempinakin vuosina, ja asian jamaan ryhdyttiin kiinnittämään huomiota monella taholla.

Meno maanteillä olikin hurjaa. Nopeusrajoituksiahan ei ollut eikä pakollisia turvavälineitä turvavöiden tai kypärien muodossa, eikä moottoripyörien kuljettajilta vaadittu minkäänlaisia koulutusta. Asenteetkin olivat kovin erilaisia kuin nykyään: suorituskyky – nimenomaan huippunopeus ja kiihtyvyys – oli se, millä ajoneuvoja myytiin.

**Kekkosen** jyrähdystä liikenteen turvallisuudesta uudenvuodenpuheessaan 1973 pidetään kotimaisen liikenneturvatyön käännekohtana. Tosin olihan asiaan alettu kiinnittää huomiota jo aiemmin – ja olipa Kekkonen itsekkin ollut asiassa aktiivinen myös edeltävinä vuosina. Turvallisuuden parantamiseen tähtäävistä toimenpiteistä mainittakoon esimerkiksi nopeusrajoituskokeilut, joista ensimmäiset oli tehty jo 1960-luvun alkupuolella.

Moottoripyörien kohdalla yksi ensimmäisistä tapetille nousseista seikoista oli ajokorttiasetuksen muuttaminen – eli käytännössä mp-kortin ikärajan nostaminen. 1950–60-lukujen taittees-

ta lähtien oli ollut olemassa kaksi erilaista mp-korttia: varsinaiset moottoripyörät ja kevytmoottoripyörät. Kevareiksi oli tuolloin rajattu korkeintaan 100-kuutioiset ja maksimissaan 75-kiloiset pyörät. Painoraja oli määriteltä vieläpä märkäpainoksi: puntarilla käytiin täysin tankein. Tällainen kevari ei ollut minkään kansainvälisen standardin mukainen vaan puhtaasti kotimainen ilmiö, mikä aiheutti maahantuojille harmaita hiuksia. Monet isojen markkina-alueiden kevarit eivät sellaisenaan meille kevariksi kelvanneet; esimerkiksi 100-kuutioiset Yamahat Trailmaster ja Twin Jet eivät olleet aikoinaan Suomessa kevareita,



koska ne eivät olleet riittävän keveitä. Niiden puikkoihin pääsi vain varsinaisella moottoripyöräkortilla. Tämä seikka ei kuitenkaan muodostanut kuljettajalle isoa kynnystä, sillä kummankin mp-kortin ikäraja oli sama 16 vuotta. Käytännössä kevarikortin ja varsinaisen MP-kortin ero oli vain hinnassa ja tutkinnon vaatimuksissa.

Isojen pyörien ikärajan nostamisesta näyttää kiertäneen huhuja 1970-luvun alusta saakka. Vuoden 1970 ja -71 Tekniikan Maaailma -lehdet tarjoavat hyvän ikkunan tuohon aikakauteen. Noiden vuosien lukijakirjeitä tutkies- sa törmää usein innokkaiden tulevien motoristien epätietoisuuteen. Oli nimittäin jokseenkin varmaa, että ajokorttiasetus eli isojen pyörien ikäraja tulee pian muuttumaan – ajankohdasta vain ei ollut tietoa. Tietoa ei myöskään ollut ajoneuvoasetuksen muuttumisesta! Eli pahimmassa skenaariossa tulisi käymään niin, että isojen pyörien ikärajan noustessa 18 vuoteen, joutuisivat 16-vuotiaat tyytymään vanhan kevarisäännön mukaisiin alle satakuuti- oisiin.

Tällaisen tilanteen muodostumista vastaan kirjoitti Tekniikan Maaailmassa omalla palstallaan **Tapio Sunell** numerossa 19/-70 "Kuten muistamme, kevytmoottoripyöräksi luetaan sellainen moottoroitu kaksipyöräinen, jonka paino on enintään 75 kg ja moottorin kuuti- tilavuus enintään 100 cm<sup>3</sup>. Tällainen pyörä on useasti jouduttu tekemään jos- takin varsinaisesta moottoripyörämal- lista, jota on kevennetty jopa jarruja



**Markku Sorvisto ja vuoden 1974 Yamaha RD 125. Kevari-ikäisenä Markku ajoi juuri tällaisella**

*pienentäen. Joka tapauksessa alle 75-ki- loinen pyörä on liian kevyt turvalliseen kyyditykseen. Sillä kyydittäähän tällä pyörällä saa. Tähän kun vielä yhdistetään se, että ajaja miltei poikkeuksetta on kokemattomin mahdollinen, tuntu- vat turvallisuusnäkökohdat hieman ky- seenalaisilta. (...) Jokainen moottoripyö- rällä useita vuosia ajanut harrastaja on vakavasti sitä mieltä, että 16- ja 17-vuo- tiaan taidot ja usein voimatkaan eivät riitä suuriin pyöriin. Mutta toisaalta on turha rajoittaa tämän ikäkauden ajurit ajamaan turvallisuudeltaan ky- seenalaista nykykevytmoottoripyörää. Pantakoon siis kevytmoottoripyörä- raja 125 cm<sup>3</sup> ilman painomaksimia,*

*ja jos valtio ajattelee menetettyjä mp- veromarkkoja, älköön kytkettäkö ke- vytmoottoripyörän verokäsittettä näihin 125-kuutioisiin; olkoon ne normaalin mp-veron alaisia, niin ei tule valtiolle tappiota." (TM 19/-70 s.135)*

Vuosi 1971 oli kevari-ikäisille motoristinaluille tuskastuttavan jän- nää aikaa. Aiempien tietojen tai hu- hujen perusteella uusi ajokorttiasetus saattaisi tulla voimaan jo vuoden -71 puolella. Vielä loppukesästä Tekniikan Maaailman numerossa 17/-71 toimittaja **Mikko Merikoski** vastaa jälleen yhteen lukijakysymykseen kertoen kevariase- tuksen olevan ministeriössä edelleen pohdinta-asteella.



## Satapiikeistä kevereita!

Syksyn edetessä ryhtyi kevariasia kui- tenkin selviämään. Jo seuraavassa numerossa 18/-71 Tapio Sunell kir- joitti omalla palstallaan: "Moottori- pyöräkansa on saanut viimevuosina kiristellä hampaitaan monen niin epä- johdonmukaiselta tuntuvala asetuksen vuoksi. On ollut tyyppikatsastuksen ies.

**Mainio esimerkki vanhan "max. 100 cm<sup>3</sup>" -kevarisäännön mukaisesta kevytmoottoripyörästä: Kawasaki GA2-A. Luistiohjattu 90 cm<sup>3</sup> moottori ja n. 10 hv.**



Mp-kortin ikäraja uudistuksen lisäksi myös 80-lätkä täyttää 50 vuotta. Lätkä oli aikoinaan ajoneuvolajikohtainen ja koski ensimmäistä ajokorttivuotta. Eli jos lätkä ehti roikkua kevarin takalokarissa vähintään vuoden, ei sitä tarvinnut 18-vuotiaana AB-kortin hankittua käyttää kuin autossa.



*On ollut vertaansa hakeva kevytmoottoripyöräasetus. (...) Niin, ja sitten se, että 16-vuotias kun ajokortin saa, niin mikään mahti rahaa lukuunottamatta ei estä häntä ostamasta ensimmäiseksi kulkuneuvokseen vaikka yli 200 km/h kulkevaa Honda CB 750:ä! On ollut mietteen sijaa...*

*Mutta nyt on liikenneministeriösä pantu järkevien uudistusten tekoon vauhtia ja tuloksia rupesi rapisemaan 10. syyskuuta. Ja sellaisia uudistuksia tulikin, että uskomus yhteiseen hyvään alkaa saada sijaa mielissämme. Tärkein syyskuun muutos koski kevytmoottoripyöräasetusta: pois häipyi mm. enimmäispainoraja ja tilalle tuli ainoastaan moottorin kuutiotilavuuden rajoitus, joka on alle 125 cm<sup>3</sup>. Tämä muutos jos mikään tulee edistämään liikenneturvallisuutta, ja siinä samalla saattamaan tyytyväisiksi ne 16–18-vuotiaat, jotka joutuvat ajokortt uudistuksen yhteydessä tyytymään kevytmoottoripyörän ajoon oikeuttavaan ajokorttiin.*

*Tätä mielekästä muutosta tervehtivät maahantuojat ja valmistajatkin ilolla;*

*nythän on vihdoin mahdollisuus kehittää kevytmoottoripyörää turvallisuutta silmälläpitäen, eikä suinkaan jotakin kevennystä (maksimipaino), jonka tulos on vastoin turvallisuutta. Tervetullut on uusi alle 125-kuutioinen kevytmoottoripyörä.”*

Noina moottoripyöräilyn kuohuvina vuosina Tekniikan Maaailman mp-toimittajat Tapio Sunell & Hannu Lindell kirjoittivat jutuisaan moottoripyöriä koskeneista sääntöuudistuksista kriittisesti ja paikoin jopa kärkevästi – mutta aina hyvin perustellen. Teksteistä päätellen toimittajilla oli hyvät yhteydet ministeriön herroihin. Epäilemättä jutut on luettu myös päättäjien taholla. Tuskin on liioittelua olettaa Sunellin ja Lindellin toimineen myönteisin tuloksin moottoripyöräilevan kansanosan puolestapuhujina.

Jos muuten tuo edellä mainittu päiväys 10.9.1971 kuulostaa tutulta mp-historiallisesta yhteydestä, niin kyseisellä päivämäärällä poistui Suomessa myös etupään rekisterikilven pakollisuus moottoripyöristä (siitä enemmän

Huimis 4/-21).

1970-luvun alun breshneviläistä byrokraatiaa kuvannee ajoneuvoasetuksen muuttumista seurannut mielenkiintoinen kuvio. Vanhan kevarisäännön aikana ennen 10.9.-71 rekisteröidyt satapiikit olivat tietenkin olleet varsinaisia moottoripyöriä. Eli vaikka kevarin kuutiotilavuusraja nostettiin, se ei tarkoittanut että kevarikorttilainen saisi automaattisesti ajaa kaikkia satapiikkejä – koskapa vanhan piikin rekkariotteessa ei lukenut taikasanaa “kevytmoottoripyörä”. Vanhankin piikin saattoi toki rekisteröidä kevariksi teettämällä konttorilla muutoskatsastuksen.

## Uudet Ikärajat

Pian syksyllä -71 muuttuneen ajoneuvoasetuksen perään muuttui seuraavaksi ajokorttiasetus. Muutokset tulivat voimaan 50 vuotta sitten heinäkuussa

Autokoulut ryhtyivät isommassa mittakaavassa hankkimaan moottoripyöriä vasta MP-ajokorttiuudistuksen myötä.

Opetuskäytöstä poistuneet pyörät myytiin useimmiten eteenpäin, montaa ei varmaankaan ole päässyt suoraan kouluajosta eläkkeelle. Mutta ainakin yksi tällainen on maassamme säästynyt! Ylivieskalaisen Autokoulu Klemetin 1978 hankkima Suzuki GT 125 on kuin eilen kouluajosta pysäköity – lakisääteinen plakaatti takalokarissa ja julmetun kokoinen Suomi-mallin roiskeläppä yhä tallessa. Mittarissa vain niukasti yli 8000 km.



Edellisen aukeaman Kawan lisäksi toinen hieno esimerkki vanhan kevarisääntöön aikaisista suosikeista olkoon tämä Ari Valtosen entisöimä Yamaha YGS1-F (73 cm<sup>3</sup>, 7 hv/7000r/min).

1972. Siitä lähtien yli 125-kuutioiset pyörät vaativat A-kortin ja 18-vuoden iän. Kevarikortin nimi muuttui KT-kortiksi (kevarit max. 125 cc ja traktorit) ja sen sai perinteiseen tapaan 16-vuotiaana.

Paljon muuhun ei uudistuksessa koskettu kuin ikärajoihin. Onkin mielenkiintoista, että vaikka maassamme on monilla elämänalueilla uskottu koulutuksen voimaan, niin liikenneopetuksen potentiaalia ei nähty silloin – eikä sitä ole kunnolla ymmärretty aina myöhemminkään.

Uudistuksen jälkeenkään ei kevarikorttiin vaadittu minkäänlaista koulutusta. Teoriapuolen tutkinto oli edelleen helppo: kysymyslomakkeet olivat täsmälleen samat kuin ne, jotka sai ostaa autokoulusta. Tietoa ei siis

teoriakokeen läpäisyyn tarvittu, ulko-opettelu riitti. Uudistus toi sentään ajokokeen pakolliseksi myös kevarikortin havitteljalle. Aiemmin ajokokeen vaatiminen oli ollut katsastusmiehen harkinnassa.

Isojen pyörien A-korttiin tuli sentään mukaan pakollista ajo-opetusta. Vaadittava määrä oli alkuopetus + 10 ajokertaa (ä 25 min). Sen saattoi hankkia autokoulusta tai ottamalla harjoitteluluvan muutamaksi päiväksi. (TM 18/-72 s.146)

Ajotutkinto ei ollut KT- tai A-kortin kohdalla vielä uudistuksen jälkeenkään kovin vaativa. Vasta -74 kuvioon lisättiin käsittelykokeet; jarrutukset ja pujottelut. Itse ajokokeessa mp-kuljettaja otettiin yleensä ajamaan autokorttikokelaan perässä. Katsastusmies seurasi



mp-kokelaan ajoa peileistä, sikäli kun autokokelaan tarkkailulta ehti. Vasta 1970-luvun puolivälissä radiopuhelinten yleistymisen myötä ajotutkinto oli vaativampi pyöräkuskin ajaessa tutkinnon vastaanottajan edellä.

Kesän 1972 uudistukset eivät poistaneet myöskään sitä turvallisuusongelmaa, että autokortin ajaja sai edelleen automaattisesti myös moottoripyörän ajo-oikeuden. Epäkohdasta keskusteltiin jo tuolloin laajalti moottorialan lehtien lisäksi virkamies- ja poliitikko-tasolla, mutta kesti vielä viitisentoista vuotta ennen kuin asiaan saatiin viimein muutos. •

# Kauhajoella on ajettu moottoripyörillä kilpaa jo 70 vuotta

**K**auhajoella moottoripyöräurheilua on harrastettu kilpailumielessä jo 70 vuotta. Jo vuonna 1951 kauhajokiset kokoontuivat Seinäjoen moottorikerhon alajaostoksi ja ensimmäinen maaratakisa Kauhajoen raviradalla ajettiin kesällä 1952. Rataa pidetään edelleen yhtenä Suomen nopeimmista.

## Edelläkävijä

Seuraavana vuonna avattiin raviradan keskelle tehty speedwayrata avajaiskilpailulla. Tuolloin kisailmoituksessa kerrottiin sen olevan vasta kolmas speedwayrata Suomessa.

Vuoden 1953 marraskuussa harrastajat kokoontuivat perustamaan omaa kerhoa Kauhajoelle. Ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin **Aarne Heljakka**. Alkuvuosien maaratakuljettajia

olivat **Esa Salo, Veikko Ala-Keturi ja Olli Rinne-Laturi**.

Kansallisten kisojen lisäksi raviradalla ajettiin muun muassa pohjoismaisia maaotteluita. Katsojaennätys on huikeat 6 000 henkeä.

1960-luvulla kerhoaktiiveja olivat **Juhani Aalto, Matti Viitala, Alpo Korpela ja Pauli Ristolainen**. Seuraavalla vuosikymmenellä puuhamiehiksi astuivat nuoret harrastajat **Hannu Loukko, Tapio Loukko, Raimo Niemi, Mauri Kuusisto, Seppo Rinne-Laturi, Mikko Kuusela ja Erkki Muurimäki**.

Toiminta oli monipuolista. Kesä- ja talvikisojen lisäksi moottorikerho järjesti yhdessä Autoliiton kanssa liikennekilpailuja sekä tarkkuusajoja. Eräänä kesänä vuokrattiin lasten liikennekautunki, jossa ohjattiin lapsia liikennekäyttäytymisen saloihin.

1970-luvun lopulla kaksipyöräisten

harrastus alkoi hiipua ja autourheilu valtasi alaa. Kerho osti Sotkan alueelta maa-alueen moottorirataa varten. Aluksi moottorikerho piti uudella radalla kisoja yhdessä Autoliiton kanssa, mutta kun autourheilun harrastajat perustivat oman seuran, moottorikerhon toiminta nukahti.

## Uusi alku

2000-luvun alussa tuolloin Kauhajoella asunut **Mika Räsänen** kuulutti laji-ihmisiä herättämään moottorikerhon uuteen eloon. Vuonna 2003 ja 2004 ajettiin jälleen maaratakisat, mutta sen jälkeen ei hevosväen kanssa enää päästy yhteisymmärrykseen. Speedwayrata oli jo vuosia aiemmin kadonnut raviradan keskeltä.

Heti uuden toiminnan alettua oli selvää, että oma speedwayrata pitää

**Cross country on Kauhajoen moottorikerhon tuoreimpia lajeja. Lähtörivistö on komea..**







**Kauhajoella on ajettu myös jäspeedwayn MM-karsintakisa.**

saada. Sille löytyikin paikka autourheiluradan vierestä Sotkasta ja rata valmistui EU-rahoituksen turvin keväällä 2006. Kerholla oli omia kuljettajia **Jan-Eric Korkeamäki, Olli Heikkilä, Jere Mattila, Markku Autio, Vili Mattila ja Vili Hautala** sekä Jokerit-joukkue, joka menestyi SM-liigamitaleille asti kausilla 2009 ja 2010.

Seuraava askel oli rakentaa speedwayradan ympärille maarata. Euroopan mallin mukaan siitä tehtiin ravirataa lyhyempi; 650 metriä. Avauskisa ajettiin 2012. Radalla on ajettu useita SM-kisoja. Maaradalla ovat kerhon kuljettajista kisanneet Mauri Kuusisto, Jan-Eric Korkeamäki, **Mika Tuurinmäki, Juhani Korkeamäki, Markku Autio, Reino Koivuluoma** ja viimeisimpänä **Jukka Rantamäki**.

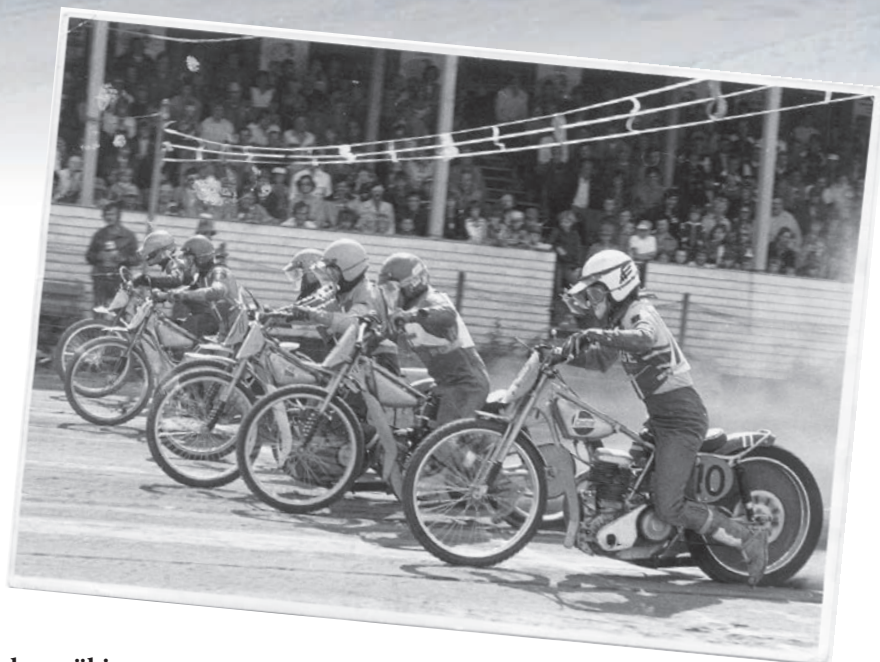
Samaan aikaan maaradan kanssa valmistui motocrossrata. Tällä hetkellä sitä kuluttaa eniten juniorikuljettaja **Konsta Haahka**. Crossirataa käytetään myös osana cross country -kisareittiä.

Talvikisat tulivat mukaan pian. Jääratakisoja pidettiin lähes kymmenenä talvena Nummijärven jäällä. Jäspeedwayssa on kisattu niin SM- kuin PM-tasolla sekä Suomi-Ruotsi -maaottelu. Aluksi ratoja jäädytettiin vaihteleviin paikkoihin, mutta viime vuosina pitkillä piikeillä on ajettu Sotkan speedwayradalla.

## Uutuuslaji

Elokuussa Kauhajoen moottorikerho tekee jälleen uuden aluevaltauksen, kun Legends-autot kisaavat maaradalla 20. elokuuta. Kyse on Legendsien sorasarjasta, joka alkoi heinäkuun alussa Seinäjoen speedwayradalta. Sarjan päätöskisa on syyskuussa Forssan Pilvenmäen raviradalla. Legends-kuljettajat kävivät kesäkuussa ottamassa tuntumaa Kauhajoen maarataan ja kommentit olivat positiivisia.

Talkootyö on kautta vuosikymmenten ollut Kauhajoen moottorikerhon kantava voima. Moottoripyöralajeista kiinnostuneita toivotaan edelleen mukaan, jotta kerho pysyisi voimissaan seuraavatkin 70 vuotta. •



**10.7.1977 Kauhajoen raviradalla ajettiin Suomi-Norja -maaottelu. Sisäradalta lähtien Norjan Rune Juritzen, Reijo Koski, Norjan Jan Jacobsen, Håkan Storm, Norjan Jon Langsholt ja Reima Lohkovuori.**

**Elokuussa kerho ottaa jälleen uuden lajin valikoimaansa, kun Legends-autot kisaavat maaradalla.**



# Itämaankiitäjien alkuvuosi 2022

Kiiltoa, kiittoa ja kirkkoa

**S**uomen itäisimmän VMPK:n aluekerhon toiminta on ollut aktiivista jo pitkään, eikä innostuksen vähenemisestä ole mitään merkkejä. Kiitäjillä, kuten porukka itseään kutsuu, on ahkerassa käytössä oleva WhatsApp -ryhmä. Sen kautta saadaan tietoa jaettua helposti ja nopeasti, sen kautta saa hankittua neuvoja teknisiin ongelmiin ja se toimii myös osien ja kokonaisten kaksipyöräisten myyntikanavana. Myös Kiitäjien Facebook -sivusto on aktiivisesti käytössä. Perinteistä kirjepostia ei ole sitäkään vielä kokonaan unohdettu, muutaman kerran vuodessa tulee paperinen jäsenkirje.

## Vappuajelu

Joensuun perinteisiin kuuluu vappuna järjestettävä vanhojen ajoneuvojen kokoontuminen raviradalle ja sen jälkeen paraatijoukko kaupungin halki. Itämaankiitäjät oli tehnyt raviradalle hienon osaston, jossa moottoripyörät oli ryhmitelty vuosikymmenittäin. Tavoitteena oli erityisesti tuoda esiin 1980- ja 1990- lukujen museoikäisiä kaksipyöräisiä, joita monet eivät miellä museoikäisiksi ja joiden toivottiin kiinnostavan nuorempaa yleisön osaa. Tässä onnistuttiin varsin hyvin. Muutenkin tapahtuma oli parin vuoden pakollisen koronatauon jälkeen erittäin suosittu.

## Sinkitys ja keltapassivointi

Useat moottoripyöriä ja mopoja kunnostavat haluavat tehdä mahdollisimman paljon itse. Maalauksen monet luovuttavat ammattilaisten tehtäväksi, mutta esimerkiksi sinkityksen uudistaminen on mahdollista tehdä itsekin. Mainio johdatus aiheeseen löyty moniosaja **Timo Haposen** sivuilta [www.timohapponen.net](http://www.timohapponen.net) Moottoripyörässä on melko vähän sinkittyjä osia. Sinkityksiä tekevät yritykset eivät ole kovinkaan innostuneita pienistä töistä ja sen vuoksi töiden aikataulut venyvät helposti pitkiksi. Siksi mahdollisuus tehdä sinkitys itse kiinnostaa.

Kiitäjillä oli alkukevästä tilaisuus tutustua harrastajaan, joka on tehnyt sinkityksiä ja keltapassivointeja itse ja saanut aikaan erinomaisia tuloksia. Kiitäjien tapahtumiin tulee



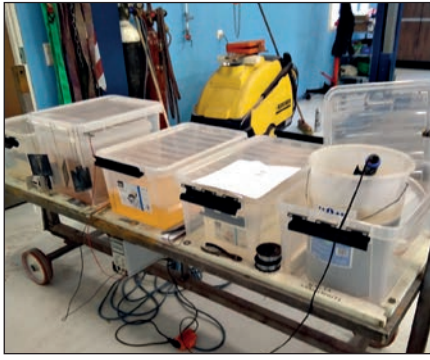
Museoikäistä kalustoa Mankista Wingiin.

aina mukavasti osallistujia, mutta tämä tilaisuus oli osallistujien määrässä omaa luokkaansa. Kolmisenkymmentä harrastajaa kuuli ja näki miten työ tehtiin. Mieleen jäi, onnistuneen lopputuloksen lisäksi, moneen kertaan toistettu kehoitus tehdä osien puhdistus todella huolellisesti. Kun halutaan siistiä pintaa pitää sinkittävä osa puhdistaa mekaanisesti ja liuottimella pesemällä, ja varmuuden vuoksi useaan kertaan. Viimeinen puhdistus ennen sinkitystä tehdään hapolla.

Itse prosessi ei näytä juuri miltään, mutta valmis sinkitty ja sen jälkeen vielä keltapassivoitu osa on suoraan sanottuna kaunis. Prosessia ei kannata yrittää nopeuttaa, se pilaa lopputuloksen. Prosessin aikana muodostuu haitallisia kaasuja ja se on aina tehtävä hyvin ilmastoidussa tilassa.

## Polvijärven motoristikirkko

Perinteeksi muodostunut alkukevään motoristikirkko keräsi taas joukon Kiittäjiä Polvijärvelle. Kirkonmenojen jälkeen ajettiin letkassa juomaan nokipannukahvit. Pappi oli sivuvaunumoottoripyörän kyydissä kuten aikaisempinakin vuosina.



**Oikeaan järjestykseen laitettut astiat helpottavat prosessin läpikäyntiä. Osien huuhtelu jokaisen työvaiheen jälkeen on tärkeää.**

**Sinkitty ja keltapassivoitu osa on kaunis. Ruosteen tekemät rosot näkyvät, mutta korroosion kesto on taas alkuperäisellä tasolla.**



**Naarvan kylästä pääsee Susitaipaleen vaellusreitille, jos patikointi kiinnostaa. Kiitäjät jatkoivat matkaa kuitenkin moottoripyörillä.**

## Kiitäjät Gelände

Pohjois-Karjalassa on hienoja ajeluteitä. Kevätkokouksessa oli puhetta sorateitä pitkin tehtävästä päiväretkestä, jolle annettiin työnimeksi Kiitäjät Gelände, eli Kiitäjien maastoretki. Reitiksi valittiin Koitereen ympäri kiertävä reitti. Matkaa kertyi Joensuusta lähtien kaksi ja puolisataa kilometriä ja noin puolet reitistä oli soratietä. Maastoajoon viittaava nimi ja vallinnut epävakainen sää saattoi vähän pelottaa osallistujia, mutta seitsemän kiitäjää lähti kuitenkin matkaan. Koko viikon piinannut sade väistyi sopivasti lauantaiksi ja matkaan lähdettiin poutasäässä. Ajokalustoa oli monenlaista, matkakäyttöön optimoidusta IC:stä full dresser Harley-Davidsoniin, maastoajoon muokattu bokseri-BMW olisi mennyt vaikka metsäpolkuja, ”katumaasturi” Honda Crosstourer taas viihtyi paremmin tien puolella.

Matkaa tehtiin reippaasti, sekä kestopäällysteellä että soralla. Mistään hurjastelusta ei tietenkään ollut kyse muttei myöskään hiiviskelty jalat maata

laahaten. Reitille osui mielenkiintoisia paikkoja. Heti alkumatkasta ohitettiin Salpalinja, joka on edelleen monessa paikassa hyvin näkyvillä maastossa. Esimmäinen tauko otettiin Lylykoskella, sopivasti reilun puolen tunnin ajon jälkeen. Matka jatkui Huhuksen kautta Ilomantsin Naarvaan, jossa pysähdettiin jaloittelemaan ja ihailemaan hienoa vaaramaisemaa.

Naarvan jälkeen reitti vei ensin Telttakankaantietä ja sitten Lutintietä Koitereen rantaan. Puun kuljetuksen muutos kumipyörille näkyi selvästi Ertonniemen entisen tukkisataman raunioilla. Laitureista ja rampista oli vain muutamia osia enää näkyvillä. Palasimme takaisin Suomuntielle, joka menee Patvinsuon kansallispuiston halki. Viimeinen tauko pidettiin Suomen tuvalla, jossa evästeltiin ja juotiin kunnan pannukahvit.

Paluumatka vei Uimaharjun ja Enon kautta Joensuun suuntaan, kestopäällystettyä mutta mukavan mutkaista tietä pitkin. Kuuden tunnin retken jälkeen mieliala oli reipas. Mukava retki ja viimeistään ensi vuonna mennään taas uudestaan. •



# Kisarannassa kilpaillaan jälleen moottoripyörillä!

**K**isaranta Kangasalan keskustan kupeessa on viime vuosina tullut tutuksi monien tanssien myötä, mutta elävää musiikkiakin kaikenikäiselle yleisölle mahtuu Kisarannan historiaan. Harva kuitenkin tietää, että jo 1960-luvulla Kisarannassa on ajettu moottoripyörillä. Samoihin aikoihin vuonna 1966 perustettiin myös kilpailun järjestänyt Kangasalan Moottorikerho. Kilpailut Kisarannassa jatkuivat myös 1970-luvullakin, mutta tämän jälkeen olikin pitkä tauko ennen seuraavia kilpailuita.

Tilanne muuttui vuonna 2020, kun **Harri "Hate" Penttilä** yhdessä Classic Motocross Finlandin ja Kangasalan Moottorikerhon kanssa ideoivat kaksipäiväisen ajotapahtuman lokakuun alkupuolelle Kisarantaan herättämään vanhoja perinteitä henkiin. Juuri tuolloin vuoden 2020 keväänä koronaviruksen aiheuttama pandemiatilanne oli pysäyttänyt käytännössä kaikki tapahtumat koko maan laajuisesti. Näin ollen Kisarannan tapahtuma jäikin tuona vuonna ainoaksi Classic-tapahtumaksi. Lokakuun alun upean sään myötä Kisarantaan järjestyikin huikea mahdollisuus päästä pitkän tauon jälkeen kilpailemaan, vaikka tiukasti voimassa olevien koronarajoitusten ja -ohjeiden mukaisesti.

Kisarannan moottoriturheiluhistorian alkuvuosinakaan paikalla ei koskaan ole ollut virallista rataa tai reittiä vaan se on aina tehty kunakin vuonna erikseen. Näin tehtiin myös vuonna 2020, kun Harri Penttilä ahkeroi useiden kymmenien tuntien edestä reittiä kuntoon kilpailuviikonloppua varten. Tehty työ ei mennyt hukkaan vaan reitti sai paljon positiivista palautetta!

Kokonaisuudessaan koronavuo-



den 2020 järjestetty ajotapahtuma sai paljon kiitosta ja tapahtumaa toivottiinkin useaan kertaan myös vuodelle 2021. Positiivisen palautteen johdosta tapahtumaa lähdettiinkin suunnittelemaan vuodelle 2021 jo hyvissä ajoin kesällä. Mukaan järjestelyihin saatiin Classic Motocross Finlandin ja Kangasalan Moottorikerhon toimijoiden lisäksi myös apua paikallisilta toimijoilta. Lisäksi viime vuoden kilpailuviikonloppuun saatiin Classic Motocross -luokkien lisäksi mukaan myös QUAD-luokat sekä sivuvaunu- luokat. Mukaan myös apua paikallisilta toimijoilta. Lisäksi viime vuoden kilpailuviikonloppuun saatiin Classic Motocross -luokkien lisäksi mukaan myös QUAD-luokat sekä sivuvaunu- luokat sekä sivuvaunu- luokat. Mukaan myös apua paikallisilta toimijoilta. Lisäksi viime vuoden kilpailuviikonloppuun saatiin Classic Motocross -luokkien lisäksi mukaan myös QUAD-luokat sekä sivuvaunu- luokat.

tuman palaute oli positiivista ja moni kertoi jo odottavansa vuotta 2022!

Tänä vuonna Kisarannassa kilpailaan muutamaa viikkoa myöhemmin kuin parina edellisenä vuonna. Kilpailu järjestetään ainakin Pirkanmaan alueella koululaisten syyslomaviikolla (viikko 42), kun **lauantaina 22.10.2022** ajetaan Classic-luokissa ja **sunnuntaina 23.10.2022** radalle pääsevät muun muassa QUAD-luokat sekä sivuvaunu- luokat. Kilpailussa ajetaan tänä vuonna vain kansallisissa luokissa.

Lauantain kilpailupäivän ja palkintojen jaon jälkeen Kisarannan illassa kuullaan myös elävää musiikkia, kun Kormus-bändi saapuu vauhdittamaan lauantai-illan tunnelmaa! Totta kai Kisarannasta löytyy loistavan kisatunnelman lisäksi myös perinteiseen tapaan kismakkarat ja kahvio – ja ken tietää, mitä tässä parin kuukauden aikana vielä keksitäänkään!

Tuoreita kuulumisia ja uutisia tämän vuoden Kisaranta-Cross 2022 -tapahtumasta voi seurata kilpailusivustoltamme (<https://www.kamoke.fi/kisaranta>) tai sosiaalisen median kanavissamme @kisarantacross-nimellä sekä Facebookista että Instagramista!

# Pyynikin ajot – 11.9.2022

90 vuotta ensimmäisistä kilpailuista

Pyynikinajo oli Tampereen Pyynikillä ajettu moottoripyöräkilpailu, joka ajettiin vuosina 1932–1971 yhteensä 34 kertaa. Ajot jätettiin järjestämättä sodan takia vuosina 1940–1945.

Pyynikinajojen kulta-aika sijoittuu 1960-luvun alkuvuosiin, jolloin Pyynikillä ajettiin MM-tasolla. Viimeisen keran Pyynikillä kilpailtiin 1971.

Pyynikillä on järjestetty muistoajot vuosina 1991, 2000, 2015, 2018 ja nyt jälleen tänä vuonna. Muistoajoissa rataa

kierretään näytösluonteisesti vanhoilla kilpamoottoripyörillä.

Pyynikinajoista puhuttaessa ajatus siirtyy välittömästi moottoripyöräkilpailuihin, mutta Pyynikillä on ajettu kilpaa myös autoilla. ”Pyynikillä ajoivat myös autot kilpaa vuosina 1966–1967”, kertoo syyskuisia muistoajojen pääjärjestäjä **Reijo Hietanen** Suomen Veteraanikilpamoottoripyöräkerhosta. •

## Sunnuntai 11.9.2022 ohjelma

- 09:00–11:00 Katsastus
- 10:00 VARIKKO AUKEAA
- 10:30 Ohjaajakokous
- 10:40 Ohjaajakokous Moro-kuljettajat
- 13:10 & 14:40 KESÄTEATTERILLA ESITYKSET
- 11:00–11:30 Esittelykierros / kuljettajat, Vehoniemen Automuseo/kuorma-autot, joita seuraa kilpa-autot + Moro-pyörät
- 11:30–12:10 RATA AUKI LIIKENTEELLE
- 12:15–13:00 NÄYTÖSAJO 1 ja 2. Kilpa-auto johtaa näytösajoa
- 13:00–13:40 RATA AUKI LIIKENTEELLE, TEATTERIESITYS
- 13:45–14:30 NÄYTÖSAJO 3 ja 4. Kilpa-auto johtaa näytösajoa
- 14:30–15:10 RATA AUKI LIIKENTEELLE, TEATTERIESITYS
- 15:15–15:40 MORO-PYÖRÄT. Kilpa-auto johtaa näytösajoa
- 15:40 Tapahtuma päättyy

## Näytösajojen aikataulu:

- 12:15–13:00 2 LÄHTÖÄ
- 13:45–14:3 2 LÄHTÖÄ
- 15:15–15:40 MORO-pyörät

Taukojen aikana Pyynikin kesäteatterilla maksuttomia esityksiä.

Tapahtumaan on vapaa pääsy!



Veteraanimoottoripyöräklubin

# Kerhotuotekauppa



<b>College asu</b> L harmaa	50 €
<b>College paita</b> siniharmaa S-4XL	42 €
<b>Heijastava pipo</b> Merinovillaa vuori puuvillaa	22 €
<b>Irkkulippis</b> tummanharmaa (nahkamerkki)	25 €
<b>Irkkulippis</b> vaaleanharmaa (nahkamerkki)	25 €
<b>Lasten t-paidat</b> pinkki ja vaalean vihreä koot: 90/100,110/120, 130/ 140	10 €.
<b>Aikuisten college-takki</b> Koot: S- XXXL hinta tumman sininen	40€
<b>Lippis</b> tummanharmaa, sininen nahkamerkillä	15 €
<b>Hihamerkki</b>	5 €
<b>Huppari</b> musta brodeeraus selkäpuolella ja edessä	45 €
<b>Korvatulpat</b>	3,5 €
<b>Lehtikansio</b> Huimapyörille	8,5 €
<b>Nahkavyö</b> logo-soljella	65 €
<b>Puuvillaneule</b> harmaa (nahkamerkki hihassa)	80 €
<b>Pinssi</b>	3 €
<b>Pyörämerkki</b> valettu	25 €
<b>Sadetakki</b>	32 €
<b>Eco soft shell</b> -takki, musta	100 €
<b>T-paita</b> -tumman sininen S-4XL	20 €
-punainen S-4XL	20 €
<b>T-paita</b> -musta-oranssilla taskulla	20€
<b>T-paita</b> musta S, XL,XXXL ja pullon vihreä S,M	10€
<b>Takki</b> harmaa L ja XL	40€
<b>Takki</b> musta L, XL ja XXL	40€
<b>Tarra</b>	1€
<b>VMPK 25v-historiikki</b>	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](mailto:olavi.kaario@kolumbus.fi)



# MP - ROMPETORI



**Lauantaina 20.8. 2022 klo 09.00 – 15.00**  
**osoitteessa Kartanonkuja 5-6, 28430 Pori**

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n Satakunnan aluekerho Lännen Lokarit järjestää taas suosituksen moottoripyörien ja mopediin varaosien ja ajo-varusteiden rompetorin kerhon piha-alueella. Ei sisäänkäyntimaksua!

Myyntipaikka on noin 3m x 5m ja se maksaa 20,00 €, käteismaksu. Isomman paikan hinnoittelu menee samassa suhteessa. Alueelle voi tuoda myytävää tavaraa jo perjantaina 19.8. klo 18.00 alkaen.

Paikalta saa ostaa grillimakkaraa, kahvia ja juotavaa. Siellä pidetään myös vanhojen moottoripyörien näyttely.

Paikalle on opastus Tampereen ja Helsingin teiltä maamerkinä Pekkaniskan nosturit. Pihassa on rompetorin aikana myös Niwelcon peräkärrymyyntiä.

Rompetorin tuotto menee kokonaisuudessaan VMPK:n Satakunnan aluekerhon toiminnan tukemiseen.

**Tiedustelut ja paikkavaraukset 15.8. mennessä:**

**Tapio Merilehti, puh. 040 – 532 8340, sähköposti [tapio.merilehti@gmail.com](mailto:tapio.merilehti@gmail.com)**

**Tervetuloa!**

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

## Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi!

Satakunnan aluekerhon ajokausi on pikku hiljaa kääntymässä loppupuolelle, mutta vielä on kesää jäljellä. Tähän mennessä sää on suosinut Kokemäkiajoa ja Satakunta-ajoa, joista molemmissa osanottajamäärä oli 40 paikkeilla. Lähialueen viikoittaisissa mp-kokoontumisissa kerhomme jäseniä on ollut mukana jonkin verran, toki paljon enemmänkin olisi voinut olla.

Tätä kirjoitettaessa on isommista ajotapahtumista vielä jäljellä Pori-Tampere ajo, joka ajetaan saamiemme tietojen mukaan 13.8. Perinteiseen tapaan tulemme järjestämään syyskuussa kauden päättävän ajon jossakin päin Satakuntaa. Viimeksi kierrettiin Karhijärvi isolla porukalla.

Viimevuotiseen tapaan järjestämme 2-pyöräisten varaosien ja varusteiden rompetorin kerhon piha-alueella 20.8. klo 09.00 – 15.00. Tapahtumaan halutaan vanhoja pyöriä näytille. Toivotaan, että sää suosii ja saadaan paljon myyjiä ja ostajia tapahtumaan. Tervetuloa!

Kerhotilaan otetaan moottoripyöriä ja mopoja säilytykseen ympäri vuoden. Tavoitteena on saada viime vuotiseen tapaan tila täyteen talvea varten ja pyörän voi tuoda säilytykseen kuka ja koska tahansa. Ilmoitukset Juhaniille puh. 044-978 1806 tai Artolle, puh. 044-297 9885. Välittäkää tätä tietoa eteenpäin!

Tulevista tapahtumista ilmoitetaan tarkemmin syksyn jäsentiedoitteessa, Huimapyörälehdissä sekä Lännen Lokarien internet- ja facebook-sivuilla.

*Juhani Salminen*, aluekerhon tiedottaja

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



# Stadin Pärtsärit

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

Ajjokelit ovat kyllä suosineet ja toivotaan että jatkuvat pitkälle syksyyn. Tässä tietoa tulevista tapahtumista/kokoontumisista elokuussa **10.08.22** Backas Kesäkahvila ja **17.08.22** ajeluilta lähtö klo 17.30 Backas Kesäkahvilan edestä. Syyskuussa **04.09.22** Syyslaukka lähtö klo 10.00 Ilmailumuseon pihasta. Syksyn ensimmäinen kerhoilta Ilmailumuseolla **14.09.22** klo 18.00

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](http://www.stadinpartsarit.net) lisäksi voi aina myös soittaa p.040 502 4126 jos ei ole nettiä käytettävissä.

Terveisin *Liisa*

Hyvä ystävämme ja  
pitkäaikainen kerhomme jäsen

**Keijo ”Keka” Savinainen**

1940 – 2022

On nukkunut ikiuneen

Muistoa kunnioittaen  
Veteraanimoottoripyöräklubi ry  
Helsingin kerho



## TERWAPALSTA

### VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 4/2022

Tapahtumakesä on kiihkeimmillään. Päällimmäisenä on tietenkin 46. Veteraaniralli, jonka järjestelyt sitovat aikaamme juuri nyt eniten. Muutakin kuitenkin tapahtuu, joten tässä listausta loppukesän tapahtumista.

Viikoittaiset kokoontumiset jatkuvat Oulun Linnansaareissa keskiviikkoisin klo 18.00 syyskuun loppuun saakka. Myös Oulu MC ry:n sekä EMC:n järjestämiin ajoiltoihin olemme tervetulleita.

Terwamotoristitapaaminen järjestetään Jänkhällä Jytisee XXIII -tapahtumassa Saariselällä lauantaina 20.8.2022. Alustava ajankohta on klo 17.00 ja paikka Lapland Hotels Riekonlinnan aula. Mahdolliset tarkennukset ilmoitetaan Terwamotoristien Facebookissa paikan päällä.

Perinteinen Terwa-ajo 2022 pidetään lauantaina 10.9.22. Päiväreissuun lähdetään Oulun Automuseon pihalta klo 10.00. Järjestelyistä vastaa Kari Erho.

Palaamme jälleen kuukausittaisiin kokoontumisiin Oulun Automuseolle lokakuun 1. keskiviikko eli 5.10.2022 klo 18.00. Tällöin pidämme syyskokouksemme, johon saatte erillisen kutsun postissa. Tästä eteenpäin kokoontumiset jatkuvat Oulun Automuseolla aina jokaisen kuukauden 1. keskiviikko klo 18.00 huhtikuulle saakka.

Syysterveisin sihteeri  
**Jussi Korhonen**  
[jussi.terwasihteeeri@gmail.com](mailto:jussi.terwasihteeeri@gmail.com)  
044 987 4517





# Mansen Mörinät 4/22



Tiistaikokoontumiset jatkuvat toistaiseksi mustanlahden satamassa.

Kerhotilan säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä Jukka Peltoselta numerosta 0400-699741.

Yhteislähtö Veteraaniralliin Ukkohallaan torstaina 4.8. Kerholta klo 10. Jankan Shelliltä Sammon valtatieltä klo 11.

Tampere-Pori ajo sunnuntaina 13.8. klo 10, tarkempia tietoja Masinistien nettisivuilla ja VMPK:n foorumissa lähempänä tapahtumaa.

Pyynikin Ajot sunnuntaina 11.09.

Vähäsillan saunailloissa on hieman poikkeuksellinen

rytmi loppukesän osalta, ohessa päivämäärät:

to 25.8. klo 17 – 22

to 29.9. klo 17 – 22

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

Mansen Masinisteilla on myös Facebook ryhmä.

Terveisin *Olli Salonen*

## MYYDÄÄN



Myyn oheisessa kuvassa etualalla olevan Yamaha YR1 350cc, vuonna 1968 ensirekisteröidyn kunnostetun moottoripyörän. Tarvittaessa teetan museoajoneuvotarkastuksen ja rekisteröintikatsastuksen. Pyörässä osa kromeista alkuperäisiä, osa alkuperäisvaraosia ja osa uudelleenkromattuja. Renkaat, ketjut ja rattaat ovat ajamattomia. Hintapyyntö 3400€, tarjouksen saa myös esittää.

Toinen myytävä pyörä Honda Dream 305 cc, ensirekisteröity vuonna 1967. Poistettu rekisteristä noin 10 vuotta myöhemmin. Varastoitu vuosikymmenet kuivissa tiloissa. Pyörällä on todennäköisesti ajettu noin 100000 km, moottori on jossakin vaiheessa



Royal-Enfield Twin, 500 cc harvinaisuus. Todella hyvä projekti. Hp. 2000 €. 050 331 6610

kunnostettu. Pyörään olen ostanut puuttuvien ja huonokuntoisten osien tilalle: johtosarja, alkuperäinen virtalukko, ajovaloumpio, kuljettajan jalkatappiraudat, keski- ja sivutuet, ehjä etulokasuojia poikkisahatun tilalle, parempikuntoinen pa-säiliö, tarvikevilkut, tarvikevalonvaihdin ohjaustankoon. Pinnasarjat olen uudelleensinkityttänyt, ohjaustanko on uudelleenkromattu. Pakokäyrät ovat huonot, äänenvaimentimia ei tällä hetkellä ole. Satulan pohja on korjattu ja maalattu, välikangas on tehty valmiiksi mutta päällistä en ole vielä teettänyt. Pyörä on ollut alunperin sininen. Työtä siinä on tarjolla. Lisätietoja p. 0400 988 190

## VAIHDETAAN

Vaihdetaan jokin seuraavista harrasteautoista 70-80-luvun 80-125 cc kevytmoottoripyörään, ehkä myös MR ikäinen Vespa käy. Jaguar -58, Jaguar -74, Range Rover -72, Range Rover -86, Datsun 100A -75, Ford T -26. Em. ajoneuvot ovat projekteja, kaikkiin on paperit. Vaihdossa mieluiten Honda tai Yamaha.

Puh. 045-6950940 Murtomäki

## MYYDÄÄN

BMW K-sarjan 2v uusia alkuperäisiä: takaiskari avaamaton pakkaus, vasen sivulaukku käyttämätön, vajereita, suodattimia, jarrupaloja, venttiilien säätötyökalut, suodattimia, paljon muutakin. Korjaamokäsikirjat saksa - englanti, esitteitä, lisävarustekirja + hinnasto 1986. Puhelin 0400 817 827



BMW R100S, vm 1978, MR-katsastettu, alkuperäinen ja siisti, ajettu 68 tkm. Paras museopyörä matka-ajoon, 3 Krauser-laukkuja, liikennevakuutus 32 Eur/vuosi/30pv. Vaihdoissa R75/60-5, eurooppalainen käyttöauto tms. tarjoa! Risto Ljokkoi, Kotka 040 860 1410, risto.ljokkoi@hotmail.fi

Myytävänä JAWA 250 cc typ.353 -61, rekisterissä ja käyttökunnossa, Hyvin kää 050 352 7820

CZ 125 Sport, vm.1975, rekisterissä. IC 350, vm.1967, ei rekisterissä. Victoria apumootori polkupyörä. Honda 125, Komar mopo. Pyörät Lohjalla. Rönttihinta: 2000 € Puh. 0400-213703



BMW R100RS Classic Serie 500 1984. Museotarkastettu, 104 tkm, moottori, kytkini ja vaihdelaatikko Reijo Myllymaan laittamia. Alkuperäinen 2 h satula ja kuvan 1 h satula, alkuperäiset sivulaukut. Nro 040 viidestä sadasta valmistetusta viimeisestä vanhan liiton bokserin sarjasta. Turku, puhehin 0400 817 827



Friitalan nahkatakki.Hinta 80€ puh.0440786021



Nahkahousut: Vyötärö 86cm. Pituus 100cm. Hinta 60€ puh.0440786021

## OSTETAAN

Labretta-skootteri. Harrastaja ostaa myös osat/projektit, alkuperäiset työkalut, korjaamokirjat ja muu materiaali kiinnostaa. 050 442 1151

Yamaha FT1 50 cc -72 mini enduroon osia alkuperäisiä kaikki kiinnostaa. Virtalukko, mittari, etulokasuojia, käynnistyspolkimen akseli tai koko varaosapyörä, ym.. puh. 050 554 8149 tai palkonen.jouni@outlook.com

CZ 502 sivukoristelilat,pituus 300mm. Em.laitteeseen ketjusuojus,vaiikka romu. puh.0400 339 895

Honda CB 100 SS sylinterin kansi ja nokka akseli. Kunnossa olevat laakeripinnat. hannuruu@hotmail.com. P. 050 307 4675

Ostan BMW R25/26/27 sylinterin ja männän,tarjoukset p. 0400 988 190

## Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

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

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

**Puhelintuki 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  
Auranakaari 2 A 2, 01840 Klaukkala  
040 502 4126  
lokkatukiainen@gmail.com

### Itä-Savon aluekerho "Pinnankiristäjät"

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

### Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

### Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

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

### Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

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

### Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

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

### Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

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

### Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

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

Jari Lopenen  
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  
jmispilä@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

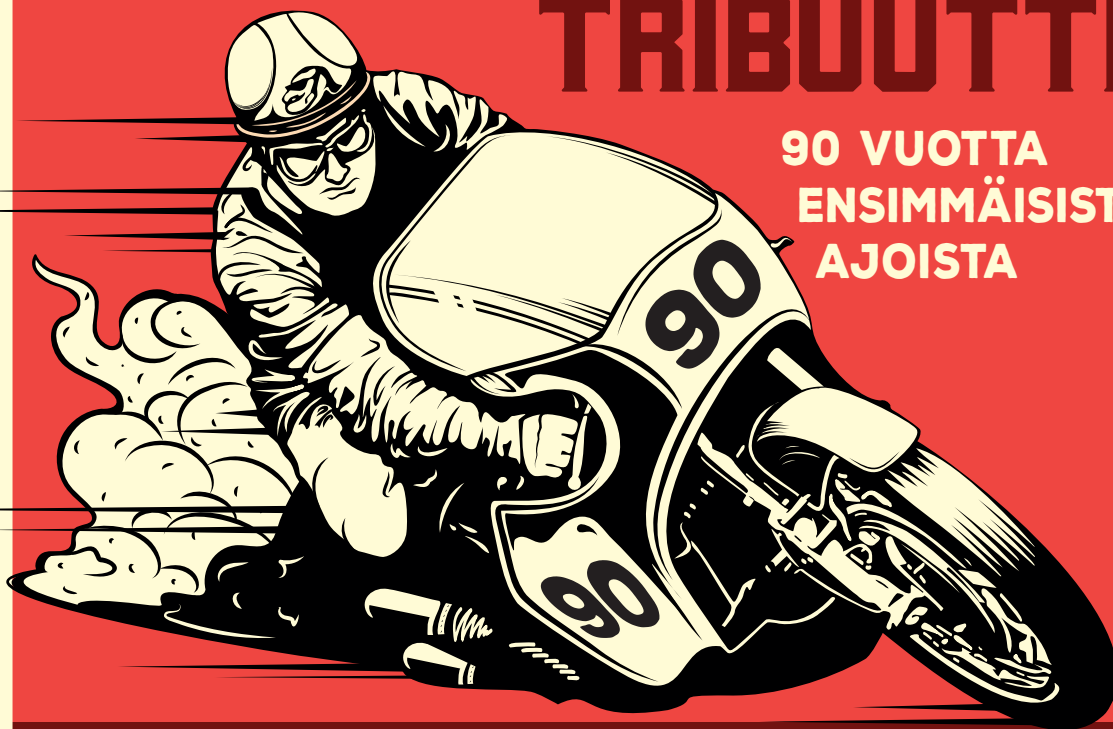
Esa Karhu Ratalenki 5 45910 VOIKKAA 0400-802 185  
Tom Boström, Koskelantie 306, 46450 ENÄJÄRVI, 050-555 7066  
Simo Rönkä, Suontaustankatu 14, 48720 KOTKA, 05-282 062, 044-725 9150  
Jori Alatalo, Haralintie 26, 49400 HAMINA, 0500-557 182  
Seppo Liukkonen, Koivutie 14, 50670 OTAVA, 0500-368 255  
Arto 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.

# 1932

## TRIBUUTTI

90 VUOTTA  
ENSIMMÄISISTÄ  
AJOISTA



# PYYNIKIN AJOT

## SU 11.9.2022

[WWW.PYYNIKINAJOT.FI](http://WWW.PYYNIKINAJOT.FI)