

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

Huimapyörä

5 | 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 6/22 aineisto toimitukseen **15.11.22** mennessä, lehti ilmestyy joulukuun 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 6/22 15.11. joulukuun alussa

Ilmestyy:

6 numeroa vuodessa,
Painosmäärä 6600 kpl

Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

Paino: Punamusta Media

Taitto: Pauli Ylikoski

Sisältö:

Kaanaan kahinat	4
90-vuotta ensimmäisistä	
Pyynikin Ajoista	7
Veteraaniralli -22	10
Päätoimittajan palsta	19
RØMØ Motor Festival 2022	20
Syyskokouskutsu	27
Keijo Virtanen in memoriam	28
Classic-ajo	30
Pori-Tampere 2022	32
HRC:n lyhyt historia	33
AWO 425	38
KTM:n historia	41
Erottamattomat mies ja pyörä	44
Kipinä väärään aikaan	46
Markkinasivut	49

Kansikuva: Veera Kangas ja Triumph Tiger Cup Kaanaan Kahinoissa -22, kuva: **Anni Auvilahti**.

Nuijan varresta

Syksy lähestyy kovaa vauhtia. Sää muuttui melko nopeasti kovin koleaksi. Onpa ensimmäiset yöpakkasetkin jo koettu suurimassa osassa maatamme. Mutta sen sijaan täällä Etelä-Suomessa on vallinnut varsinainen kuivuus. Sadetta ei ole saatu viikkoihin. Varmasti sekin asia korjaantuu.

Erilaisia tapahtumia on ollut eri puolilla maatamme. Niistä on varmaan löytynyt jokaiselle jotakin. Ja valtaosa ajotapahtumista on jo takanapäin tätä kirjoittaessani. Nyt on siirtyminen rompetori-kauteen, joita varsinkin sisätiloissa on kasvavassa määrin

Johtokuntakin on kokoontunut harvakseltaan. Johtokunta koontui syyskuun alussa ja keskeisenä asiana oli syksyn syyskokouksen asiat ja etenkin tulevan vuoden talousarvio, joka pitäisi saada sorvattua syyskokoukseen mennessä. Rahastonhoitaja **Virvalla** oli tukka pystyssä kun hän esitteli laatimaansa ehdotusta. Kulut vain jatkavat kasvuaan. Jäsenmäärän väheneminen samaan aikaan saa aikaan tiukkaa talouskuria. Siinä onkin johtokunnalla pohtimista mistä löydetään säästön kohteita.

Syyskokouksen yhteydessä pidettävään aluekerhoparlamenttiin johtokunta odottaa aktiivista osanottoa, sillä siellä voimme käsitellä yhdessä aluekerhojen asioita. Parlamenttiin tullaan kutsumaan myös Klubin kansainväliset yhteyshenkilöt. Syyskokouksessa on henkilövalinnat merkittävä asia. Puheenjohtajan valinta ja viisi johtokuntapaikkaa erovuoroisten tilalle on päätettävissä. Talousarvion käsittely on vuosikokouksen päätöksiä. Veteraanirallin ensi vuoden järjestäjäksi on jonkun aluekerhon tartuttava toimeen, sillä muuten ralli jää järjestämättä. Tämän vuoden ralli on malliesimerkki yhteistyön voimasta. Oululaistenkin rallin koneistoon oli saatu avuksi tekijöitä useammastakin aluekerhosta. Se olikin kaikkiaan onnistunut tapahtuma. Myös se, että melko monelle etelän harrastajalle jo pelkkä matka Hyrynsalmelle oli seikkailu. Ottakaa opiksi. Kartottakaa mahdolliset paikat jotka soveltuisivat rallin pitopaikaksi ja sen jälkeen yhteistyökumppaneitten etsintään. Ilmoittautumiset järjestäjäksi mahdollisimman pian.

Nyt jäämmekin odottelemaan syyskauden kerhoiltoja ja muita tapaamisia. Talleissakin on kesän jäljiltä monenlaista huoltopuhaa. Saati niitä keskenjääneitä projekteja.

Hyvää ja aktiivista syksyä. Osallistukaa toimintaan. Tulkaa joukolla syyskokoukseen päättämään Klubin toiminnan painopisteistä. Syyskokous on jokaisen jäsenen tilaisuus vaikuttaa asioiden kulkuun.

T. Matti





Syyskuun 17. oli taas SE aika vuodesta, kun kulmakuntien kovimmat tapasivat Kaanaan so-rarännissä. Leak MC:n kaverit olivat laittaneet paikat taas kerran tip-top kuntoon muiden yhteistyökumppaneiden kanssa.

Tapahtuma aloitettiin harjoituksilla, joiden aikana jo huomattiin, että paikalle oli saapunut tosi paljon uutta kalustoa vanhojen konkareiden rinnalle. Jokainen luokka sai ajaa kaksi kertaa

harjoitukset enne varsinaista koitosta. Kuljettajakokouksessa tehtiin kupletin juoni selväksi kaikille osallistujille ja sen päätteeksi pidettiin hiljainen hetki **Juha ”Juuso” Savolaisen** muistolle. Juuso oli Kahinoiden pitkäaikainen kuuluttaja, jo tapahtuman alkua ajoilta asti.

Vaikka säätiedotus oli ennakkoon luvannut vettä aika lailla, järjestäjät olivat lukeneet omia loitsujaan, joten vettä kyllä saatiin niskaan, mutta pää-

asiassa taukojen aikana. Ajojärjestys oli kaksipyöräisille nopeimmista hitaimpiin ja viimeisinä sivarit. Jokaisessa luokassa nähtiin kovaa ajoa, jokaisen kuskin omien rajojen puitteissa tietysti. Sivareissa parit **Hiltunen-Tani** vastaan **Sipilä-Koskela** nähtiin kolmen kirkoksen ajan todellista vääntöä. Välillä näytti kurveissa että kolina käy, mutta kunnialla parit sen lopulta selvittivät varikon huutaessa jännityksestä.

Kahinat on vakiinnuttanut paik-



28. Kaanaan Kahinat 17.9.2022:

Metanoli:

1. Juho Kivistö
2. Mika Vottonen
3. Esko Mylläri

Paukkuraudat:

1. Klaus Hämeenniemi
2. Mikko Koskinen
3. Jouni Rauhala

Classic:

1. Tomi Tani
2. Kimmo Alho
3. Macke Fröberg

Sivuvaunut:

1. Janne Hiltunen/Tomi Tani
2. Matti Sipilä/Hanna Koskela
3. Kari Tuominen/Eetu Jalonen

Parhaat Lipat: Antti Märkjärvi

Erikoispalkinto: Ton-Up Store-lahjakortti: Veera Kangas



kansa tapahtumana jonne tullaan isolla joukolla. Koronarajoitusten vapauduttua varikko oli avoin kaikille ja sen kyllä huomasit. Radan laidat olivat kansoitettuina katsojista ja mikä parasta, tämä on siis kaikille maksutonta. Suomen byrokratin viidakko on nykyään aikamoinen rasti järjestäjille, joten kiitokset on syytä myös mainita tapahtumaa sponsoroineille tahoille:

- Tmi Huimapyörä
- Kopteri-lehti
- JMS Store
- K-Supermarket Pälkäne
- Telatek Service Oy
- Ton-Up Store
- Garage Choppers
- Dam Bar
- Ravintola Piha
- Kaivertamo.fi
- Honky Tonk Tattoo

Erityismaininta Nekalan Tallin mimmiä talkoipanoksesta catering-toiminnassa!

Kiitos kaikille tapahtumaan osallistuneille. Ensi vuonna uudestaan.





Jouni Rauhala tarkasti radan kuntoa hieman lähemmin harjoituksissa.



Veera Kangas tykkäsi menemään Triumphin Tiger Cupilla.



Mikko Koskinen hanskasi tämänkin tilanteen ammattitaidolla, vaikka kaatuminen oli enemmän kuin lähellä.



KAANAAN
KAHINAT

Kari Tuomisen ja Eetu Jalosen tyylinäytettä.



Macke Fröberg Nortonilla vastaan Eki Henriksson Sokolilla.

Viinapyörät lähtivät ritsoilta kuin hauki rannasta.

Sivariukot tarjosivat katsojille ennenakemättömän kovaa kamppailua lähdestä maaliin asti.





teksti: Reijo Hietanen, kuvat: Timo Eronen

90-vuotta ensimmäisistä Pyynikin Ajoista 11.9.2022

Viiimeisistä Pyynikin Ajoista on vierähtänyt jo 51-vuotta, joten alkuperäisten kilpakuskien rivit alkavat väkisin jo harventua. Saimme kuitenkin paikalle useita 'Pyynikin legendoja' vielä kerran muistelemaan ja aistimaan Pyynikin tunnelmaa, ja vanhaa kilpakalustoa aina 20-luvulta 70-luvulle.

Tänä vuonna oli mukana myös Classic kilpa-autovarikko, klassikkokuskeineen. Autoillahan ajettiin Pyynikillä vuosina 1965–1967.

Tapahtuma oli kolmas joka järjestettiin SVKMK ry:n nimissä. Tapahtuma keräsi jälleen yli 25 000 henkilön yleisön.

Lauantaina oli paraati Tampereen keskikaupungilla vanhimpien kilpamoottoripyörien ja parin kilpa-auton ryhmänä.

Lauantai-iltana oli TT-henkinen lounasristeily Pyhäjärvellä johon osallistui noin sata henkilöä.

Mansen Masinistit toivat arvokkaan lisän tapahtumaan, maakuntakierroksen sekä muutenkin tapahtumaan osallistumisen myötä. Tampereen kaupungin positiivinen vaikutus tapahtuman järjestämiseen oli myös ratkaiseva.

Sunnuntaina oli neljä näytösajolähtöä kilpa-autojen vetäminä (autoissa kuskeina mm. **Simo Lampinen**, **A. Aarnio-Wihuri** jne.) sekä Moro-lähtö. Varikolla oli ajoittain jopa vaikea liikkua runsaan yleisömeren johdosta. •



Kaksi legenda, Lasse Oksanen ja AJS 7R.
Otsikkokuvassa Tuomas Nurminen ja Vesa Vuorela,
molemmilla AJS 7R.



Ampiaisparvi ainakin kierrosluvultaan, Derbi 50 cc
vuodelta 1972, kuljettajana Juha Salonen.

Eero Markuksela ja Matchless G50.



Kuljettajia esittelykierroksella.

Niko Rötö ja Honda CR 93 125 cc
vuodelta 1967.

NSU SS 500 Orivedeltä, kuljettajana
Hannu Lepistö.





**Yamaha TZ 350, vuodelta 1973,
kuljettajana Seppo Palmroth.**



**Niemisen Simon Rudge TT-Replica on
vanha Pynnikin kiertäjä.**



Veteraaniralli 2022

46. Veteraaniralli 2022 järjestettiin Ukkohalla Resort lomakeskuksessa 5.-7.8.2022, vastuullisen järjestäjän ollessa VMPK ry:n Oulun aluekerho "Terwamotoristit".

Perjantaina 5.8 alkoi Hyrynsalmelle mennessä näkyä vanhoja moottoripyöriä siellä ja täällä. Matkaan oli lähdetty jo hyvissä ajoin, järjestäjien lanseeraama #matkallaralliin -kampanja näkyi hyvin sosiaalisen median puolella. Matkakuvia ralliin tulvi ympäri Suomea, joten koronan kuritukset tuntuivat ainakin hetkeksi unohtuneet rallikansalta. Itse rallipaikka oli Ukkohalla Resort lomakeskus. Keskuksen edessä olevalle hiekkakentälle oli pistetty pystyyn rallin vastaanotto ja mielenkiintoinen konenäyttely, moottoripyörien parkkeerausta unohitamatta. Perjantai meni osanottajilta vastaanottorutiineissa ja majapaikkoihin asettautuessa. Koko Ukkohallan majoituskapasiteetti oli loppuunmyyty. Rallipäällikkö Risto Nurmi avasi rallin yhdessä VMPK:n puheenjohtaja Matti Herlevin kanssa. Perjantai iltana ralliväki sai nauttia The Bullet Bitters rock'n rollista.

Lauantain ohjelmassa oli kiertojelu Suomussalmelle Raatteen Porttiin, joka on ulkoalueineen Euroopan suurin talvisotamuseo. Se kunnioittaa talvisodassa suomalaisten tehtyä ihmetyksä. Sanalla sanoen, paikka jossa riitti nähtävää ja koettavaa. Raatteen tie on pysähtymisen arvoinen paikka. Samaan aikaan rallialueella käynnisteltiin perinteistä entisöintikilpailua, johon oli ilmoittautunut 9 pyörää kahteen eri luokkaan, vanhimman luokan jäädessä ilman osallistujia. Konenäyttely esitteli pitkin päivää Tatu Keräsen johdolla vanhoja sähkölaitteita, Listerin puksutellessa

niille virtaa. Oulun seudun ratalajien harrastajat Juha Henriksson ja Jukka Rauman antoivat ääninäytteitä kahdesta metanolikäyttöisestä pyörästä, J.A.P



Rallipäällikkö koeajolla rallin vanhinta pyörää, H-D 1920.

Taustakuvan keskellä kuunnellaan hartaudella Ismo Pippolan Nimbusta vuodelta -56.



ja ESO möyrähtelivät rallikansan iloksi aika useasti.

Illemmalla ennen palkintojen jakoa, oli Etelä-Karjalan aluekerhon organisoima joukkuekilpailu muille aluekerhoille. Sen lajeina olivat: naulanlyönti erilaisilla astaloilla, pituuden arviointi annettujen mittojen mukaan ruuvipenkkiä avaamaa käyttäen ja ehkä hankalimpana Formula – laite, jossa ihmisen motoriikka oli kovilla. Kahta sorvin rumpua käyttäen piti piirtää viiva ympyrän muotoiselle radalle. Ideana oli siis kiertää rata mahdollisimman nopeaan aikaan ilman ratarikkoa. Alkuun se tuntui helpolta, mutta suunnan muuttuessa vaikeudet kasvoivat, -mihin suuntaan niitä rumpuja nyt pitikään kääntää? Lauantai illan päätti Kenneth Sjöwall's Dixie Dudes yhtye.

Vähän ennen rallin palkintojen jakoa, taivas antoi täydeltä laidalta vettä, mutta onneksi se loppui juuri ennen sitä. Palkintoja jaettiin seuraaville henkilöille ja pyörille:

Kardaanivetoisten kiertopalkinto **Kirsi Hattunen**
TM kiertopalkinto **Juha Leskinen**
Naisten kiertopalkinto **Aila Pirkola**
Vuoden aluekerho -kiertopalkinto **Satakunnan aluekerho**
Rallin vanhin pyörä **Timo Eronen**
Pisin ajomatka ralliin **Jari Loponen**
Kauimpaa tullut rallivieras **Anja Saaristo ja Olli Salusvuori**
Paras alkuperäiskuntoinen moottoripyörä **Seppo Taiponen**
Läpi harmaan kiven **Jukka Peltonen**

Nuorten valinta **Juha Ojakangas**
Paras kevytmoottoripyörä **Juha Pakarinen**
Asu+ajoneuvo -palkinto **Markku Roms**
#matkallaralliin -palkinto **Juha Lehikoinen**

BMW R75/7
Ghezzi-Brian Super Tula
Honda CB400 Hondamatic
Harley-Davidson 20T 1920
Honda GL1800, 3000km
Honda Rebel & Suzuki Intruder

Honda CB750 K7
Solifer Export, ajomatka ralliin 2km. Loppumatka raatoauton kyydissä.
Messerschmitt KR200
Yamaha RD125
Panther M100 + Busmar sivuvaunu



Rallin vetäjät tunnisti keltaisesta rallipaidasta – tässä Aarni Manninen ja Pannonia TLB -62 (vas.).

Veikko Virtanen saapui ralliin Arielilla vararengas mukanaan (oik.)



Kaiken kaikkiaan onnistunut Veteraaniralli. Klubilaisia ympäri Suomea, vanhoja moottoripyöriä, uudempiä pyöriä ja iloisia ihmisiä. Mitä sitä nyt muuta tarvitsisikaan. Rallipäällikön sanoja lainaten – tulkaa millä tulkaa, kunhan tulette. Rallista on muodostunut entistä enemmän sosiaalinen

tapahtuma, kavereiden tapaamisia ja tuttujen näkemisiä. Joskus muinoin ralli oli ehkä enemmän keskittynyt kalustoon ja niiden ylläpitämiseen, sekä kontaktien ja tipsien saamiseen, nykyään internet on korvannut sen puolen. Päätöstilaisuudessa ei voitu julkistaa vielä ensi vuoden rallin järjestäjää, ihan

yksinkertaisesta syystä: yksikään aluekerho ei ole ilmoittanut halukkuuttaan ottaa rallin vetovastuuta kontolleen. Toivottavasti se jostain löytyy, ei anneta hienon rallien historian katketa. Siihen asti, ajellaan ja moikkailaan...



BSA Sloper 30-luvulta



Lahjomattoman ralliraadin parhaaksi alkuperäiskuntoiseksi rankkaama Seppo Taiposen Honda CB750 K7.



Useamman aluekerhon talkoot

Rallipäällikön kertomaa Ukkohallan Veteraanista

”Viides kerta toden sanoo” – tai si olla lausahdus, jota viljelin jokusen kerran sen jälkeen, kun viime syksynä saatiin allekirjoitettua Veteraanirallin tapahtumasopimus Ukkohalla Resortin kanssa. Tämä oli siis viides paikka, jonka kanssa keskustelimme rallin järjestämisestä. Korona ja erilaiset meistä riippumattomat tekijät tuntuivat aina kaatavan lupaavatkin suunnitelmat, mutta onneksi löytyi Ukkohalla.

Näin jälkikäteen arvioituna voi sanoa, että paikka oli kaikin puolin toimiva Veteraanirallin kokoiselle tapahtumalle ja sen tarpeisiin. Molemmilla osapuolilla oli myös selkeästi aito halu saada tapahtuma onnistumaan, joten yhteistyö toimi loistavasti. Ukkohalla tuli meillä vaihtoehtona harkintaan varsin myöhään Oulusta katsoen kaukaisen sijaintinsa takia. Rallin järjestäminen 200 kilometrin päähän kotoa arvelutti aluksi, mutta lopulta se oli varsin läpihuutojuttu. Järjestelyt vain piti suunnitella hyvin ja siten, että mukana kuljetettavaa kalustoa tarvitaan mahdollisimman vähän. Lopulta ainoa asia, jonka unohdimme ottaa mukaan, oli nippusiteet, ja niitä sai Hyrynsalmen rautakaupasta.

Ja jos toimi yhteistyö lomakeskuksen kanssa, niin samaa voi todellakin sanoa myös talkooporukasta. Meitä oli lopulta kaiken kaikkiaan vajaat 70 ahkeraa talkoolaista yhteensä viidestä eri aluekerhosta. Osa otti isompaa vastuuta jo rallin suunnittelusta ja osa puursi vuorostaan pyyteettömästi pitkiä päiviä tapahtuman pyörittämisen ja rallivieraiden viihtyvyyden eteen. En rallin aikana juurikaan itse joutanut koordinoimaan talkoolaisten työskentelyä, mutta toisaalta ei minun tarvinnut moisesta huolta kantaa. Vastuualueiden vetäjät tiesivät hommansa ja homma toimi.

Talkooporukan suhteen en voi olla liikaa korostamatta yhteistyötä yli aluekerhorajojen rallin onnistumisessa. Meillä oli siis tosiaan mukana talkoolaisia Oulun aluekerhon lisäksi Ylä-Kainuun, Etelä-Karjalan, Kuopion ja Helsingin aluekerhoista. Emmekä me heitä alun perin edes pyytäneet. Muut aluekerhot ottivat ihan itse yhteyttä ja pysyivät päästä mukaan. Tässä on varmasti yksi avain rallijärjestelyjen onnistumiseen tulevaisuudessa. Porukka pienenee ja vanhenee, ja yleinen talkoointo vähenee. Mutta yhteistyöllä homma hoituu helposti. Ottakaa aluekerhot



Salosen Olli aluekerhojen joukkuekilpailun ehkä vaikeimman rastin kimpussa.

Jawat alkaavat olla kohta harvinainen näky Veteraanirallissa.



Knaapin Eero lähti Raatteentielle hienolla Indianilla.





Lauantain kiertoajelun lähtötunnelmat.



Aktiiviaikoinaan tämänkin laitteen rekkariotteessa luki "moottoripyörä". Juha Ojakangas (kuvarissa keskellä) oli saapunut Suomusselmelta Messerschmitillään. Hän oli päässyt 1970-luvun lopulla katsomaan tätä vuosia aiemmin rekkarista poistettua ajokkia. Se oli ostettavissa ja MR-kilvet siihen ruuvattiin -99. Sympaattinen härveli sai rallissa erikoismaininnan "nuorison valinta".

vaan rohkeasti tulevien rallien järjestelyjä harkintaan – kyllä apua löytyy.

Tapahtuman kävijämäärä jäi lopulta yllättävän pieneksi, vaikkei se tapahtuma-alueella varsinaisesti näkynyt, sillä kentällä oli kuhinaa koko ajan. Syitä on varmaan moninaisia. Ehkä korona vielä kummitteli ja pitkä matka rallipaikalle saattoi nostaa lähtökynnystä. Mutta varmasti yksi keskeinen tekijä oli koko viikon ajan tarjottu surkea sääennuste ralliviikonlopulle. Mutta kuten näissä yleensä käy, ennuste on vain ennuste. Pari kohtuu lyhyttä ukkoskuuroa lukuun ottamatta viikonlopun sää oli rallialueella varsin miellyttävä.

Itse tapahtuma onnistui näin järjestäjän näkökulmasta hyvin. Onnistuimme juuri siinä mitä olimme tavoitelleet. Tavoitteenamme oli saada aikaiseksi tiivis ja aktiivinen tapahtuma, jossa rallikansa viihtyy mahdollisimman paljon itse rallialueella ja heillä on siellä riittävästi aktiviteetteja. Pyrimme myös tietoisesti aktivoimaan rallivieraita osaksi tapahtumaa. Jo talvella aloitettu #MATKALLARALLIIN -kampanja ja uudelleen elvytetty aluekerhokilpailuperinne tähtäsivät tähän onnistuneesti. Erityisesti aluekerhokisan suosio yllätti positiivisesti. Yleisöä riitti ja sääntöjen salliessa (puuttuessa) jotkut aluekerhot yrittivät maksimoida mahdollisuutensa kisaamalla useammalla joukkueella.

Onnittelut Satakunnan aluekerholle vielä kerran Vuoden Aluekerho -kilpailun voitosta. Toivottavasti aluekerhokisan perinne jatkuu ja Kuutiohurmu-rista kisataan myös tulevissa ralleissa missä ikinä niitä sitten vietetäänkin. Ensi vuoden rallipaikasta minulla ei tätä kirjoittaessa vielä ole tietoa, mutta kovasti jo odotan, että mihin päin Suomea sitä ensi kesänä mennään.

Risto Nurmi
Rallipäällikkö
Veteraaniralli 2022



Lauantai iltana jammailtiin Kenneth Sjöwall's Dixie Dudesien tahteissa.



Rallialueelle järjestyi mielenkiintoista ohjelmatoimintaa ihan Terwamotoristien omista riveistä. Kone-Show-teltassa oli nähtävillä monenlaista muinaistekniikkaa. Reijo "Karpiidi-Repe" Ervasti (vas.) esitteli asetyleenivalaisimien toimintaa. Vaikka yleisö oli vanhaan kalustoon vihkiytynyttä Veteraanirallin väkeä, niin harvapa oli nähnyt karpidilamppua toiminnassa. Teltan toisessa päässä oli Tatu Keräsen "täysautomaattinen valaistuslaitos" vuodelta -37. Alunperin härveli lienee ollut majakan virtalähteenä. Automatiikka oli hyvin hienostunutta: kun akustoa kuormitettiin riittävästi, hyrähti Lister itsestään puksuttamaan – ja osasi myös sammuttaa käyntinsä kun lataus oli riittävä, eikä enempää sähköä kaivattu. Hieno säilymäihme!



Sota ja Nato ovat olleet viimeaikaisen uutisten kestoteemoja. Tämän verran asia näkyi Ukkohallassa. Isä ja poika Aaro ja Eero Arantola olivat liikkeellä Sveitsin armeijan Condorilla ja Nato-mallin Gessulla. Tämä R65GS lienee muuten yksi harvinaisimpia GS-malleja: tuotantomäärä ilmeisesti vain niukasti päälle 1700 kpl.



Salosen Ollin Bemarissa oli varmasti koko rallialueen isoimmat laukut!



XJ 650 Turbo! Olisikohan ollut tapahtuman harvinaisin Jammu?

Entisöintikilpailun päätuomari Veikko Virtanen tutkii Horexin entisointityötä silmä tarkkana.



Näyttävä rivi Honda. Keskellä orggiskuntoinen CB 500, edessä entistämiskisassa B-luokan kakkossijan saavuttanut Kari Avikaisen Honda CB 125 -73.

VMPK:n entistämiskilpailu Ukkohalla 6.8.2022 tulokset

Luokka A: Ei osallistujia

Luokka B:

1. **Pekka Keskinen** Sastamala, Horex Regina 250 1955 181,5 pistettä. Moottorin rakentamisessa suuri työ, kromauksen pohjatyöt itse tehdyt.
2. **Kari Avikainen** Oulu, Honda CB 125 1973 176 pistettä. Entisöinti tehty useassa vaiheessa, dokumentointi hyvä.
3. **Jari Janhunen** Kotka, Tunturi M 51 1951 166 pistettä Suuri oman työ osuus, dokumentointi kunnossa.
4. **Kyösti Heikkilä** Raahe, Husqvarna 28 1952 164 pistettä
5. **Eetu Heikkilä** Raahe, Bridgestone Trail 1970 140 pistettä

Luokka C:

1. **Martti Laaksonen** Porvoo, Solifer 4-Speed 1971 174 pistettä. Dokumentaatio ok, itse valmistettuja osia paljon.
2. **Jukka Peltonen** Ylöjärvi, Solifer Export 1968 160 pistettä
3. **Kalle Korpela** Valkeakoski, Solifer 10 1969 151 pistettä



Harvinaisen hieno Munantappo-Solikka! Martti Laaksonen esittelemässä voitokasta 4-Speediään. Alakuvassa Eetu Heikkilän eksotaisen Bridgestonen yksityiskohtia. Taustalla Kyösti Heikkilän Husqvarna 28.





Aluekerhokilpailun voittajajoukkue Satakunnasta ja kisan kiertopalkinto – Oulun 2003 rallista tuttu taiteilija Olli Moisio Kuutiohurmuri.

Ensimmäinen jokavuotinen Vuoden Aluekerho -kilpailu

Kilpailun säännöt:

1. Vuoden Aluekerho -kilpailun perussääntö on, että siinä ei ole sääntöjä. Toinen tästä juontuva periaate on, että kilpailun tuomaristolla on täydellinen (mieli-)valta kilpailun järjestämisessä, tuomaroinnissa, pisteiden laskussa ja voittajan valinnassa.
2. Kilpailutavan valinta ja toteuttaminen on täysin rallin järjestävän aluekerhon nimeämän kilpailutoimikunnan päätettävissä. Kilpailumuoto ja aluekerhojen osallistumismuoto voi siis olla ihan mitä tahansa, mitä toimikunta sattuu keksimään. Tarvittaessa voittaja voidaan vaikka vetää hatusta, jos ei muuta keksitä. Tärkeintä on, että kiertopalkinto jaetaan rallin päättäjäisissä jonkin Klubin aluekerhon ries... ylpeilyn aiheeksi seuraavaan ralliin saakka.
3. Kilpailun tuloksista ei voi valittaa kellekään eikä mitenkään. Tuomaristo ei ole tilivelvollinen millekään taholle. Kilpailun yhteydessä tapahtuva kaikenlainen fuskaus, lahjonta tai kiristys on periaatteessa täysin sallittua, mutta siitä ei saa jäädä kiinni.
4. Kisa on täysin leikkimielinen, ja tarkoitettu kasvattamaan sekä aluekerhojen sisäistä että keskinäistä yhteishenkeä. Kisalle saa nauraa niin paljon kuin sielu sietää, mutta mököttelyä ei suvaita.



Ruuvipenkin avauma piti säätää arviolta ennakkoon annettuun mittaan.

Jakoavain lyöntiväliseenä, ei varmasti Suomessa ensimmäistä kertaa.



Vuoden 2022 Vuoden Aluekerho -kilpailun lopulliset tulokset

Tämän vuoden kisassa aika ratkaisi. Kaikki tehtäväsuoritukset muutettiin sekunneiksi ja yhteisajaltaan nopein aluekerho voitti.

- | | |
|-------------------------------|----------|
| 1. Satakunnan aluekerho | 166,49 s |
| 2. Oulun aluekerho | 195,67 s |
| 3. Päijät-Hämeen aluekerho II | 197,31 s |
| 4. Etelä-Pohjanmaan aluekerho | 200,33 s |
| 5. Ylä-Kainuun aluekerho | 202,51 s |
| 6. Pohjois-Karjalan aluekerho | 205,02 s |
| 7. Etelä-Karjalan aluekerho | 205,56 s |
| 8. Kanta-Hämeen aluekerho | 206,56 s |
| 9. Tampereen aluekerho | 218,33 s |
| 10. Päijät-Hämeen aluekerho I | 218,49 s |
| 11. Helsingin aluekerho I | 219,00 s |
| 12. Viitasaaren aluekerho I | 221,33 s |
| 13. Itä-Savon aluekerho | 222,00 s |
| 14. Helsingin aluekerho II | 240,64 s |
| 15. Viitasaaren aluekerho II | 254,47 s |

Veteraaniralli 2022 tilastotietoja



Kaunistakin kauniimpi
Ariel VHA.



Aamupalalle! Herätys-
kellon virkaa toimittaa
Jukka Raumanin ESO.
Kyllä kaikui pakonuotti
Ukkohallan rinteestä
komeasti - ja tuoksukin
oli hyvä. Taustalla Juha
Henrikssonin J.A.P.



Iloinen Veteraanirallin
tiedottaja Sari Iwanoff.



Suzuki GT 750.



Kinkereiden hiljaisin pyörä: Harri Hyvösen
sähkö-Ural. Yksi Kone-Show -teltan ihmeistä.

Väkimäärä

Tapahtumavieraat, jäsen	253
Tapahtumavieraat, ei jäsen	51
Päiväkävijät	78
Talkoolaiset	67
yhteensä	449



Moottoripyörät merkeittäin

Ariel	6
BMW	82
Bridgestone	1
BSA	5
Carberry Enfield	1
CZ	1
DKW	1
Ducati	5
FN	1
Ghezzi-Brian	1
Harley-Davidson	15
Honda	66
Horex	1
Humber	1
Husqvarna	1
IC	4
Indian	3
Jawa	6
Kawasaki	23
KTM	1
Lambretta	1
Laverda	2
Matchless	1
Messerschmitt	1
Moto Guzzi	9
MZ	4
Nimbus	1
Norton	8
NV	1
Pannonia	1
Panther	2
REX	1
Royal Enfield	1
Solifer	2
Sunbeam	1
Suzuki	11
Triumph	10
Tunturi	2
Ural/K	2
Vespa	2
Yamaha	26
Zündapp	2



Päätoimittajan palsta

Kesä oli ja meni. Tapahtumia oli koronan kurituksen jälkeen vaikka muille jakaa. Itselle päällimmäisinä jäivät mieleen Veteraaniralli, Römö ja Kaanaan Kahinat. Römö ja Kaanaa olivat tapahtumia, missä olin mukana kilpailuun osallistujana, mutta eihän ne menneet kuin Strömsöössä, ei sitten alkuunkaan. Römössä kone hajosi ensimmäisellä vedolla, imuventtiilin lukot lensivät taivaan tuuliin ja se oli siinä. Kotiin palattuani kansi irti ja suoraan Kiteen Moottorikoneistamolle korjattavaksi. Koneistamo teki erinomaista työtä ja suhteellisen nopeasti, koska Kaanaan Kahinat alkoivat jo kolkutella kalenterissa. Kaanaassa NSU toimi harjoituksissa erinomaisesti, mutta sitten,

ensimmäiseen erään mennessä kone alkoi hyytyä hyytymistään ja lopulta sammui lähtöviivalle. Kuten viereisestä kuvasta huomaamme, matka varikolle meni pyörää työntäessä. Pikainen diagnoosi ja peli oli siinä. Koneesta kuului kahinaa ja pientä tahmeutta, joten päätin olla ajamatta loput erät. Hyvä niin, koska kotona koneen aukaisu tuotti ikävän yllätyksen, kiertokangen alapään laakeri oli tullut tiensä päähän ja leikannut kiinni. Onko tämä nyt sitä kuuluisaa motorsporttia? Onneksi ajokausi on lopuillaan, tulevana talvena riittää tallissa puuhasteltavaa, tiedä vaikka kirjoittelisi jutun kampiakselin korjauksesta.

Timo



AJS M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

Britti-Helmet

www.britti-helmet.fi

palikat kaikkiin kunnan brittipyöriin

Varaosat ja tarvikkeet kaikkiin kunnan brittipyöriin suoraan hyllystä!

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

RØMØ MOTOR FESTIVAL 2022

Sanat ei nyt riitä kertomaan sitä positiivista fiilistä ja olotilaa, minkä otsikossa mainittu tapahtuma on saanut aikaan. Mutta kokeillaan...

Kyseessä on siis kiihdytyskilpailu 1/8 mailin (201 m) radalla, meren rannalla, ennen vuotta 1947 valmistetuille ajoneuvoille. Asiaan kuuluu myös asusteet, niiden kuului olla kilpailijoilla ja varikkohenkilökunnalla ajan mukaisia.

Tapahtuma juontaa kauas historiaan

23. elokuuta 1919, Fanø'n rannalla joukko kuljettajia, joukkueita, katsojia ja ajoneuvoja laitettiin riviin Fanø Badehotellin edessä olevalle rannalle. Kilpailun takana olevalle miehelle, **Svend Simmelkjærille**, tämä kruunasi ajatuksen, joka hänelle syntyi kävellessään yhdellä monista upeista rannoista Tanskan Jyllannin niemimaan länsirannikolla. Vuonna 1917, kun hän ensimmäisen kerran kuvitteli polkupyörien ja autojen kilpailua yhdellä rannoista, se ei

tullut vielä kysymykseen. Maailma joutui suureen sotaan, ja arvokkaan polttoaineen käyttäminen hauskanpitoon oli mahdotonta. Mutta Svend ei koskaan lakannut haaveilemasta. Vuonna 1919 kaikki oli valmista ensimmäistä kilpailua varten Fanølla. Ennen ensimmäistä lähtöä yksi vapaaehtoisista poisti käsin miinan, joka oli ajautunut rannalle vuoroveden mukana. Kiviat vetivät alusta asti joukon aikansa nopeimpia urheilijoita, ja se oli paikalla kilpailla, jos halusit olla planeetan

nopein mies tai nainen.

Kaikki pysähtyi äkillisesti, kun Sir **Malcolm Campbell** (tähän päivään asti nopein mies rannalla, yli 240 km/h,



Ensimmäiseen starttiin valmistautumassa ja arvatkaa vaan oliko kuuma



jonka saavutti vuoden 1923 kilpailussa) vuonna 1924 yritti rikkoa yhtä monista ennätysistään. Yrityksen aikana hänen ajoneuvonsa menetti renkaan, joka osui ja tappoi 15-vuotiaan katsojan. Viisi loistokasta vuotta olisivat voineet päätyä eksoottiseksi ja jotenkin unohdetuksi luvuksi tanskalaisen kilpa-ajon historiassa, ellei Rømø Motor Festival olisi ottanut asiaa uudelleen käsittelyyn.

Festivaalin ideana on kunnioittaa ja muistaa Fanøn kilpailujen historiaa. Rømø Motor Festival on tehnyt niin vuodesta 2016 lähtien. Festivaali on kasvanut vaatimattomasta alusta, jossa kilpaili festivaalin perustajien hyvät ystävät 40 ajoneuvon voimin, maailmanluokan vintage-rantakilpailuksi maailmanluokan rannalla. Vuonna 2018 Lakolk Beachillä kilpaili yli 100 ajoneuvoa kuljettajineen ja joukkueineen 11 maasta. Vuonna 2019 tapahtuma kunnioitti ja juhli tanskalaisen rantakilpailun 100-vuotispäivää sanoin ja teoin. 2022, kuudes kerta saarella, ajoneuvoja oli 120, yksi kolmasosa moottoripyöriä, loput autoja, 16 eri maasta. Ja aidossa Rømø-tyylissä se oli hauskaa, ilmaista ja upeaa.

Mitä mielessäni liikkui?

Maaliskuun alussa huomasin Youtubessa videon aiemmista Rømø-ajoista ja kiinnostus heräsi välittömästi. Äkkiä huomasin olevani tapahtuman virallisilla www-sivuilla (www.romomotorfestival.dk) ja siellä täyttämässä hakemusta tulevan kesän ajoihin. Ajamaan siis ei pääse ilman järjestäjien virallista hyväksyntää. Ensin täytyi lähettää kuvat heille ajoneuvosta ja tiedot siitä. NSU:sta ei löytynyt tietenkään sillä hetkellä ajoneuvokuvaa, joten **Ari Vuorelan** ottama ajokuva viime syksyn Kaanaan Kahinoista sai luvan kelta. Viikon päästä sain järjestäjiltä sähköpostiviestin, jossa he kertoivat minun tulleen hyväksytyksi. Mitähän sitä tuli tehtyä...?

Hyväksynnän jälkeen lähetin viestin erittäin hyvälle ystävälleni **Tommi Tanille** (ex-kisakuski jääspeedwayssä ja nykyään purkkiorja classic-sivaricrossissa) jossa kysyin, että lähdetkö mekaanikoksi. Tommi suostui heti, mutta lähetti heti perään viestin: ”minne me muuten mennään?” Tommi mainitsi asiasta **Hiltusen Jannelle**, jonka kanssa Tommi kiertää sivuvaunullisten motocross pyörien classic ja SM-kilpailuja, Jannen ajaessa ja Tommi ollessa purkkiorjana. Jannenkin oli heti mukana ja Team Huimapyörä oli valmis Rømø saarelle.

NSU OS 500, vuodelta 1932, lempinimeltään Moukari

NSU, paremmin tunnettu moukarina, on siis Joensuulaisen **Kari Salimäen** omistama pyörä, jolla olen ajanut vanhojen moottoripyörien jäärata-ajoja jo 90-luvun alkupuolelta asti. Kari on antanut minun rakentaa sitä ja ajaa sillä, viimeiset vuodet pääasiassa Kaanaan Kahinoissa. Vuosia sitten ol-

**Ensimmäinen ja viimeinen lähtö.
Kone kaputt maalilinjalla (vas).**



Naiskaunetta lähtöviivalla lähettäjän rooleissa.



1936 Rudge Ulster



Moottoripyörien Rolls Royceksi sanottua Brough Superioria harvemmin näkee kisatouhuissa hiekkarannalla. SS100 vuodelta 1927, kuljettaja Christian Willer.

Pyörät lähtivät aina pareittan



Torgny Gaje kuskasi 1935 Rudge Sport Specialia

lessamme Veteramassa, juuri kun olimme kävelemässä ulos, viimeisellä tiskillä tuli vastaan saksalaisella harrastajalla myynnissä olevia raakavalukansia ja Salttu tunnisti aihion välittömästi. Kansi oli SS500, eli kuningasakselikäyttöisen kilpapyörän aihio. Kansi ostettiin heti ja **Ismo Hakamäki** Tampereen kupeelta koneisti ja muotoili sen todelliseksi kisakanneksi. Huom. vaikka kansi on alkujaan tarkoitettu OHC-moottoriin, siihen käy suoraan työntötankokoneiston osat, jollainen kombinaatio siis Moukarissa on nyt. **Nurmen Riston** avustuksella moottoriin teetätettiin uusi mäntämittojen mukaan Unkarissa. Kaasuttimiksi valikoitui Dellorton SS1. Viime talvena, Rømøa silmällä pitäen NSU:n nokka-akselit hiottiin uusiin, todelliseksi kisanokiksi (arvoiltaan vastaavat Goldstarin Clubman nokkia). Kaiken muun kiireen ohella, Moukarin hienosäätö jäi viime tippaan, mutta **Vesa**



Claes Lindblom ajoi Husqvarna 730 cc Specialia vuodelta 1926

Vuorela, paremmin magneettomiehenä tunnettu, säätö pyörän lambdaa viimeiseen iskuun.

Reissuunlähtö

Lähdin Joensuusta 17.8 kohti Tuusjärveä, jossa pyörät olivat jo pakattuna Rømøa varten. Kyllä, luitte oikein: pyörät. Tomi oli kasannut aiemmin tänä vuonna minun romuista Rudge-Norton yhdistelmän, joka otettiin mu-

kaan vara- tai muuten vaan pyöräksi. Rudge-Norton siis koostuu 1927 Rudgen moottorista ja osista, mutta siihen on joskus muinoin Suomessa istutettu pronssinen kansi, joka on alkujaan Nortonin ohc-moottorista. Moottorilla on historiatietojen mukaan ajettu Suomessa sotien jälkeen maarataa, erikoinen joka tapauksessa.

Iltapäivällä kahden maissa, kun Jannekin saapui paikalle, lyötiin loput romut Tomin MB Sprintterin uumeniin, ja käännettiin auton nokka kohti Raisiota, jossa oli ensimmäinen yöpyminen, ajomatkaa 560 km. Torstaiamuna ajettiin Raision majapaikasta Turun Viking Linen terminaaliin, odottamaan aamulaivaa kohti Tukholmaa. Odotusjonossa tutustuttiin Lahden mopokerhon Samohan miehiin, jotka olivat menossa kohti Ruotsin suurinta mopotapahtumaa. Viking Grace saapui Tukholmaan alkuillasta seitsemän maissa ja siitä tiukka ajomatka Jönköpingiin, jossa oli reissun toinen yöpyminen varattuna, ajomatkaa Tukholmasta 340 km. Hotellin respa meni kiinni 23.00 ja me saavuimme hotellille tyyliin varttia vaille, onneksi ehdittiin.



Swebe on hyvin varhainen ruotsalainen midget kilpuri vuodelta 1947. Moottorina J.A.P-voimanlähde.



Kisaviikonloppu alkaa

Perjantai aamuna heti aamupalan jälkeen Sprintteri otti suunnaksi Skærbæk-nimisen kylän, jossa Rømøn osallistujille järjestettiin kuljettajakokous ja ajoneuvojen katsastus. Navigaattori näytti perille kilometrejä 640. Iltapäivällä saavuttiin Skærbækiin, Janne ajoi automme huoltoasemalle täydennystä varten ja siinä lokshti heti kättelyssä suomipojilta suut auki. Viereisellä mittarilla vanhempi herrasmies tankkasi tyynen viileästi alumiinikorista ajokiaan, jossa moottorina oli 27-litran Hispano-Suiza. Suomipojat olivat saapuneet pyhälle maalle.

Osallistujien kokoontuminen oli järjestetty keskelle Skærbækin kylää, paikallisen vapaa-ajankeskuksen alueelle. Meillä meinasi homma mennä ihmettelyksi, kun toinen toistaan hienompia ajoneuvoja virtasi alueelle. Pyörien purkamisen jälkeen, ne siirrettiin moottoripyörille varatulle alueelle. Itse lähdin kuljettajakokoukseen, Moukarin ja ajovarusteiden katsastus jäi siis Tomin ja Janne harteille. Kokouksen

jälkeen tulin autollemme, jossa pojat sanoivat, että molemmat pyörät on katsastettu – mitä ihmettä? Ukot olivat katsastajia jututtaessa tarjonneet myös Rudgen heille ja katsastajat olivat hyväksyneet sen. Meidän kalusto herätti kovasti kiinnostusta, olivathan ne valtavirrasta poikkeavia. Katsastukseen jälkeen lähdettiin kohti leirintäaluetta, joka sijaitsi siis varsinaisella Rømøn saarella, kivenheiton (tai oikeastaan dyynin takana) päässä kilpailupaikalta. Matkalla saarelle on yksi ainoa pengerrytty tie, joten lauantai aamuna oli odotettavissa ruuhkia tapahtuma alueelle.

Kilpailupäivä

Järjestäjät olivat edellisenä päivä korostaneet rannalle aikaisen saapumisen tärkeyttä. Järjestäjät olivat menneet sinne jo aamu viideksi, me lähdettiin kohti rantaa heti kuuden jälkeen. Leirintäalueelta oli onneksi liikennevalo-

risteys rantatielle, koska jono rannalle oli jo uskomattoman pitkä. Ranta oli täyttynyt aamun aikana kuljettajista tiimeineen, sekä katsojista, joita virtasi paikalle loputtomana letkana aikaisesta aamusta aina iltapäivälle saakka. Alueelle oli järjestetty ”Vintage Parking” ennen vuotta

1958 ajoneuvoille ja sekin täyttyi hetkessä.

Varikon avauduttua, kuljettajat tiimeineen siirtyivät lähtösuoran välitörmään läheisyyteen. Rata oli jaettu kahteen lähtöpaikkaan, radalla ajoi siis aina kaksi moottoripyörää tai autoa pareittain. Lähtö tapahtui lippulähdöllä, kauniimman sukupuolen edustajien toimesta. Itse ajo suoritettiin non-stop-pina, lähtöjä oli koko ajan Race Chiefin komennossa. Jos halusi, niin lähdöstä voi ajaa suoraan varikolle ja jonoon odottamaan seuraavaa lähtöä. Mitään ajokaaviota ei ollut, vain paras loppunopeus merkittiin jokaisen kuljettajan osalta historiankirjoihin. Moottoripyö-

MOTORBANEN 1919–1924

NSU SSR 350 vuodelta 1937. Pyörä myytiin uutena Ruotsiin. NSUta ei käytetty enää vuoden 1957 jälkeen. Toinen omistaja möi pyörän Saksaan nykyiselle omistajalle.



Esberg

FANØ

Mandø



RØMØ

MOTORBANEN 2016–

Pohjanmeri



rien sijaitessa pääosin lähtöalueen oikealla puolella, autojen tullessa vasemmalta, niin autojen kuljettajat antoivat reilusti tilaa jonoon, tiukkapipoisuus oli kuopattu Rømøn santaan.

Oma suoritus

Siitä ei jäänyt paljoa jälkipolville kerrottavaa. Ensimmäisen vedon lopussa, juuri ennen maalilinjaa, Moukarin moottori sammui kuin sähkökatkaisijasta käännettäessä. Maaliviivalta rullaus vapaalla kohti varikolle vievää paluutietä, mutta eihän sitä kovin pitkälle päässyt, työntöhommiaksi meni. Palusuora, kuten muutkin paikat olivat katsojilla kansoitettuja, Moukaria työntäessäni kohti varikkoa, sain lukematomilta katsojilta vilpittömät kannustukset ja taputukset. Jälkeen päin kuulin selostajan huutaneen mikrofoniiin, pyöräni hyydyttyä, tyyliin ”jävla, finlandarens motorcykel frös”.

Varikolle päästyäni Jannen työntöavustuksella aloitettiin pikaiset korjaustoimenpiteet. Ensimmäiseksi kipinän tarkastus, se oli ok. Moottoria pyörittäessä huomasin pikavilkaisulla ettei imuventtiili liikkunut ollenkaan, ensimmäisenä kävi mielessä että työntötanko oli hypännyt pois

paikaltaan, mutta ei se siihen jäänyt. Tarkemmassa tutkiskelussa imuventtiilin lukkopalat olivat hypänneet pois ja lentäneet Rømøn hiekalle. Mäntä osui tietysti venttiiliin ja särki samalla venttiilinohjurin. Onni onnettomuudessa, että venttiili särkyessään jäi melko ylös, joten vauriot jäivät ainoastaan vääntyneeseen venttiiliin ja ohjuriin sekä henkiselälle puolelle. Tuollaisen tilanteen sattuessa totaalinen moottoririkko on enemmän kuin todennäköistä. Minun kohdalta käytettiin tuurivarastot useaksi vuodeksi eteenpäin kerta heitolla.

Niin, ajot Moukarilla jäivät yhteen lähtöön. Sen jälkeen ajokamat vaihtuivat kevyempiin, syytäkin oli, keli koko lauantaian ajan oli lämpötilan puolesta lähellä kolmeakymmentä. Iltapäivällä Janne keksi hyvän keinon välttää alueelta purkautuvaa ruuhkaa. Me pakattiin Moukari autoon ja ajettiin se dyynin takana olevalle leirintäalueelle, muutamia kylmiä juomia mukaan ja jalkaisin takaisin. Pojat ajattelivat ensin jäädä dyneille katsomaan, minun mennessä varsinaiselle kilpailualueelle, mutta hetken päästä hekin tulivat ja kommentoivat: -Hyvin tuolta näkee, mutta varsinainen fiilis, ääni ja muu puuttuvat. Varikkorannekkeen etuja...



Jonoa lähtöalueelle.

Iltabileet

Tapahtuman jälkeen oli mahdollista osallistua vielä iltabileisiin. Me käytiin iltabileissä, ajatuksella, kun nyt ollaan täällä, katsotaan peli loppuun asti. Bileissä oli 50-luvun musiikkia ja paljon ihmisiä. Meidänkin pöytäseurueeseen jostain kumman syystä ajautui muitakin suomalaisia ja vieläpä Joensuusta. Kyllä suomalainen toisen löytää vaikka mistä. Meidän porukka otti varaslähdön kotimatkalle hyvissä ajoin, Janne sanoi ajavansa siihen asti kun jaksaa, Skærbækin kylä jäi taaksemme iltakymmenen jälkeen. Janne ajoi sprintterin yhtä kyytiä Ruotsin puolelle, Malmön pohjoispuolella ajettiin huoltoasemalle parkkiin ja pistettiin päät tyynyihin.

Suunnaksi MP-museo

Aamulla kuuden aikaan ostettiin vähän aamupalaa ja suunniteltiin reittiä takaisin Tukholmaan, aikataulun puitteissa. Koska edellisen yön siirtymä antoi meille pelivaraa, suunn



BSA B33, vm.1938, kuljettaja Daniel Suter.

Alf Land Speed Experimental vuodelta 1914. Autossa on 27-litran Hispano-Suizan moottori.



naksi otettiin MC Collection -museo, Eskilstunan pohjoispuolella, 125 km Tukholmas-taan länteen. Tämä hieno paikka kuuluu Tidön linnan alaisuuteen. Vaikka muutama vuosi takaperin he myivät osan kokonaisuudesta huutokaupalla ympäri maailmaa, näkemistä riitti silti. Suurimman vaikutuksen teki ehdottomasti seinä, jolle oli nostettu Husqvarnan ratakooneita 30–40 luvulta. Museosta suunnaksi kohti Tukholma ja iltalautalla kohti Turku. Yhdeksän jälkeen matkalaiset olivat katki-poikki-väsyneitä, joten uni tuli kyselemättä. Aamulla laiva olikin jo Turussa, josta viimeinen siirtymä päivän mittaan kohti kotia. •

SUOSITTELEN, ehdottomasti. Tunnelma, fiilis, kaikki, se on jotakin minkä tulen muistamaan lopun ikääni. Erityiskiitokset menevät:

- Tomi Tani ja Janne Hiltunen, ykkösluokan mekaanikot ja aivan parasta reissuseuraa.
- Kari "Salttu" Salimäki, Moukarin lainasta.
- Vesa "Magneettomies" Vuorela, kaikkennäköistä puhelin-neuvontaa ja säätöapua.
- Reijo Järviluoma ja Erkki Rintakari, hoitivat Moukarin nodat hienoon iskuun.
- Koko Rømø Motor Festivalin väki, erittäin hienosti järjestetty tapahtuma.



Team Huimapyörä.

Lopuksi mietelause kameran takaa: -Valokuvaus on tapa tuntea, koskettaa, rakastaa. Se, mitä olet saanut tallennettua, on tallennettu ikuisesti... se muistaa pienet asiat, kauan sen jälkeen, kun olet unohtanut kaiken.



Iloinen kilpailija lähtöalueella, Klaus Poulsen, Nimbus Sport Special 1935

VETERAANIMOOTTORIPYÖRÄKLUBI ry

Sääntömääräinen syysvuosikokous 2022

Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n syysvuosikokous pidetään sunnuntaina 20.11.2022

Paikka: Harjun oppimiskeskus, Katariinankuja 19, 49980 RAVIJOKI



Tilaisuus aloitetaan Klubin tarjoamalla lounaalla klo 12.00 alkaen. Varsinainen kokous aloitetaan auditoriossa klo 13.00 (jäsenkortit mukaan)

Esityslista:

1. Kokouksen avaus
2. Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin, kahden pöytäkirjantarkastajan ja kahden ääntenlaskijan valitseminen
3. Kokouksen laillisuuden ja päätösvaltaisuuden toteaminen
4. Kokouksen työjärjestyksen hyväksyminen
5. Vahvistetaan 2023 liittymis- ja jäsenmaksujen suuruus
6. Vahvistetaan 2023 toimintasuunnitelma ja tulo- ja menoarvio
7. Valitaan Klubille puheenjohtaja kausille 2023-2024
8. Valitaan Klubin johtokuntaan neljä jäsentä erovuoroisten tilalle. Johtokunnassa jatkavat jäsenet ovat: Arto Ahonkivi, Jorma Vitie, Veli-Pekka Pakkala, Johtokunnan erovuoroiset jäsenet ovat: Hannu Kaskela, Virva Kaario, Mikko Kentta, Seppo Lehtimäki

Nykyiset tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja ovat Tilintarkastustoimisto Revisium OY vastuullisena tilintarkastajana Mikko Lilja, Toiminnantarkastaja Olli Salonen, Toiminnantarkastajan varahenkilö Kalervo Jussila

9. Valitaan tilintarkastaja ja toiminnantarkastaja vuodelle 2023
10. Käsitellään johtokunnan tai muiden Klubin jäsenten esittämät asiat
11. Kokouksen päättäminen

Klubin jäsenten kokoukselle esittämät asiat on jätettävä kirjallisena Klubin puheenjohtajalle tai sihteerille vähintään kolme viikkoa ennen kokousta 1.11.2022 mennessä. Kirjalliset esitykset tulee toimittaa osoitteeseen: puheenjohtaja Matti Herlevi, Myrntitie 29, 00720 HELSINKI tai: sihteeri Hannu Kaskela, Kotitie 3, 13800 KATINALA.

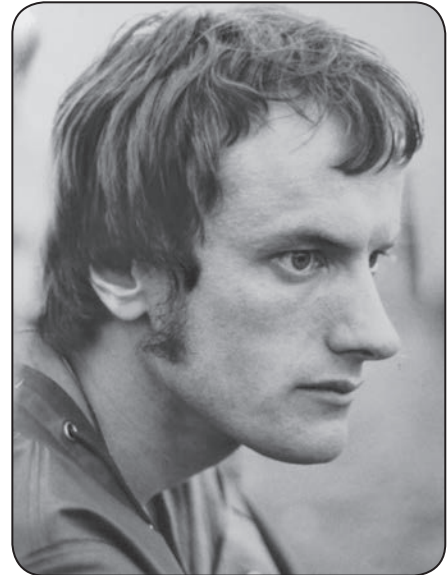
HUOM! Lounastilausten arvioinnin helpottamiseksi pyydämme aluekerhojen sihteeeriä keräämään tietoja osallistujista ja toimittamaan arviot Klubin sihteerille viikkoa ennen kokousta. Kokouksen lounasvaraukset tehdään ilmoitettujen tietojen perusteella.

Keijo Virtanen muistoissamme 9.6.1951–14.7.2022

Veljemme Keijo menehtyi pitkän ja vaikean sairauden murtamana 14.7. Kerhossamme hänet muistetaan monivuotisena kirjastonhoitajana, jonka apu oli ennen internetiä usein korvaamaton. Jämökkänä ja asiaan perehtyneenä museoajoneuvotarkastajana hän toimi Keski-Suomen alueella lähes loppuun asti. Moniin harrastuksiinsa hän suhtautui lähes intohimoisesti, niin myös moottoripyöräilyyn. Varsinaisen ”ajouransa” Keijo aloitti EMW:llä, siirtyen sitten parin merkin jälkeen MZ:n. Niillä hän sitten tekikin pitkiä retkiä aina Espanjaan saakka kirjoittaen jäljittelemättömällä, kuvailevalla tyylillään matkoistaan useita kirjoja. Viimeinen suurtyö moottoripyöräilyn parissa oli Matti Viron elämästä kertovan kirjan kirjoittaminen.

Meille viimeinen kirjoitelma on alla oleva Douglastarina, missä Keijo tyylilleen uskollisena muistelee.

Juhani ja Veikko Virtanen



Tarinaa Douglasista

Kävimme, Juhani ja minä, saunas-
saensimmäisinä ja saimme heti
vaatteet päälle ja valmistauduimme
lähtemään, mutta Juhani sanoi, että
annaks vielä yhden kympin, minulla
on vain kolme. Ujutin voiveitsen avulla
säätölippaastani kymmenen kolikkoa
ja kun emme viivytelleet, ehdimme sil-
ti, kun isä ja Hannu olivat vielä saunas-
sa, työntää Jawa Sixin ulos ladosta hei-
näkasan viereltä ja käyntiin. Minä olin
käsitellyt tätä pyörää jo sen verran, että
pysyin ajajan paikalla ja Juhani työnsi
satulan takaa ja kun moottori pärähti,
nostin vaihteen vapaalle ja jarrutin sen
verran, että Juhani hyppäsi taakseni ja
kurvailimme kylälle. Pyörä oli muuten
hyvä, mutta ehjiä käynnistinpolkimia
ja akseleita meillä ei ollut. Se ei ollut re-
kisteröity, mutta olin pultannut ohjaus-
tangon vahvistusputkea vasten Veikon

ensimmäisestä Skodasta jääneen rekis-
terikilven ICN-29. Moottoripyörien
kilvissä ei tosin koskaan ollut kolmea
kirjainta, mutta siitä naapurinemän-
nät tuskin olivat selvillä, samoin kuin
siitäkään, että moottoripyörien kilvissä
kirjaimet ja numerot olivat kapeampaa
laatua.

Seurantaloon pihalla ei näkynyt ke-
tään, ei lentopallokentälläkään kun
ajoimme jo Hollolan-Sairakkalan tiel-
lä, Lindan mökin jälkeen ohi Söyrin-
gin lopetetun kaupan ja ohi Matjärven
tiehaaran, suutarin mökin, notkelmaan
ja vanhan rillitien pohjan tuolle puo-
len, nousimme mäkeä, jonka reunalla
Malmi asuivat ja poikkesimme sinne.
Malmin pihalla oli yleensä aina joku,
nyt Kari, joka kysyi:

"Tulitteks Douglassia hakemaan?
Onks rahat mukana?"

Juhani ojensi setelit ja kolikot, jotka
Kari työnsi katsomatta housujen tas-
kuun ja katosi. Ennen kuin ehdimme
Douglasin luokse, Kari tuli takaisin
peltikanisterin kanssa ja alkoi lorottaa
siitä bensaa Douglasin tankkiin. Syy
siihen, miksei bensa ollut valmiina tan-
kissa, selvisi samassa: bensahanat, joita
oli kaksi, alkoivat heti pirittää molemil-
ta puolilta ilmanpuhdistimen, vaihde-
laatikon ja akun päälle.

"Paras, että minä käynnistän sen
japitäkää käynnissä. Jos se sammuu,
tyä etten saa sitä käyntiin." Kari sääti
ohjaustangon vivusta sytytyksen, kaa-
suttimien päältä ilmaläppinä toimivat
pystypalkit ja paineli kaasuttimien ko-
hokammioiden nuppeja vuorotellen,
kunnes bensaa suihkusi ylös ja vaa-
kasuorina vanoina sivulle pois päin.
Sitten hän nousi pyörän päälle ja jal-

katapeille seisomaan, nosti oikean jalan käynnistinpolkimelle ja heivautti itsensä alas satulalle istumaan, samalla kun potkaisi käynnistimen alas. Hutsh. Hän kohottautui ja polkaisi uudestaan. Hutsh. Kari tunnusteli vasemmalla kädellä kaasuvaijerien kireyttä ja tarkisti, että kaasukahva oli kokonaan kierrettynä, päästi hiukan takaisin ja seuraavalla potkulla toisesta pakoputkesta, tai siitä mitä siitä oli jäljellä, jysähti pamaus ja savu lensi maanpinnan suuntaisesti taakse päin kuin luoti tai ammus.

"Työntäkääs", Kari tuhahti ja kamertautui pyörän vierelle, vaihde loksahti samalla kun Karilla jo melkein kuin ilmassa alkaneena juoksuaskeleet vauhdissa ja säntäsimme mukaan pyörän perässä pihatien uraa, kun Kari kei-nahti istuimelle ja päästi kytkimen ja moottori lätkytti, minäkin ehdin juuri koskea ja tuntea moottorin vastuksen ja mieleen häivähti, että puristukset taisivat olla tallella, kun se päräytti ja heräsi epätasaiseen paukkeeseen. Kari piti kytkintä pohjassa niin kauan, että sai jalallaan vaihteen vapaalle, moottori kuulosti tukehtuvan ja Kari sivalsi molemmin käsin kummaltakin sivulta kaasuttimien takaa ilmanpuhdistimen letkut irti. Pakoputkien päistä lensi liekkejä, joita ehdin tuntea nilkoissa ja säärissä ja moottori kakoi kuin hengitysteitään auki muutaman tahdin, mutta pysyi käynnissä ja alkoi murrata, kun Kari kiersi kaasukahvaa edes takaisin kuin kilpatallien mekaanikot Imatran ajoissa.

"Laita potta päähän, bensa saattaa justiin riittää teille saakka!" Kari ehti kommentaa ja tekikin jo tilaa. Juhani sai otteen kaasukahvasta, painoi kytkinkahvaa ohjaustankoa vasten ja nosti ykkösen – Douglas nyökähti, Kari tehosti liikettä tönäisemällä satulan takareunasta ja Juhani lähti jyristen. Oli tullut sen verran pimeää, että alhaalla vadelmien, nokkosien ja horsmien välissä pakoputkien liekit vilisivät viiruina ja välähdyksinä ja näimme, että pyörä kallistui ja kääntyi pysähtymättä tielle.

"Me perään, että olet paikalla, jos se syytty palamaan!" Kari tokaisi kiireesti,

samalla kun kaivoi setelit taskustaan ja eritteli niitä mytystä kourasta toiseen. "Minä tuon myöhemmin sen pöntön, joka on jäljellä jossain, mutta en löytänyt sitä tähän hätään. Mutta siitä näet sitten minkälaisia niiden pitää olla." "Siihen on stansattu Burgess, kirjaimet allekkain", minä muistutin. Olimme hölkänneet pihalle, minä työnsin Sixin liikkeelle kolmosella, sillä viettoa oli sen verran, että pyörä kulki kytkin pohjassa alkuvauhdilla, niin että ehdin tipauttaa itseni satulalle, päästää kytkimen ja nostaa vaihteen kakkoselle. Toisin kuin kylän Jawat yleensä, tämä syytytti heti, sillä pidimme sähkölaitteet mahdollisimman puhtaina, ja kaarsin

"Me perään, että olet paikalla, jos se syytty palamaan!"

Juhanin perään.

Kari muisti varmaankin, kuinka hänen isältään oli roihahtanut siinä pihalla ja palanut Kolun Villeltä ostamansa Ariel, yksisylinterinen viisisataakuutiainen, joka oli käynnistettäessä lyönyt liekin takaisin kaasuttimesta, joka oli ollut ilman ilmanpuhdistinta, kuulemma ilman sitä jo uutenaakin. Näin edellä vilahduksen Juhaniasta, kun hän kääntyi Haltiankujalle. Minä olin juuri päässyt neloselle, niin päätin, että saan hurjastella ja jatkaa päätietä näitä loivia kaarteita ja sain kerrankin antaa moottorille kierroksia, joita kaksitahtinen tarvitsee pysyäkseen puhtaana ja nousin notkosta, jonne tullessa Veikko oli kerran ajanut tällaisella samanlaisella Sixillä Konkosen vihaisena tunnetun ilkeän koiran hengiltä, mutta satuttanut säärensä Sixin ohuen, tavanomaisen ohuemman, jalkatapin päähän, joka uskomattomasti, maastokilpyörään

sijoitettuna, oli tehtaaltakin tullut ilman tärinävaimennussuojakumia, ja Konkosen Ritvan oli ollut vietävä Veikko autolla sairaalaan ja tuotava kotiin, koska koira oli ollut irti. Nousin ohi Reivilän-Vetikon tiehaaran, mitä kautta kouluauto aina kiersi, ja sitä tietä mentiin Hanna-tädin mökille ja vaikka Reivilään De La Gardien maille vanhalle kodille saakka. Nykäisin vasta seppä Lumpeen pajan jälkeen mutkiin mäen päällä kaksi vaihdetta peräjälkeen pienemmälle ja tarjosin kolmista ennen Krouvin tiehaaraa, missä meni suotta aikaa, ja sitten kolmonen riitti kotitien haaraan, missä Juhani ei tietysti näkynyt vilaustakaan. Mutkista huolimatta Juhaniin lyhempi reitti oli totta kai nopeampi.

Tunsinkin käryn nenässäni ja muistin selvänä näkynä, kuinka äsken Malmin pihalla sinisiä kipinöitä oli juossut säkenöiden Douglasin tulpanjohdoilla tulpansuojuksien ja magneeton välillä, valuvien bensaletkujen alla ja kohdalla ja Douglasin ympärillä ilmassa oli leijunut huuruja tuosta voima-aineesta, jota polttamalla tässä liikuimme ja jos liekit eivät pysy moottorin sisällä, huonosti käy, mietin ranne kireällä Perttolan mutkissa vadelmapensaita ja pengertä viistäen ja jouduin vetämään äkkijarrutuksen, kun näin Douglasin, jossa takavallo hohti punaisena, seisomassa likolammen kohdalla.

Tähän pohjattomaan mutaveteen-Veikko oli varoittamatta heittänyt minut ensimmäisenä kesänä täällä, että muka oppisin uimaan, ja olin oppinutkin varomaan vesiä, mitä oli vahvistanut sekin, että Malmin Karin isä oli sahtikannuineen hukkunut syksy-yönä Vesijärveen verkkoja nostaessaan ja vasta kun olin päässyt näillä pyörillä pitemmille retkille, Tuula-tyttö oli opettanut paremmissa vesissä oikeissa järvisä kunnolla uimaan. Juhani nyki kaasuvaijereita vuorotellen, molemmin puolin kuin pilkkijä, ja huusi, että erotanko, kumpi ei käy. Minä en erotanut ja vastasin, että eikö se mene yhdelläkin loppumatkan? Niin Douglas menikin edelläni, tuikki tulta epäsäännöllisesti pakoputkista ja sammui vasta, kun Juhani ajoi vapaalla pihalle. •

Classic-ajo huristeli 20. juhla-ajona Läntisellä Uudellamaalla

Vanhat moottoripyörät kiertelivät Lohjan, Inkoon, Siuntion ja Raaseporin teillä 23.7.–22 Ajoa saattoi seurata reitin varrella ja tutustua noihin ihaniin ennen vuotta 1966 valmistettuihin moottoripyöriin Lohjan keskustassa torin laidalla.

Oli vanhaa, romanttista ja tuttua 2-tahtimoottoripyörien persoonallista ja 4-tahtisten risiiniöljyisten pakokaasujen tuoksua, kun Länsi-Uudenmaan Classic-ajo kierteli Lohjan ja lähikuntien kauniilla teillä. Perinteeksi muodostunut ajo keräsi osallistujia mm. Porista, Kotkasta ja Tampereelta,

mutta paikallisiakin on toki mukana.

Kaupungin hallituksen puheenjohtaja **Pekka Luoma** avasi tapahtuman ja toi kaupungin tervehdyksen painottaen perinteen tärkeyttä ja historiaa.

Tämä on arvostettu ajo Suomessa, koska pyörien ikä on rajoitettu valmistusvuoteen, 1966. Osallistujat jakoivat

kiitosta järjestäjille, sillä ajoaikataulut pitävät. Lisäksi mukana on huoltoauto siltä varalta, että jonkun pyörä lopettaa yhteistyön tien päällä ja yksi pyörä tarvitsikin auton palvelua.

Teillä nähtiin monia tuttuja, vanhoja pyöriä, kuten Jawa, MZ, Triumph, Ariel, Ural, IC, NSU, Vespa, Husqvarna,



Harley Davidson ja BSA. Näillä pyörilähän Suomi rakennettiin ja asutettiin, käytiin töissä ja treffeillä ja laajennettiin reviiriä.

Ajajia oli mukana 42 ja useat olivat pukeutuneet aikakautensa pukuun. Oli haalaria, nahkapukua, jatsaria, erilaisia aikakauden kypäriä. Säällä oli vaikutuksensa osallistujamäärään, aamulla tuli runsaasti sadetta, mutta ei enää ajon aikana.

Vanhat moottoripyörät tuntuu olevan hyvin miehinen laji, mutta löytyi joukosta muutama naiskuskikin. Tämä on rauhallisten ihmisten hommaa, sanoi **Janina Fröberg**, kun ei voi eikä viitsi ajaa kovin kovaa ja huoltotiheyskin on suurempi kuin uudempien pyörien kanssa.

Ratamestarit **Jari Lewandowski** ja **Rauno Erolahti** olivat tehneet mielenkiintoisen 147 km reitin. Ensiksi pysähdyttiin Kaarteen Sota- ja Mosaiikki museolle, jossa puolustusministerikin kävi edellisellä viikolla, ja koettiin melkein autenttiset sodan melskeet. Puolenpäivän aikaan pysähdyttiin ruokailemaan ja yllätykseksi kaikille, maistuvaa kasviskeittoa!

Takaisin reitiltä palattiin takaisin keskelle Lohjaa, torille, jossa huomionosoitukset: Kaksitahtipalkinto **Jari Nikander**, Jawa Six Days 350 -61, Brittipyörä palkinto **Juho Karko**, Ariel Square Four MK 1 1000 -50, Vanhin osanottaja / pyörä **Markku Valtonen** / Norton 16 H -37, Ajoneuvo / asu **Olli Koponen**, Ariel VA 500 -39, Naisosanottaja **Janina Fröberg**, Sundbeam S7 de Luxe -52, sivuvaunu **Mauri Kaarlela** Jawa 360/344 sivuvaunu -66.

Lohjalainen Nostalgiamotoristit on kaikkina, reiluna 20 vuotena, ollut eteenpäin katsova ja innovatiivinen ja on sitä myöskin ylpeästi vastaisuudessaakin. Huhujen mukaan seuraavan Länsi-Uudenmaan Classic-Ajon ratamestari on naispuolinen yhdistyksen jäsen, jonka täten tiedoksi tuotakoon kutsun kera ensivuoden ajoihin. •

Nostalgiamotoristit ruokatauolla, Kehla Stall.



Oikealla Heikki Ilves, Royal Enfield 500 J -52, vieressä vasemmalla Juho Karko, Ariel Square Four 1000 Mk1 -50, seuraava vasemmalle Jari Lewandowski (ratamestari), Triumph 5T -53, Jarin vieressä vasemmalla Mauri Kaarlela, Jawa + vaunu 360/344 -66



Karoliina Forsström ajaa ensimmäisenä, Triumph TRW 500 -64.



Lähtökuvassa oikealla Petri Karppinen, HD -47, vasemmalla Lauri Mellin (kerhon puheenjohtaja) Jawa 350 Sport -65, lähettäjä Rolle Rosendahl.

Pori-Tampere 2022

Ajelu tapahtui jälleen kerran tilaisuutta varten tilatussa kuivassa ja lämpimässä loppukesän säässä. Reitti oli yhdistelmä Pirkanmaalaista kumpuilevaa mutkatietä ja lopussa Urjalalaista tasankomaisemaa. Auringon kultaamat peltomaisemat toimivat erinomaisena kontrastina ura- ja muutenkin paikatuille pikkuteille. Suuri osa reitistä kylläkin oli erinomaisessa kunnossa. Maalipäänä toiminut Nuutajärven lasimuseon ravintola todettiin tarkoitukseemme sopivaksi.

Maalirastilla esillä olleet kilpailukysymykset saivat osakseen ansaittua kritiikkiä. Olihan yhteen oikea vastaus ei vastausta, kaikkien vaihtoehtojen ollessa virheellisiä. Kilpailijoiden muistia testattiin myös kysymällä merkityksellisiä värejä. Yllättävän moni muisti heittäneensä punaista frisbeekiekkoa, vaikka kiekkovalikoimassa ei sen väristä ollutkaan. Silminnäkiäjien muisti oli siis tehnyt tepposit alle tunnin kuluessa itse koetusta tapahtumasta.

Tapahtumaan osallistuneet pyörät olivat syntyneet keskimäärin vuonna 1985. kuskit puolestaan olivat hivenen vanhempia eli vuodelta 1959. Kolmenkymmenen kuljettajan arvio tämän vuotisesta moottoroidulla kaksipyöräisellä ajosta vaihteli 400 - 8500 km. Keskiarvon ollessa 3043 km. Mukaan on myös laskettu tällä kertaa autolla liikuneen toimitsija-siivoojan kilometrit.

Tamperelaisten juonikkuutta kuvasti heidän huonot vastauksensa kysymyksiin. Tämän ansiosta Porilaiset joutuivat jälleen kerran raahaamaan kiertopalkinnon Kokemäenjoen suistoon. •

Nuutajärven lasikylän parkkipaikka oli sopivasti mitoitettu tarpeisiimme.



Lähdössä ei suinkaan ole pikkukakkoesta tuttu DDR-nukkumatti kosmonautti-asussa. Vaan Pete ja MZ Trophy.



Joka neljäs muisti maalissa 3-pisteen kiekon olleen punainen.



Koska mukana oli brittipyöriä, lopuksi suoritettiin asianmukainen loppusii-vous pellettipurulla harjaten.



HRC:n lyhyt historia

Yrityksen perustaja Soichiro Honda vaati alusta alkaen, että hänen insinööriensä todistavat yrityksen suunnittelukyvyt ja nopeuttavat kehitystä testaamalla luomuksiaan kilpailujen sykkeessä.



Näin on aina ollut Hondan ensimmäisestä Model A:sta aina viimeisimpään MotoGP-aseeseen. Kuten HRC:n edellinen presidentti **Masumi Hamane** sanoo: *"Kilpamoottoripyörä on rullaava laboratorio, joka tarjoaa meille elävää tietoa ja kilparata on vaihe, jossa unelmamme toteutuvat."*

Aluksi Hondan kilpa-ajotoimintaa ohjattiin Honda Motor Companyn sisällä, mutta 1970-luvun alussa RSC (Racing Service Center) perustettiin erilliseksi yhtiöksi huolehtimaan yhtiön kilpa-ohjelmasta. 1. syyskuuta 1982 perustettiin Honda Racing Corporation, jonka tehtävänä on kehittää, moottoripyörien ja kilpa-osien valmistusta ja myyntiä. Siitä lähtien HRC:stä on tullut avainsana korkean suorituskyvyn suunnittelusta, erinomaisuudesta ja voittavasta suorituskyvystä.

Honda ei ole aina ollut kilpa-alan yhtiö, vaikka japanilainen jättiläinen sanoisi mitä tahansa. Mutta se ymmärsi hyvin varhain kilpa-ajon merkityksen todistaakseen tuotteensa alun perin skeptiselle maailmalle.

Kolme kirjainta HRC tunnetaan nykyään parhaiten siitä, että ne on kiinnitetty joko radalla kilpaileviin MotoGP-koneisiin, lukuisiin muihin kilpakoneisiin, enduroon ja motocrossiin, mutta mistä kaikki alkoi nyt kuuluisalle Hondalle Racing Corporationille?



Mansaaren monumentaalinen voitto 1961: sekä piikeissä että kaksipuolikkaisessa viisi ensimmäistä sijaa meni Hondalle. Kuvassa osa joukkueesta, vasemmalta Tom Phillis, Luigi Taveri ja Mike Hailwood (Honda-press). Otsikkokuvassa Freddie Spencerin NSR 500 -85 (Rikita CC3.0)

Perustaja Soichiro Honda muodosti Hondan teknisen tutkimuslaitoksen vuonna 1946 ja alkoi rakentaa moottoripyöriä käyttämällä ylimääräisiä ge-

neraattorin moottoreita myydäkseen niitä sodan runtelemalle Japanin väestölle. Kun nämä moottorit loppuivat, hän alkoi valmistaa omia.





Vuoden 1979 motocrossin maailmanmestari Graham Noyce ja Honda RC450 (kuva: Fotocollectie Anefo)

Ensimmäinen valmistunut tunnetaan Honda Type A:na. Vuonna 1949 hän perusti Honda Motor Corporationin ja rakensi ensimmäisen täydellisen moottoripyöränsä, Model D:n.

Hänen menestyksensä tarkoitti sitä, että 50-luvun puolivälissä Honda oli jo suuri (kevyt-) moottoripyörien valmistaja, mutta vielä tuntematon maailmannäyttämöllä. Vuoden 1954 TT:ssä Honda-san päätti, että paras tapa sekä parantaa että mainostaa Hondan koneita oli kilpa-ajo.

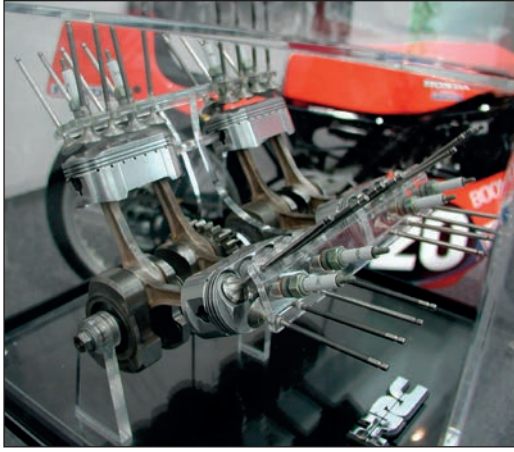
Ensimmäinen puhdas kilpakone oli vuoden 1958 RC71 250 twin, jota käytettiin kotimaan kilpailussa. "RC"-etuliite tarkoitti tehdasvalmisteisia kilpalaitteita ja on jatkunut siitä lähtien. Kaksitoista kuukautta myöhemmin Honda lähetti kilpajoukkueen Mansaarelle ensimmäistä kertaa 125 cc RC141- ja RC142-malleillaan. Vuonna 1960 Honda siirtyi täysimääräisesti moottoripyörien GP-sarjaan. Vaikka Honda menestyi hienosti 60-luvulla useiden RC-koneidensa kanssa, se vetäytyi GP-kilpailusta vuonna 1968 FIM:n päätöksen jälkeen yksinkertaistaa pyöriä ja tehdä GP-kilpailuista edullisempia.

Suuren osan 70-luvulta Hondan kilpa-ajoponnistelut keskittyivät tuotantoon perustuviin malleihin ja niiden kestävyteen. Tätä varten Honda perusti Racing Service Centerin eli RSC:n maaliskuussa 1973. Yksi esimerkki RSC-tuotteista on sen CB900F:ään valmistamat osat, mukaan lukien sylinterinkansi, nokat, venttiilit ja paljon muuta.

Täydelliset pyörät olivat kuitenkin harvinaisia, yksi poikkeus oli MT125R



Säpinää jossain saksalaisessa 125-luokan MM-osakilpailussa kesällä -83. Moninkertainen Saksan mestari Klaus-Bernd Kreutz kiihdyttää CR-Hondalla kahden Suzukin rinnalla. Keskellä Sinisalon kampeissa Eric Geboers, joka pari vuotta myöhemmin vaihtoi tallia ja voitti Hondalle sekä kaksipuolikkaiden että viissatsten maailmanmestaruuden.



NR 500 – soikeat
männät ja
32 venttiiliä...

tuotantokaksitahtinen GP125-pyörä, joka auttoi käynnistämään amerikkalaisen **Randy Mamolan** ja brittiläisen **Robin Appleyardin** uran.

Asiat kuitenkin muuttuivat uudelleen 1970-luvun lopulla. Marraskuussa 1977 Honda ilmoitti palaavansa nelitahtitekniikkaa käyttävään GP-pyörään, ja pyrkiäkseen tähän se perusti vuonna 1978 New Racing (NR) -divisioonan Asakan tutkimus- ja kehityskeskukseen.

Vuoteen 1982 mennessä menestys radikaalin, soikeamäntäisen NR500:n kanssa oli kuitenkin vielä vaikeaa. Honda oli toivonut kilpaosastoa, jossa insinöörit, suunnittelijat ja johtajat voisivat työskennellä rinnakkain luodakseen sekä mestaruusvoittajia että upeita tuotantopyöriä.

Todellisuudessa kumpikaan ei toteutunut, vaan sen sijaan kilpailuhenkilöstön, joka halusi voittaa hinnalla millä hyvänsä, ja insinöörien välillä, jotka olivat enemmän huolissaan tekniikan kehittämisestä, oli jatkuva kitka. Tämä muuttui 1. syyskuuta 1982, jolloin Hondan T&K:n kilpa-osasto siirrettiin omaan laitokseensa erillisen, omistautuneen henkilökunnan kanssa.

Uuden laitoksen nimi oli Honda Racing Corporation (HRC). Sen tehtävänä oli "moottoripyörien ja kilpakäyttöön tarkoitettujen osien kehittäminen, valmistus ja myynti". Sen tehtävänä ei ollut vain Hondan maantiemallit, vaan myös trial, motocross ja enduro.

Sen ensimmäinen presidentti oli legendaarinen insinööri **Shoichiro Irimajiri** (joka suunnitteli sekä Hondan 1960-luvun kuusisylinteriset kilpa-autot että sen vuoden 1978 CBX1000) ja se oli välitön menestys: NS500 voitti vuoden 1983 maailmanmestaruuden, **Eddy Lejeune** hallitsi trialia vuodesta 1979-1987 Hondan riveissä, HRC:n RS750R ja sitten RVF750 hallitsi Suzuka 8 tunnin ajoa, kun taas vuosina 1984–1992 Honda voitti jokaisen 500-luokan MX:n mestaruuden.

Ja se oli vasta alkua. Sen jälkeen kuluneiden vuosien aikana HRC on ollut vastuussa paitsi useimmista maailmanmestaruuskilpailuista kuin mistään muusta, myös useista



Honda VFR750R
RC30 1987–1990

teknologisista kehityksistä, joita pidämme nyt itsestään selvyytenä, ja myös lyhyestä mutta hienosta valikoimasta maantiekäyttöisistä laillisista koneista (RC30, RC45, SP-1, SP-2, RC213V-S).

Yksi erikoisimmista – Honda NR500

Motivaattori NR500:n takana oli yrityksen perustajan



HRC teki vakuuttavaa jälkeä hyvinkin erilaisissa lajeissa – myös trialissa. Belgialainen Eddy Lejeune solmi Hondan kanssa tehdasdiilin jo 16-vuotiaana -79 ja ajoi tallille trialin maailmanmestaruudet 1982, -83, -84 ja hopeatilan -85 sekä pronssin -86. Yläkuvissa Lejeune Trial de Sant Lorenç -kisassa Kataloniassa -81. Vuoden -81 Honda RS 250 T oli ensimmäinen HRC:n trial-kilpuri (Montesita CC4.0). Vasemmalla vuoden -86 MM-hopeamitalisti Steve Saunders Rothmans-värisellä TLR-Hondalla (wikitrials).

HRC:n viritelmät nistuivat myös aavikolla. Honda NXR:llä otettiin neljä perättäistä Paris-Dakar-voittoa vuosina 1986–1989. Näiden pyörien puikoissa oli legendaarisia P-D-kuljettajia: Cyril Neveu, Gilles Lalay, Edi Orioli. (Rikita CC3.0)

Soichiro Hondan halu kilpailla nelitahtimoottoritekniikalla, koska suurin osa Hondan valmistamista moottoripyöristä käytti nelitahtimoottoreita. Kun FIM julkisti uudet säännöt vuoden 1968 Grand Prix -moottoripyörien kilpailukaudelle, joka rajoitti 500 cc:n moottorit neljään sylinteriin, tämä antoi etua kaksitahtikoneistoa käyttäville joukkueille. Honda päätti vetäytyä moottoripyöräkilpailusta keskittyäkseen auto-osastoonsa. Marraskuussa 1977 Honda ilmoitti palaavansa moottoripyörien Grand Prix -kilpailuun nelitahtitekniikkaa käyttäen. Vaikka kaksitahtiset moottorit hallitsivat moottoripyörien Grand Prix -kilpailua 1970-luvun lopulla, Honda tunsivat olevansa pakotettu kilpailemaan käyttämällä korkean teknologian nelitahtista kilpapyörää. Koska perinteinen nelitahtinen nelisylinterinen moottori ei pystynyt tuottamaan samaa tehoa kuin





Freddie Spencer vuoden -90 Honda AMA-RC30:lla "Oldtimer Grand Prix" -kisassa Schwanenstadtissa, Itävallassa syksyllä -16 (Hans Koberger CC4.0).

kaksitahtiset kilpailijansa, Honda lisäsi venttiilialuettaan kilpailukykyiseksi. Soikeat männät, männänrenkaat ja kaksoiskiertokanget yhdessä männässä. Tuolloiset säännöt sallivat jopa neljän palotilan, joten Honda suunnitteli 32-venttiilisen V8:n, jossa oli neljä paria yhdistettyjä palokammioita. Siitä kehittyi sitten moottori, jossa oli neljä soikeaa sylinteriä. Soikeat sylinterit antoivat tilaa 32 venttiilille ja kahdeksalle sytytystulpalalle, sama kuin kahdeksansylinterisessä moottorissa, mutta pysyivät nelisylinteristen sääntöjen sisällä. Toinen NR500:ssa käytetty innovaatio oli sen yksiosainen runko, joka kietoutui moottorin ympärille kuin kotelo ja auttoi vähentämään painoa. Pyörässä käytettiin 16-tuumaisia Comstar-pyöriä, painopisteen alentamista ja gyroskooppeiden voimien vähentämiseksi yleisten 18-tuumaisen versioiden sijaan, jotka olivat tuolloin yleisiä. Honda voitti merkittäviä valmistusongelmia kehittäkseen ovaalisylinteritekniikkaansa, ja vuoden 1979 lopulla pyörä debytoi **Mick Grantin** ja **Takazumi Katayaman** Britannian Grand Prix -kilpailussa. Molemmat pyörät keskeyttivät, Grant törmäsi ensimmäisessä käännöksessä sen jälkeen, kun pyörä oli läikyttänyt öljyä takarenkaalleen, liukuen pyörän mukana kipiänsuihkun loisteessa. Katayama keskeytti seitsemännellä kierroksella sytytysongelmien vuoksi ajaessaan toi-

seksi viimeisenä. Honda kesti mukana vielä kaksi kautta, mutta se ei tehnyt pyörästä kilpailukykyistä.

Monokokkirungosta jouduttiin luopumaan, koska se teki mekaanikkojen työn liian vaikeaksi työskennellä moottorin parissa kilpailujen aikana. Myös 16-tuumaisista pyöristä jouduttiin luopumaan 18-tuumaisen pyörien tullessa tilalle.

Amerikkalainen Freddie Spencer pääsi viidenneksi 1981 Britannian GP:ssä ennen kuin pyörä hajosi. NR500 ei koskaan voittanut Grand Prixä. Katayaman 13. sija vuoden 1981 Itävallan GP:ssä oli sen paras esitys. Honda luopui projektista ja suunnitteli

NS500-kaksitahtipyörän kilpailemaan kaudella 1982. Spencer ajoi NS500:lla Hondan ensimmäiseen 500 cc:n maailmanmestaruuteen vuonna 1983.

Lopulta NR500-projektin tuhoksi koitui se, että Honda oli yrittänyt kehittää liian monta teknologiaa kerralla. NR500 koki muutamia menestyksiä: Freddie Spencer ajoi NR500:lla osakilpailun voittoon Laguna Secassa vuonna 1981 ja **Kengo Kiyama** voitti Suzukan 200 kilometrin kilpailun samana vuonna. •

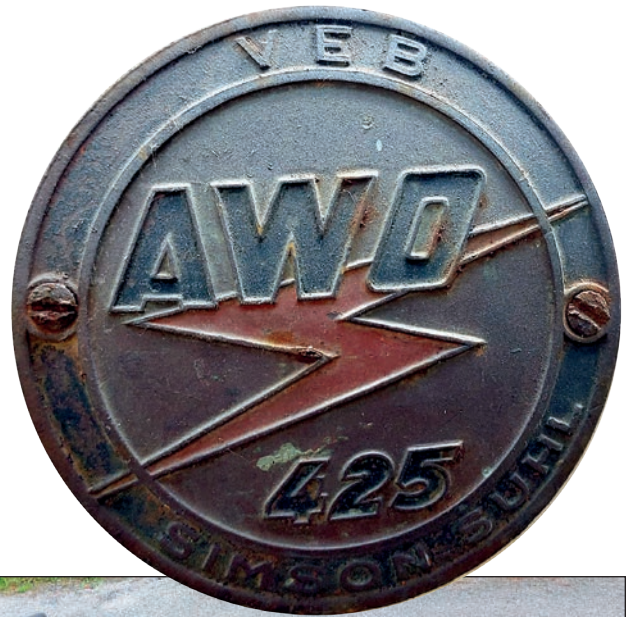
Lähde: <https://honda.racing>



Tällaisella RC500M-mallilla André Malherbe nappasi motocrossiin 500-luokan MM:n 1984 (Rainmaker47 CC3.0).

AWO 425

Myöhemmin tunnettu nimellä Simson 425



Eräs sodanjälkeisistä moottoripyörien valmistajista oli itä-saksalainen, Neuvostoliiton ohjauksessa toiminut Sowjetische Aktiengesellschaft Avtowelo. AWO on lyhenne venäjänkielisestä awtowelosiped'istä. Nimi oli Neuvostoliittolaisten antama heidän järjestellessään sodan jälkeen Itä-Saksaan jäänyttä teollisuutta. AWO-moottoripyörän kerrotaan perustuvan BMW R23 - tai joidenkin lähteiden mukaan BMW R25 -malliin, eli niin tai näin, voidaan kuitenkin sanoa että ”Bemareita” oli katseltu melko läheltä.



AWO tämänhetkisessä kunnossa.

Nimi muuttuu

AWO:jen nimenkäyttö loppui joidenkin tietojen mukaan jo 1955 mallille tehdyn jonkin asteisen faceliftin myötä, jolloin nimeksi annettiin Simson 425 ja esimerkiksi satuloissa tapahtui kehitystä parempaan päin. AWO:issa oli alkuun kuljettajan istuimena kuminen ”norsunkorva” ja matkustaja sai nauttia takalokasuojan päälle kiinnitetystä peltisestä pallista. Kehitys kulki eteenpäin ja pian matkustajakin istui lisävarusteena saatavilla olevana tukevalla kahvalla varustetulla ”korvalla”. Simsonissa mukavuusvarusteena olivat erilliset pehmustetut istuimet, jotka korvattiin myöhemmin tyylikkäällä kahden istuttavalla pitkällä satulalla. Myös moottorin ulkonäkö muuttui, sylinterin ja kannen saadessa isommat jäähdytysrivit ym. Takajousitus muutettiin keinuvarsihaarukaksi plunger-tyyppisen jousituksen sijaan. Myös

Gimman letti suorana...

pysäytyskyvyssä tapahtui parannusta siirryttäessä puolirumpujarjuista täysrumpuihin. AWO:ja sekä myöhemmin Simsoneita toi maahan Helsingin Lasipalatsissa toimiva Oy Rego Ab. Simsonienkin valmistus loppui 1961–62 ja itä-saksalaiset sekä heidän kanssaan kauppa käyvät joutuivat ”sniffaamaan” imelää, sinistä öljynkatkuista kaksitahtisten pakokaasua, vallanpitäjän sanellessa sen, kuinka monta tahtia koneessa saa, tai ei saa olla. Sama koski myös autoja kuten Ifa, Zwickau, Trabant, Wartburg jne.

Siteeraan tähän Moottoriurheilulehteä numero 4 vuodelta 1952. ”AWO on paras, sanovat asiantuntijat. AWO



moottoripyörän luja, hyvin suunniteltu rakenne, voimakas moottori ja hyvä jousitus tekevät siitä maantiennelijän, joka imeytyy hyvin tien pintaan niin suorilla kuin mutkissakin ja nousee hyvin mäet”.

Lisätodisteena AWO:n hyvästä arvostuksesta kuulin poikasena tuhatyhdeksänsataaviisikymmenluvun lopulla erään nahkarotsiin pukeutuneen päri-



KTM

-pienestä pajasta maailmanmestaruuksiin

KTM:n tarina alkaa vuonna 1934, kauan ennen kuin idea korkean suorituskyvyn kilpapyöristä ja superautoista edes keksittiin. Itävaltalainen insinööri **Hans Trunkenpolz** avasi autokorjaamon Mattighofeniin. Kolme vuotta myöhemmin Trunkenpolzin myymälä myi DKW-moottoripyöriä ja seuraavana vuonna lisäsi Opel-autoja yrityksensä tarjontaan. Kauppa tuli tunnetuksi nimellä Kraftfahrzeug Trunkenpolz Mattighofen: Kraftfahrzeug, saksalainen sana moottoriajoneuvolle, Trunkenpolz, joka on nimetty sen perustajan Hans Trunkenpolzin mukaan; ja Mattighofen, liikkeen sijainti. Tämä oli KTM-tuotemerkin alku.

R100 oli KTM:n ensimmäinen tuotantomoottoripyörä. Toisen maailmansodan aikana KTM selviytyi dieselmootto-
reiden korjaustöistä ja Trunkenpolzin vaimo johti yritystä. Toisen maailmansodan lopussa moottorien korjaustyöt vähenivät lähes välittömästi, mikä johti siihen, että Trunkenpolz harkitsi oman moottoripyöränsä luomista ja tuotantoa. Toisin kuin BMW, joka oli merkittävä toimittaja kolmannelle valtakunnalle, KTM:ää eivät rasittaneet samat sodan jälkeiset tuotantorajoitukset, jotka vastaperustettu Yhdistyneet

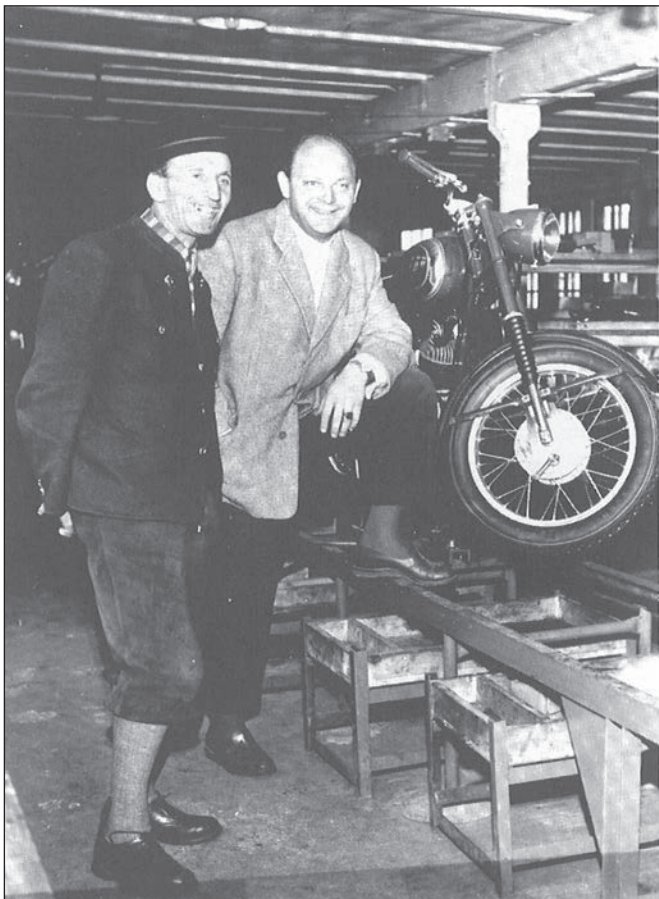
Kansakunnat määräsivät muille entisille akselivaltojen yrityksille. R100:ssa käytettiin kaikkia mittatilaustyönä valmistettuja talon sisäisiä osia lukuun ottamatta Fitchel & Sachsin hankkimia Rotax-moottoreita. R100:n tuotanto aloitettiin vuonna 1953 vain 20 työntekijän tiimillä (mukaan lukien **Johann Trunkenpolz** itse). Tiimi pystyi valmistamaan kolme täydellistä moottoripyörää päivässä. Samana vuonna Trunkenpolz teki yhteistyötä liikemies **Ernst Kronreifin** kanssa, josta tuli KTM:n merkittävä sijoittaja ja osakkeenomistaja. Yrityksen nimeksi tuli sitten Kronreif & Trunkenpolz Mattighofen.

Seuraavien kahden vuoden aikana esiteltiin kolme uutta tuotetta, R125 Tourist vuonna 1954 ja Grand Tourist ja Mirabell skootteri vuonna 1955.

Johdatus kilpa-ajoon ja uusiin malleihin

Yrityksen historia on rikas ja monipuolinen. Insinöörit tiesivät, että heidän tulevaisuutensa oli kilpamalleissa, mutta tämä ei aina maksanut laskuja alussa. Tie oli kivinen ja yritys haarautui useisiin eri tuotelinjoihin päästäkseen





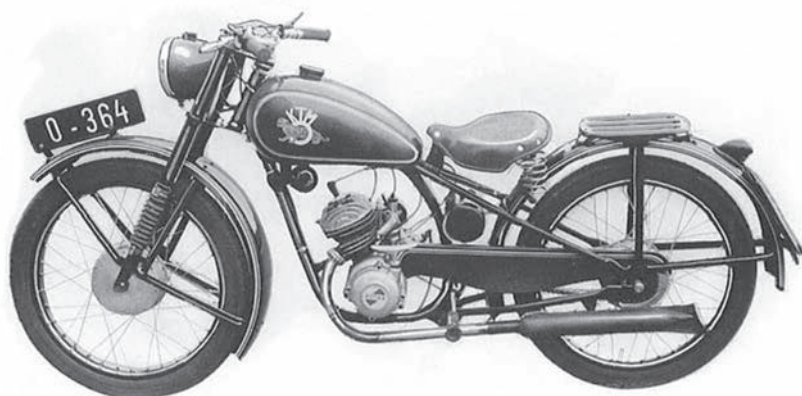
Hans Trunkenpolz ja Ernst Kronreif.

siitä irti. **Egon Dornauer** voitti vuoden 1956 Six Days Trials -kilpailun KTM-moottoripyörällä. KTM teki virallisen kilpailudebyyttinsä vuonna 1954 ja varmisti ensimmäisen tittelinsä Itävallan 125cc:n kansallisessa mestaruuskilpailussa samana vuonna. He esiintyivät vuoden 1956 International Six Days Trialsissa, maailman vanhimmassa FIM:n hyväksymässä off-road moottoripyörätahtumassa, ja voittivat kultamitalin Egon Dornauerin kanssa, joka ajoi KTM-moottoripyörällä voittoon. KTM rakensi ensimmäisen urheilupyöränsä vuonna 1957, Trophy 125cc. Nimi viittasi epäilemättä heidän voittoonsa Itävallan 125cc:n kansallisessa mestaruuskilpailussa vain kolme vuotta aiemmin.

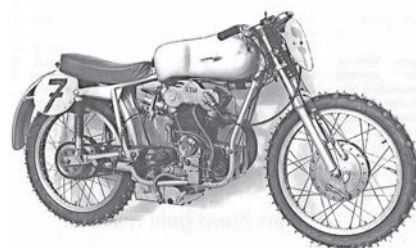
KTM esitteli ensimmäisen mopon – Meckyn – vuonna 1957, Ponny I:n vuonna 1960 ja Ponny II:n vuonna 1962 sekä Cometin, joka oli uusi vuonna 1963. Mecky ja Ponny I ja II tulivat luotettavaksi kaupunkiliikenteeksi, kun taas Cometista tuli uusi suosikki maastokilpailijoille. KTM voitti ensimmäisen FIM Motocross GP -mestaruutensa vuonna 1974, kun venäläinen motocross-kilpailija **Guennady Moisseev** voitti 250 cc:n luokan KTM 250 -moottorilla. Tämä voitto olisi ensimmäinen KTM:n yli 260 maailmanmestaruudesta seuraavien 40 vuoden aikana.

KTM Penton

John Penton oli taitava amerikkalainen maastomoottoripyöräkilpailija. Vuonna 1950 Penton ja hänen veljensä avasivat moottoripyöräiden jälleenmyyjän Amherstissä, Ohiossa, missä he myivät BSA- sekä BMW- ja NSU-moottoripyöräitä. Pentonista tuli yksi maan parhaista moottoripyöräiden enduro-kilpailijoista, ja hän edusti Yhdysvaltoja seitsemän kertaa International Six Days Trialissa (nykyisin nimellä International Six Days Enduro) vuosina 1962-1970. International Six Days Trial on eräänlainen maastomoottoripyöräolympialaisten muoto, joka on vanhin FIM:n hyväksymä vuosittainen kilpailu, joka on peräisin vuodelta 1913. Voitettuaan 1966 Jack Pine Enduron Husqvarnalla ruotsalainen moottoripyörävalmistaja nimitti hänet merkin jälleenmyyjäksi Yhdysvaltojen itäosissa. Suurten ikäluokkien ikääntyessä 1960- ja 1970-luvuilla maastomoottoripyöräilyn suosio nousi nousuun. Penton pyrki hyödyntämään tätä buumia tarjoamalla kevyen maastomoottoripyörän. Epäonnistuttuaan vakuuttamaan Husqvarnaa valmistamaan vieläkin kevyempää off-road-pyörää, hän päätti tehdä ehdotuksensa KTM-tehtaalle Itävallassa, joka tuotti tuolloin polkupyöräitä ja mopoja. Penton tarjoutui sijoittamaan 6 000 dollaria omista rahoistaan, jos KTM rakentaisi prototyyppiä hänen vaatimustensa mukaan, jotka myytäisiin Yhdysvalloissa Penton-moottoripyörinä. Ensimmäiset Penton-moottoripyörät valmistettiin vuonna 1968, ja niissä käytettiin muunneltua pienikapasiteettista Sachs-moottoria parannetulla jousituksella ja yksityiskohdilla. Hän muodosti menestyneen kilpajoukkueen, joka tuki eräitä aikakauden parhaita enduro-kilpailijoita, mukaan lukien hänen poi-



Ensimmäinen KTM:n tuotantomoottoripyörä: malli R100.



Jääspeedway-KTMuodelta -57.



Isossa kuvassa -74 Penton 125 Six Day, pikkukuvassa KTM 250MX Moiseev.

kansa **Jack Pentonia**, joka kilpaili 12 ISDT-tapahtumassa, sekä **Dick Burlesonia**, **Carl Crankea** ja **Billy Uhlia**.

KTM Penton mallit

Varhaiset moottoripyörät tekivät jälkensä kansainvälisissä Six Days Trials -kilpailuissa, endurokilpailuissa, kuten Michigan Jack Pine Endurance Runissa, scrambleissa ja motocrossissa. Suosituin koko oli 125 cc (Six Day), mutta niitä valmistettiin myös 100 cc (Berkshire) ja myöhemmin 175 cc (Jackpiner, 1972), 250 cc (Hare Scrambler, 1973) ja

400 cc (Mint, vuonna 1974). Vuodesta 1972 alkaen lasikuituiset polttoainesäiliöt esiteltiin ja kaikissa 175 cc:n ja sitä suuremmissa malleissa käytettiin KTM-moottoreita. Vuonna 1974 esiteltiin pidemmällä joustovaroilla olevat kaasujouset, joissa takaiskunvaimentimet pidentää jousituksen liikettä, kevyet muoviset lokasuojat ja rungot korkealaatuisesta kromi-molyteräksestä. Vuonna 1976 ilmestyi ensimmäistä kertaa kaksi erillistä mallia, jotka erottivat Motocrossin käytön (MC5) ja Enduron (Cross County). Muita,

vähemmän yleisiä malleja olivat Mudlark Observed Trials -moottoripyörä (valmistaja Wassell Englannissa), Cafe MX, Hiro 125 (Six Day italialaisella moottorilla), Woodsman (ja enduroversio Mudlarkista) ja K-R (Kenny Roberts) lyhyen radan kilpailija. KTM:n osti tuotannon, kehityksen ja jakelun kokonaan vuonna 1978. Siihen mennessä, kun Penton myi jälleenmyyjän KTM:lle vuonna 1978, Amerikassa oli myyty yli 25 000 Penton-moottoripyörää. John Penton valittiin AMA Motorcycle Hall of Fameen vuonna 1998.



Mika Kallion KTM 125

litapahtumia ovat Atlas Rally ja Rallye du Maroc. KTM:llä on 37 maailmanmestaruutta rallikilpailuissa, ja se on 15-kertainen FIM-maastorallin maailmanmestaruuskilpailun voittaja.

KTM Suomessa

Ensimmäiset KTM -pyörät on tilattu Suomeen vuonna 1968 **Juha Tirisen** toimesta ja varsinaisen maahantuonnin aloitti seuraavana vuonna M-Tuonti Oy **Jouko Laaksosen** johdolla. Vuonna 1980 maahantuonti siirtyi Racingbiken **Seppo Suomiselle** ja vuonna 2005 KTM perusti tytäryhtiö KTM Nordic Oy:n vastaamaan Suomen ja Baltian maiden markkinoinnista ja myynninhallinnasta. Päijänteen ympäriajolla on aina ollut merkittävä KTM:lle. Tämä näkyy edelleen vahvasti KTM Nordicin toiminnassa ja sillä on iso merkitys myös yrityksen työntekijöille. •

Yrityksen kasvu... ja sitä seuraava syksy

Vuoden 1971 KTM Comet 500 on edelleen suosittu vintage-malli kilpaharrastajille. Vuoteen 1971 mennessä KTM oli kasvattanut työvoimansa 400 työntekijään ja tarjonnut 42 eri mallia tuotevalikoimassaan. KTM tuotti myös kilpakäyttöön tarkoitettuja moottoripyöriä moottoripyöriteollisuudelle. 1970-luvulla ja 1980-luvulla KTM aloitti jäädyttimien valmistuksen useille eurooppalaisille autonvalmistajille. Pelkästään jäädytinliiketoiminta tuotti suuren osan KTM:n tuloista 80-luvulla. Vuonna 1978 KTM perusti yhdysvaltalaisen tytäryhtiönsä KTM North American, joka sijaitsee Lorainissa, Ohiossa. Kotimaassa Itävallassa KTM nimettiin uudelleen KTM Motor-Fahrzeugbau KG:ksi vuonna 1980, ja vuonna 1981 yritys kasvoi 700 työntekijään. Tulot olivat 750 miljoonaa dollaria vuonna 1981, ja kansainvälisen liiketoiminnan osuus oli 76 prosenttia näistä rahoista. Vaikka bisnes sujui entiselle pienelle itävaltalaiselle autoliikelle, japanilaiset valmistajat, kuten Honda, Yamaha, Suzuki ja Kawasaki, olivat tulleet kansainvälisille moottoripyörämarkkinoille ja leviävät kulovalkean tavoin 1980-luvulla. Ei kestänyt kauan, kun Aasian hyökkäys kaatoi entiset kaksipyöräiset jättiläiset ja tuli uudeksi hallitsevaksi voimaksi moottoripyörien valmistuksessa ja myynnissä.

Japanilaisten moottoripyörämerkkien menestys tukahdutti KTM:n skootteri- ja mopomyynnin, mikä johti tuotannon keskeytymiseen vuonna 1988. Silloisen toimitusjohtajan **Erich Trunkenpolzin** (vuonna 1962 menehtyneen Hans Trunkenpolzin pojan) kuoleman jälkeen 51 % KTM:n tulevaisuus oli vaarassa, kun itävaltalainen poliitikko **Josef Taus** johti haltuunottoa vuonna 1989. Taus kamppaili kääntääkseen KTM:n takaisin kannattaviksi, ja vuoteen 1991 mennessä KTM:n määräysvalta jakautui useiden velkojapankkien kesken.

Uusi elämä

Vuoden 1994 Duke-urheilupyörä aloitti uuden suorituskyvyn aikakauden KTM:ssä. KTM:n 70- ja 80-luvuilla viljelemä tuoteportfolio jaettiin neljään erilliseen osaan. KTM:llä on tällä hetkellä hallussaan 96 MXGP-, MX1- ja MX2-maailmanmestaruutta vuodesta 1974 lähtien ja 114 E1-, E2-, E3- ja Super Enduro -maailmanmestaruutta vuodesta 1990 alkaen. Yritys on voittanut 260 maailmanmestaruutta ja sillä on kolme peräkkäistä AMA Supercross -mestaruutta vuodesta 2015 2017. KTM teki Dakar-rallin debyyttinsä vuonna 1994 ja ylsi sijalle 2–12 vuoden 1998 tapahtumassa. Vuosina 2001–2018 millään muulla valmistajalla ei ole ollut niin suurta valtaa maailman tappavimpaan ralliin kuin KTM:llä. Muita KTM:n järjestämiä ral-



Samuli Aron WEC E2 enduro.

Päitsin Kotarivoittajat:
Päijänteen ympäriajon yleiskilpailu on voitettu KTM:llä 14 kertaa, ensimmäisen kerran vuonna 1976.

- 1976 Göte Liljegren
- 1977 Göte Liljegren
- 1987 Per Grönberg
- 2001 Simon Viik
- 2003 Mikko Tontti
- 2005 Heikki Timonen
- 2006 Heikki Timonen
- 2007 Heikki Timonen
- 2008 Heikki Timonen
- 2009 Heikki Timonen
- 2010 Heikki Timonen
- 2011 Oskari Kantonen
- 2013 Roni Nikander
- 2018 Aleksi Jukola



Erottamattomat mies ja pyörä

Gunnar Hirvosen muistolle.

Hirvosen Gunnar oli konemies. Gunnar oli myös vannoutunut moottoripyörämies. Miehellä ja pyörällä oli yhteisiä kesiä puolen vuosisadan ajan.

Englannin moottoripyöräteollisuus hallitsi maailman markkinoita suveenisti vielä vuonna 1952, jolloin eräs musta 500-kuutioinen Machless valmistui Plumstead Roadilla Lontoossa. Associated Motor Cycles valmisti rinnakkain moottoripyöriä myös AJS-merkillä, erona oli vain nimet tankissa. Matchlessilla ja AJS:llä oli perinteitä jo 1900-luvun alkupuolelta ja pyörät tunnettiin hyvin myös kilparadoilla useina vuosikymmeninä. Musta Machless laivattiin Suomeen Oy Auto-Alan toimesta sodanjälkeiseen ajoneuvopulaan. ”Olympiavuonna” tuotiinkin eniten englantilaisia moottoripyöriä tuontirajoitusten muututtua. Valtaosa rekisteröidyistä kaksipyöräisistä tuli kuitenkin ns. itäblokin maista.

Palolaisen pikkupojan unelma

Kiihtelysvaaralaiseen koulupoikaan eräs lehtikuva oli tehnyt lähtemättömän vaikutuksen. Kaksipyöräistä kiinnostunut poika alkoi unelmoida omasta moottoripyörästä, jonka merkki piti olla Machless. Ajokortti-ikään varttunut nuorukainen sai ajokikseen 175-kuutioisen Jawan ja myöhemmin

matkatöissä ollut mies taittoi neljässä vuodessa 250-kuutioisella Jawalla paria tuhatta vaille 100.000 kilometriä. Ajomukavuutta Jawaan toivat polvi- ja tuulisuoja ja Gunnarin asentama radio! Kypärän motoristi hankki heti kun niitä tuli saataville ja kerran kypärä pelasti hänen henkensä renkaan puhkeamisesta johtuneen kaatumisen takia.

Viis´ satanen saa pysyvän kodin

Iso brittipyörä ja varsinkin Machless kuitenkin pysyi mielessä ja vuonna 1970 sellainen Ilomantsin Möhköstä löytyikin. Pyörä oli – kuten monet muutkin – metsätyönjohtajan käyttämä. Gunnarin hankkima Machless G80S sattui vielä olemaan parempaa mallia, sillä tehdas valmisti samaa pyörää ilman takajousitusta. Maailmalla jousitettu malli tunnettiin nimellä jampot (suom. hillopurkki) paksujen purkkimaisten takaiskunvaimentajien muodon vuoksi. Palaneen pakoventtiilin takia ostos jäi Gunnarilta kotiin ajamatta, mutta seuraavana iltana traktorin venttiilistä työstetty varaosa mahdollisti koeajon.

Kovaa ajoa mutta huolellista huoltoa

Gunnar Hirvosen Machless oli joka kesä käytössä ja talvikausien hyvä

huolto takasi huolettomat kilometrit, joita kertyi vuosien aikana reilut 150.000. Mäntä ja sylinteri vaihdettiin ja hoonattiin kolmesti. Kiertokangen voiteluun mies suunnitteli parannuksia ja Lucaksen (tunnettu myös kyseenalaisella nimellä ”pimeyden apostoli”) valmistama laturi sai väistyä Bochinn valmisteen tieltä. Etupyöränä on harvinaisen 500-kuutioisen nelitahtisen Jawan pyörä mahtavan kokoisen jarrurummun vuoksi. Koneistustöitä lukuun ottamatta Gunnar teki kaiken itse, kuten esimerkiksi viilasi nopeusmittariin pientäkin pienemmän käyttörattaan.

Alkuperäisen ensiövetokotelon Hirvonen teki uusiksi saaden näin brittipyörille tyyppilliset pienet öljyvuodot kuriin. Moottoria säästävä huolellinen lämmitys ennen ajoon lähtöä kuuluu myös Gunnarin rituaaleihin. Pyörä on nytkin siinä kunnossa, että sillä voisi lähteä minne vaan.

Tuttu näky ”torin parkissa”

Gunnarin ilta-ajelut päättyvät usein kautta vuosikymmenten motoristien suosimaan kokoontumispaikkaan, Joensuun torin parkkipaikalle. Omimmillaan Machless oli Gunnarin mielestä kuitenkin kaukana asfaltilta mutkaisilla hiekkateilla, joilla moottorin mahtava vääntö ja alhainen pai-

nopeus pääsevät oikeuksiinsa. Brittimotoristi muisti hyvin niin joensuulaiset chopperit kuin japanilaisten mullistavat uutuuspyörät 70-luvun alkuvuosilta. Gunnar muisti hyvin myös sen, että moottoripyöräily ei vielä noihin aikoihin ollut virkavallankaan mielestä kovin ”salonkikelpoinen” harrastus, mutta ovat asiat menneet hänen mielestään parempaan suuntaan. Tosin muisti hän eräitä hurjapäitä motoristeissakin...

Moottorimiehellä riittää askareita

Ei Gunnarin liikkuminen aivan moottoripyörän varassa ollut, tallista löytyy 60-lukuinen Triumph Herald sekä talvipäivien iloksi pari itserakennettua jääratapyörää, joilla oli mukava hurautella läheisen lammen jäällä. ”*Olis meilläkin samanmerkinen pyörä kuin sulla. Joutaisi pois*”, tokaisi eräs lentopalloporukasta tuttu kaveri Gunnarille hyvän aikaa sitten ja niin Gunnarista tuli 1933 mallisen Matchlessin omistaja. Nykyään tämä Matchless sijaitsee Oulun suunnalla kokeneen pyöräharrastajan Jarmo Hirvasojan omistuksessa. •



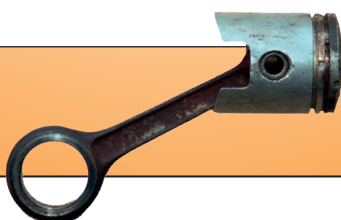
ROMPETORI

**Isänpäivänä su 13.11.2022 klo 9:00–13:00 Lohjalla
Citymarketin parkkihallissa Ojamonharjuntie
61, 06200 Lohja, Opastus alueelle
Valtatie 25:ltä.**

- HUOM! Myyjät pääsevät sisälle lauantaina klo 21.00, sunnuntaina klo 7.00
- Ruutu on kooltaan 3 x 5 m ja maksaa 20 €
- Parkkihalliin mahtuu alle 2,5 m korkea auto.
- Pysäköinti ilmainen, mutta sisäänpääsy maksaa 5 €
- Mobilismiin ja motorismiin liittyvän tavaran myyjät ovat tervetulleita. Muun tavaran myynnistä on sovittava etukäteen.



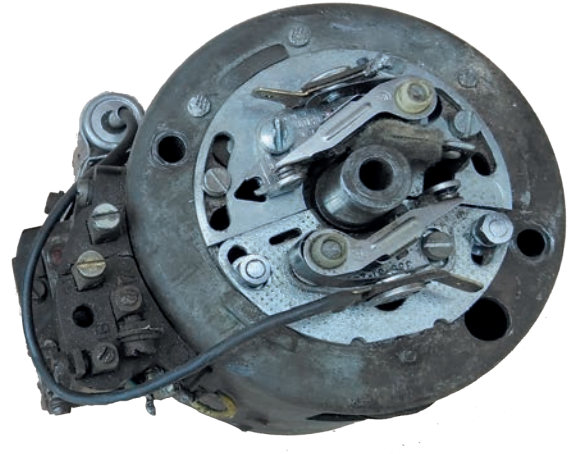
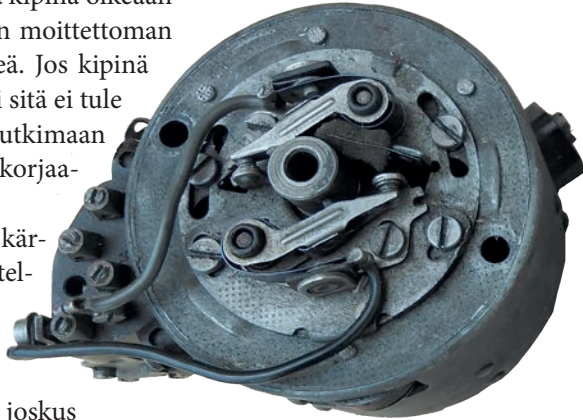
Lisätiedot: Kari Lapinaho puh: 0400 401 416



Kipinä väärään aikaan

Sytytystulpan antama kipinä oikeaan aikaan on moottorin moittettoman käynnin kannalta tärkeä. Jos kipinä tulee väärään aikaan tai sitä ei tullenkaan niin joutuu tutkimaan mistä häiriö johtuu ja korjaamaan vian.

Nykyisin yleistyneet kärjettömät sytytysjärjestelmät ovat jokseenkin huoltovapaita, mutta toista oli ennen. Mo-poiässä oli kiusana joskus piikki tulpassa tai katkojan kärjissä ja silloin tuli kärkiväliviilalle töitä. Erityisesti jäi mieleen kuusikymmenluvun loppupuolella kolmesataaviisikymmenkuutioisen Jawan röpeltävä käyntiäänäni, silloin kun toisessa sylinterissä tulpan antama kipinä ei tullut ajallaan. Kyseisessä pyörämallissa oli kahdet kärjet joista oikeanpuoleiselle sylinterille kipinää antavat olivat kiinni pyöreässä levyssä jossa oli myös pieni huopa johon tiputetun öljyn toivottiin voitelevan kärkien fiiberistä valmistettuja seuraajia etteivät ne kuluisi ja sulkisi kärkiväliä. Vasemman sylinterin kärjet olivat kiinni edellisen päällä olevassa vajaassa levyn puolikkaassa joka oli hieman eri linjalla, ulompana. Omi- en kokemusteni mukaan tämä kahdel-



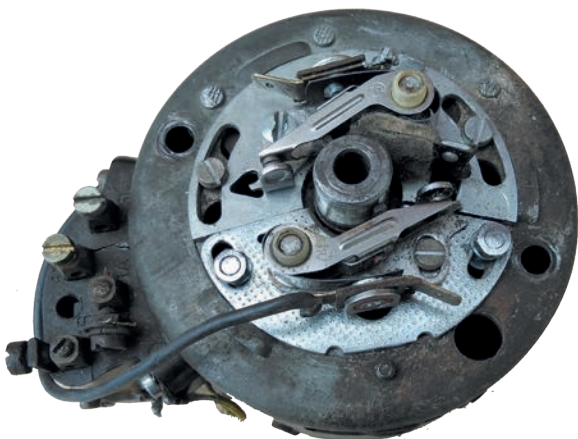
Oikealla oma ratkaisuni jossa alimmaisesta on poistettu osa ja levyt ovat samalla tasolla kiinni toisissaan eikä alempien kärkien levy pääse liikkumaan omia aikojaan.

la hentoisella alle neljän millimetrin ruuvilla kiinni oleva levynpuolikas ei tahtonut pysyä paikoillaan toistuvista lämmönvaihteluista sekä tärinästä johtuen. Seurauksena oli sytyshetken muuttuminen joka aiheutti tehon heikkeneminen ja ruman käyntiäänien. Kärkivälien säätö ja huovan öljyäminen vaativat oikean posken irroituksen joka tahtoi monelta unohtua. Monet vanhemmat miehet eivät uskaltanut pyörän sieluun kajotakaan ja siihen havahduttiin vasta kun moottori alkoi käydä rumasti ja teho heiketä.

Käyntihäiriöön olen saanut useampia selityksiä kuten ”väljä kampiakselin laakeri virtapään puolella tai öljyn

Kuvasta näkee että säätöä on tarvittu, kuinkahan moni ukko näitäkin ruuveja on meisseleineen väännellyt ja nylpännyt.

tippuminen huovasta alimmaisena oleviin kärkiin” jollon sytytys häiriintyy. Pidän näitä urbaanilegendoina. Suurimpana syynä on/oli mielestäni päällimmäisen levynpuolikkaan siirtyminen. Itse merkkasin päällimmäisen levyn paikan alimmaiseen ja huomasin että röpellyksen alkaessa siirtymää oli tapahtunut. En jaksa uskoa että laakerissa voisi olla niin paljon väljää niin että se sulkisi ohjeiden mukaisen 0.35 millimetrin kärkivälin. Siitä syntyisi melkoinen kolina. En myöskään usko öljyn tippumiseen sillä häiriö ilmenee vain heti huovan öljyämisen jälkeen. Eräältä harrastajalta kuulin kuinka hän oli ratkaissut ongelman. Hän kertoi valmistaneensa pyöreän levyn johon työsti tarvittavat kiinnitysreijät ja akseloi levyyn molempia sylintereitä varten lyhyemmät ja tukevamat mopon kärjet. Nyt kun molemmat kärjet olivat samassa levyssä ja levy kiinni vähintäänkin neljällä ruuvilla kahden sijasta



niin syyty pysyi paikoillaan molemmissa pytyissä.

Itse ratkaisin tuolloin ongelman leikkaamalla pyöreästä levystä sen alueen pois jonka päällimmäinen levy

peitti. Nyt levyt olivat samalla tasolla kiinni toisissaan eikä aiemmin päällimmäisenä ollut levy päässyt liikkumaan omia aikojaan eikä syytys siirtymään. Epätahtiseen käyntiin voi toki

olla muitakin syitä, mutta itse sain moottorin käymään nästisti tällä tavalla. •

Lakeuren Huimapäiden kuulumisia

Kesä on mennyt mukavasti, ajeluissa on tiistaisin hyvin ollut porukkaa. Kerhoillat on ollut joka kuukauden ensimmäinen torstai Ylisaaren hallilla Rataskatu 14a klo 18.00 alk. Keväällä moottorikerho järjesti mp näyttelyn raviradalla jossa oli kerholaisilla n.10 pyörää. Työkaluja ym. kerhon kalustoa on lainailtu mukavasti. T-paitojakin on mennyt kaupaksi. Veteraaniralliin meni muutama kerholainen. Museotarkastuksia on ollut yli 20 tähän mennessä. Vuosikokous järjestetään marras-joulukuun vaihteessa. Kerhokirjeellä ilmoitetaan tarkempi ajankohta ja paikka. Vuosikokouksessa pitäisi saada uusi kerhosihteeri, entinen irtisanoutui. Halukkaat voisi jo ilmoitella.

T. Vt Kerhosihteeri *Esa Sepponen*



KANTAMOTORISTIT – TAPAHTUMIA / KOKOUSKUTSUJA



TAPAHTUMISTA

Kesäkokoonnutumiset jatkuivat Ahveniston moottoriradan varikolla maanantaitapaamisissa, jotka ovat saaneet suuren suosion ja osanottajamäärä on kerta kerralta lisääntynyt. Myös harrasteautoja on ollut paikalla runsaasti.

Kantamotoristien jäsenmäärä on lisääntynyt kuluneen kauden aikana. Toivotamme uudet jäsenet tervetulleeksi.

Heinäkuussa bussilastillinen Kantamotoristeja seuralaisineen kävi Lahdessa Pesäkallion kesäteatterissa nauttimassa kauniista kesäillasta ja musiikkiteatterista.

Muutama kerholainen osallistui Ukkohallassa järjestettyyn Veteraaniralliin. Muilta osin kerholaiset ovat ajelleet omia reissujaan.

KOKOUSKUTSUT

Vuosikokous

Kantamotoristien (VMPK:n Kanta-Hämeen aluekerho) vuoden 2022 syyskokous pidetään 24.11.2022 klo 18.00 alkaen Hämeenlinnassa ABC:n kabinetissa, osoitteessa Paroistentie 1, 13600 Hämeenlinna. Kokous aloitetaan kahvitarjoilulla.

Kuukausikokoukset

Aloitamme kuukausikokoukset Tiiriön ABC:n kabinetissa kuukausittain klo 18.00 alkaen joka kuukauden viimeinen torstai. Ensimmäinen kuukausikokous on 29.9.2022.

Tiedotamme kokous- ja muista mahdollisista asioista myös VMPK -foorumissa ja Kantamotoristien Facebook-ryhmässä.

Hyvää vuoden jatkoa! Pysykää terveenä!

VMPK r.y:n Kanta-hämeen aluekerhon Kantamotoristien johtokunta.

Stadin Pärtsärit

Veteraanimootoripyöräklubi Helsingin aluekerho

Ajokelit on kyllä suosinut tänä kesänä ja jatkuneet pitkälle syksyyn. Kesän aikana on kokoonnuttu Backas Kesäkahvila Olohuoneella joka toinen keskiviikko, lisäksi on ollut ajeluiltoja. Kohteet on ollut Espoon Automuseo, yksityishenkilön museo Rajamäellä ja Trollbergan Traktorimuseo. Beni muistoajo ajeltiin 29.5. ja syyslaukka 4.9.22 molemmissa ajeluissa oli runsas osanotto – noin 50 pyörää. Lehden ilmestyessä on pidetty jo syksyn ensimmäinen kerhoilta Ilmailumuseolla. Seuraavat illat ovat **12.10.** ja **9.11.**

Lohjan Rompetori järjestetään **13.11.** VMPK:n syysvuosikokous **20.11.**, Harjun oppimiskeskus Virolahti. Joulusauna Korpilammella **24.11.**, ilmoittautuminen **16.11.** menessä joko kerhoilloissa, sähköpostitse lok-katukiainen@gmail.com tai soittamalla 040 502 4126. Vuoden viimeinen kerhoilta **14.12.**

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

Terveisin *Liisa*



Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi!

Sää on suosinut Satakunnan aluekerhon tämän vuoden ajotapahtumia ja niissä on käynyt väkeä yllättävänkin paljon. Tätä kirjoitettaessa myös ajokauden päättänyt Köyliönjärven ympäriaajo on ajettu hyvällä menestyksellä. Samanlaisia tapahtumia on tarkoitus jatkaa myös ensi vuonna.

Jatkossa toimintamme siirtyy talviajaksi sisätiloihin kerhollemme. Lokakuun alusta alkavat suositut kerhoillat joka kuun ensimmäisenä maanantaina klo 18.00 kerhomme toimistolla. Kokouksia pidetään siellä tarpeen mukaan.

Tällä hetkellä on tiedossa hyvin moottoripyöriä säilytykseen, 1-2 soolopyörää mahtuisi vielä joukkoon. Näin kerho saa rahaa kerhotilan vuokran maksuun. Säilytyshinnat ovat vielä nyt tosi halvat, ensi vuoden alusta hinnat nousevat. Kuka tahansa voi tuoda moottoripyörän säilytykseen ja se maksaa tällä hetkellä 100,00 €/vuosi ja mopedit 80,00 €/vuosi. Jos haluat saada pyörällesi hyvän säilytyspaikan niin ilmoita siitä:

- **Arto Ahonkivi**, puh. 044 – 2979 885 tai sähköposti sihteeri@lannenlokarit.fi
- **Juhani Salminen**, puh. 044 – 9781 806 tai sähköposti tiedotus@lannenlokarit.fi

Kutsu: Säätömääräinen syyskokous pidetään kerhotilassa maanantaina **7.11. 2022 klo 18.00** alkaen osoitteessa Kartanonkuja **5-6, 28430 Pori**. Asialistalla on mm. henkilövalinnat tulevalle kaudelle. Kokouksen jälkeen sään salliessa grillataan makkaraa kerhon laavulla, omat makkarat mukaan. Tervetuloa mukaan kokoukseen ja samalla osallistumaan kerhomme toimintaan!

terv. *Juhani Salminen*, aluekerhon tiedottaja

VMPK ry Satakunnan aluekerho – www.lannenlokarit.fi



Mansen Mörinät 5/22



Kesän tapahtumat alkavat olla ohi. Masinistien tiistaikoontumiset ovat siirtyneet Mikkolantien kerhotiloihin.

- Kerhotilan säilytys- ja rakentelu paikkoja voi kysellä Jukka Peltoselta numerosta 0400-699741.
- Tampere-Pori ajo ajeltiin 13.8. upeassa kesäsäässä, kiertopalkinto jäi porilaisille.
- Syysajeluna ajeltiin 10.09. Pyynikin ajojen maakunta-ajelu Hämeenkyrön suuntaan.
- Pyynikin Ajot olivat sunnuntaina 11.09. masinistit osallistuivat toimitsijatehtäviin, ja hoitivat moottori-pyöräparkin.
- Vähäsillan tämän kesäkauden viimeinen saunailta saunottiin torstaina 29.9.
- Perinteinen Salhojan Pubin vuosikokoontuminen

perjantaina 30.09. klo 19.

- Siivoustalkoot kerholla tiistaina 01.11.
- Aluekerhon sääntömääräinen vuosi kokous kerhuhuoneella Mikkolantie 42 tiistaina 08.11. klo 18.
- VMPK:n vuosikokous Virolahdella 20.11.

Mansen Masinistien tapahtumista tiedotetaan internetsivuilla: <http://mansenmasinistit.fi/> sekä VMPK:n forumissa. Mansen Masinisteilla on myös Facebook ryhmä.

Terveisin *Olli Salonen*

TERWAPALSTA



VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 5/2022

Tämän vuoden Terwa-ajo on ajettu, ajokausi loppusuoralla ja viikoittaiset kokoontumiset siirtyvät jälleen Oulun Automuseon lounaskahvila Biiliin. Ensimmäinen sisätiloissa pidettävä kokoontuminen on **5.10.2022 klo 18.00**, jolloin vuorossa on Terwamotoristien syyskokous. Tämän jälkeen kokoontumme Biilissä jokaisen kuukauden ensimmäinen keskiviikko klo 18.00. Perinteinen Joulupuuro on tarjolla joulukuun kokoontumisessa.

Tulevana talvena toteutettavista tapahtumista tiedotamme Terwapalstalla, Foorumilla sekä Facebookissa.

Hyvää talven odotusta!
Terveisin *sihteeri*



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 uudelleen kromattuja. Renkaat, ketjut ja rattaat ovat ajamattomia. Hintapyyntö 3400 €, tarjouksen saa myös esittää.
p. 0400 988 190

Yamaha TX 750 projekti.
IC 350, vm.1958. Hp. 400 €
MZ 125, hp. 400 €
Honda TD 125, rullaava runko. 80 €
Pannonian runko. 90 €
Jawa-CZ 150 cc.
Honda 250 cc (peltiheikki) 60-luvulta.
Jawa Perak 350 cc projekti
Zundapp mopo+osia.
Mobylette-osia.
GBZ 900 cc, huono mylly, halpa.

p. 050-5974569

MYYDÄÄN



Kuvan mukaiset skootterin 8" hyväkuntoiset vantteet + täydellinen etunapa. Tai mahdollisesti vaihdetaan 125 cm3 Hondan K-tyyppin osiin. Katso myös ostetaan-ilmoitukset!
p. 045 695 0940

Myyn jomman kumman pyörän eli kumpi ensin menee kaupaksi, niin se sitten saa uuden omistajan. Pyörät: Triumph Bonneville 1967 USA malli (DU60879), jonka ostin asuessani USAssa. Erinomainen kunto, museorekisteriin 2019. Toinen pyörä Triumph Bonneville 1969 loppuvuoden malli (NCO1939, huom! nokat), joka ollut minulla yli 20 vuotta. Museorekisteröity 1997. Molemmat pyörät erinomaisessa alkuperäisessä kunnossa. Valmiina pitkäänkin ajomatkaan. Rungon ja moottorin numerot vastaavat samaa pyörää, jos se on oston kriteeri. Pyörät aina säilytetty lämpimässä tallissa ja käytetty määräjain.
Soita 0407594465 tai lähetä sähköposti knettamo@gmail.com.



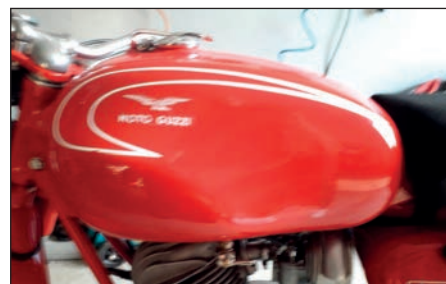
OSTETAAN

BMW R35 (1950) vaihdelaatikko, ohjaustangon osat, lihakoukkukahvat, kaasukahvan osat, ennakonsäätövipu/töötti, laturi, kärkikoppa ja etulokasuoja.
Jawa Perak (-53) Typ.11 moottori, takalokasuoja, etuvanne pinnoineen jarrukilpiseen ym.
045 319 6556 Pentti Heikkilä



30 luvun Husqvarnaan moottori, 4 tahti. Mp aihio on vailla moottoria - kauppaan johtavasta vihjeestä palkkio. Katso valokuva (lainattu kuva).
Soita 040 5894966 /Jari

Norton ES2 vm 1952-1962, museorekisteröity ja ajokuntoinen.
Yhteydenotot p 040 482 0935 / Pekka



Moto Guzzi Stornello 125 cc, vm.1960 ajovalo ja bensatankki.
Puh. 040-7154713

Honda 125 cm³ K -73, ostetaan mm. äänenvaimentajat (tarvikevaimentajatin käy, kunhan ovat samalta vuosikymmeneltä), takavalon katkojankärkien päälle tuleva kromattu suojakansi, käynnistyspoljin, ym... En tarvitse uusia osiakohtuukuntoiset/-hintaiset osat käy. Lisäksi em. malliin myyntiesite, käsikirja, varaosakirja, korjausopas - kopiotkin käy. p. 045 6950940

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

VAIHDETAAN

Sininen 100 A Datsun h.auto vaihdetaan siniseen A100 Suzuki-kevariin tai vaihtoehtoisesti Yamaha 80 YGS, Honda 125 cm³ K tai Vespa-projektiin, p. 045 695 0940

Osoitteenmuutokset jäsenkirjurille

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

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

Puhelintuki avoimena
arkisin 8.30-16
Muina aikoina email

Jäsennumero on mainittava myös osoitteenmuutosta tehtäessä!



Veteraanimoottoripyöräklubi ry

ALUEKERHOT

Etelä-Pohjanmaan aluekerho "Lakeuren huimapäät"

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

Helsingin aluekerho "Stadin Pärtsärit"

Liisa Lokka-Tukiainen
Aurankaari 2 A 2, 01840 Klaukkala
040 502 4126
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 Krapu, 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**
Mika Lamminaho Pukkimaentie 180 40950 MUURAME 040 546 9540
Hannu Kinnunen, Autiokankaantie 144, 41160 TIKKAKOSKI, 0400-478 319 **MR+K**
Esa Kalkku, Telakkakatu 4, 44200 SUOLAHTI, 045-136 1370 **MR+K**
Jani Liimatainen, Metsäpurontie 8, 44480 NIINILAHTI, 050-570 9835
Kari Suuronen, Suurolantie 63, 45610 KORJA, 040-515 8843

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**
Antti Nortunen, Maallikonkuja 6, 68600 PIETARSAARI, 0440-505 082
Stefan Kanckos, Pävallsvägen 114, 68810 YTTRESSE, 040-583 4390
Ilpo Sinevaara, Nuottipolku 10, 71800 SILLINJÄRVI, 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.

Veteraanimoottoripyöräklubin

Kerhotuotekauppa



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



Huppuri



Aikuisten college-takki



Dandy cap



Lasten t-paidat



VMPK-vyö

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

Tukireitti 3
37130 NOKIA
p. Olavi 050 5876 186
olavi.kaario@kolumbus.fi