

Veteraanimoottoripyöräklubi ry

# Huimapyörä

6 | 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**  
Myllytie 1  
41520, Hankasalmi  
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**  
Tyllijointie 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 1/23 aineisto toimitukseen **15.1.-23** mennessä, lehti ilmestyy helmikuun alussa.

### Huimapyörän toimitus

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

### Vuoden 2023 aineiston viimeinen jättöpäivä ja lehden ilmestyminen

No 1/23	15.1.	helmikuun alussa
No 3/23	15.5.	kesäkuun alussa
No 4/23	15.7.	elokuun alussa
No 5/23	15.9.	lokakuun alussa
No 6/23	15.11.	joulukuun alussa

### Ilmesty:

6 numeroa vuodessa,  
Painosmäärä 6600 kpl

### Kaupallisten ilmoitusten hinnat:

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

### Rivi-ilmoitukset jäsenille ilmaisia!

**Paino:** Punamusta Media

**Taitto:** Pauli Ylikoski

### Sisältö:

Veterama 2022	4
Päätoimittajan palsta	8
Motoristin liikenneäkö	9
NSU - ajoneuvoja	
Neckarin rannalta	10
Neckarsulmin museon erikoisnäyttely	18
Yhteenveto Classic	
Motocross cup-kaudesta 2022	24
Csepelistä Pannoniaksi	26
Moottoripyörälle nimi valtion mukaan	30
Hiljainen Mestari	32
Mojova kokoelma!	34
Tarinaa Douglasista	41
Lännen Lokarien rompetori Porissa	45
Rompetori Lohjalla	46
Markkinasivut	49

**Kansikuva:** Honda XL 250 -74

Petri Pitkäsen kokoelmasta,  
kuva: **Timo Eronen**

## Nuijan varresta

Vuosi on kääntymässä loppuun. Huh huh mikä vuosi. Juuri kun olemme pääsemässä Koronan aiheuttamasta pandemiasta, niin itä-naapurimme aloitti sodan Ukrainassa. Tämä jälkimmäinen onkin aiheuttamassa normaaliin arkiseen elämään monenlaista muutosta. Sähköyhtiöt ovat korottaneet hintojaan ja vielä uhkaavat lisää korotuksia. Puhumattakoon sähkökatkoksista, joita myös tulevalle talvelle povataan. Monelle vain sähkölämmityksen varassa asuvalle se saattaa aiheuttaa hankaluuksia. Myös polttopuiden kysyntä on suorastaan räjähtänyt käsiin. Useat kauppiat myyvät klapujen osalta pelkkää ei oota.

Onhan maailman tilanne vaikuttanut myös harrasteeseemme. Polttoaineitten raju hinnannousu ei voi olla vaikuttamatta ajettuihin matkoihin. Ja lisää korotuksia on tulossa vuodenvaihteessa. Kaikesta huolimatta näyttää kuitenkin siltä, että tapahtumat ovat lisääntyneet ja niihin on osallistuttu lähes entisellä innolla. Nyt on kuitenkin kausi saatu lähes päätökseen ja pääosa kalustostamme siirretty talvilepoon odottamaan tulevaa ajokautta.

Edellämainituista syistä myös ruokatarvikkeiden hinnat ovat nousseet. Eläminen on yhä kalliimpaa. Mutta toiminta jatkuu. Klubin toimintakin aluekerhoissa on siirtynyt sisätiloihin ja varsin monessa kerhossa onkin vakiintuneita kokoontumispaikkoja. Onhan sosiaalinen kanssakäyminen motoristiystävien kanssa erittäin merkittävä osa toimintaa. Nyt on hyvä kerrata kesän kokemuksia ajoretkiltä ja muista tapaamisista.

Ajankohtaista on myös aluekerhoissa pidettävät vuosikokoukset. Kokouksessa on toimikunnan lisäksi valittava kerhosihteeri ja taloudenhoitaja. On syytä myös keskustella tulevan kauden toiminnasta ja hyväksyä sille talousarvio. Vuodenvaihteessa on tehtävä kuluneelta kaudelta tilinpäätös ja kalustoluettelo. Tilinpäätöksen laadinnassahan on hyvä käyttää ammattimaista tilitoimistoa, jolloin kaikki asiat tulee huomioitua.

Useassa aluekerhossa on myös perinteeksi muodostunut kokoon-tuminen yhteiseen joulupuurotilaisuuteen. Mikä onkaan oivallisempi tilaisuus palkita kerhon aktiivisia klubin ansiomerkillä. Pronssisella on sopiva aloitus, ja siten huomioida jäsenen osallistuminen yhteisiin toimintoihin. Ansiomerkithän aluekerho hakee ansiomerkkitoimikunnalta, jota vetää **Kari Silvennoinen**.

Tämän lehden ilmestyessä on vuotuinen aluekerhoparlamentti sekä Klubin syysvuosikokous pidetty.

Toivottavasti molemmat saavuttivat aktiivisen osanoton ja kokouksessa saatiin jäsenistön ääni kuulumaan.

Tulevan vuoden Veteraaniralliinkin saatiin järjestäjä. Helsingin aluekerho yhdessä Lohjan Nostalgiamotoristien kanssa sen toteuttavat. Paikkakin on vihdoin löytynyt. Se on Karjaan Kisakeskus Raaseporissa läntisellä Uudellamaalla.

Näissä merkeissä toivotankin koko jäsenistölle ja yhteistyökumppaneille oikein hyvää ja levollista joulunaikaa.

*Matti*





teksti & kuvat: Timo Eronen

# Veterama 2022



Veteraman lehdistötiedotteesta lainattua: Tuomio, maailman ruosteisin harrastus ei ole menettänyt vetovoimaansa. Varsinaista markkina-

viikonloppua edeltävänä torstaina oli jo pitkät jonot täysinä näytteliasettajien ajoneuvoja varsinaisten sisääntuloporttien luona. Ensimmäiset myy-

jät pääsivät Veteraman alueelle klo 14:00 alkaen pystyttämään osastonsa ja valmistautumaan suureen kiireeseen. Perjantaina portit avattiin noin





2 500 näytteilleasettajan voimin. Monet kauppiat olivat vielä availemassa myyntipaikkojaan, kun premium-lippujen haltijat päästettiin "sisäpiiriläi-

sinä" kello 12:00 ja alkoivat metsästää haluttuja osia vanhoihin ajoneuvoihin. Perjantaina kävijöillä oli todellinen "kultainen lokakuu" sää, joka antoi

osallistujille mahdollisuuden harrastaa "vaihtokauppaa, tinkiä ja tehdä tarjouksia" pitkälle hämärän tunneille asti.

Niin, Veterama aukesi korona ku-

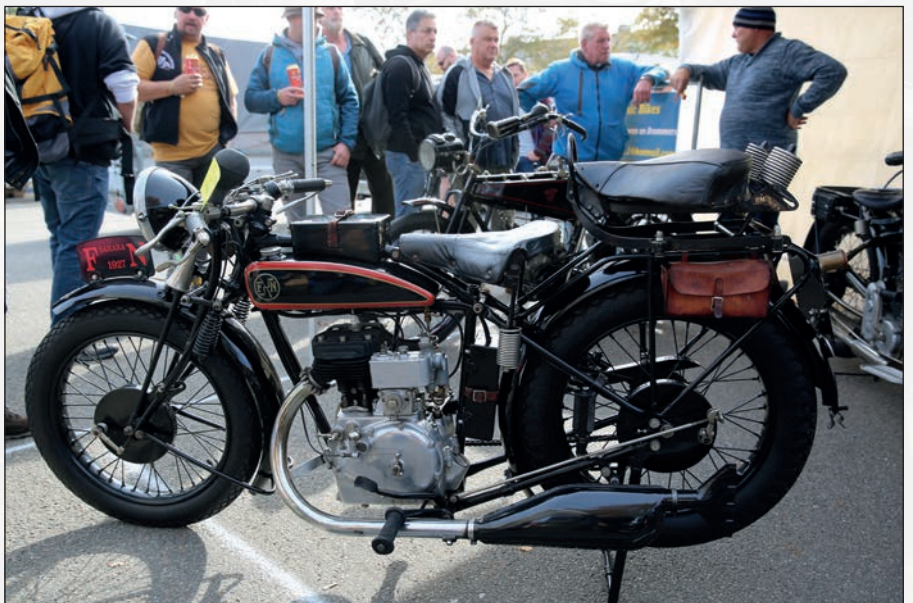


rituksen jälkeen ja meno oli heti käteilyssä entisellään. Perjantaina paikan valtasivat insider-lipun ostaneet ja muut asiaan kuuluvat. Alue on vuosikymmenten aikana muodostunut tutuksi, allekirjoittaneen ensi käynti Veteramassa oli tasan 30 vuotta sitten, vuonna 1992. Kalusto on tietysti muuttunut vuosien varrella, mutta huomio kiinnittyi tänä vuonna erityisesti Veterama-hintoihin. Moni luulee että Saksassa on helppoa myydä tavarat hyvällä hinnalla, mutta ei näin taida olla. Etenkin vanhempi kalusto, sanotaan nyt alle 70-lukuiset, niille ei ole enää samanlaista kysyntää kuin pari vuosikymmentä sitten. Tuon aikakauden harrastajat alkavat olemaan vähemmistönä ja heilläkin omat projektit valmiiksi rakennettuina. Vintage-aikakauden kalustoa oli myynnissä todella runsaasti, mutta lauantai iltana niistäkin suurin osa myymättä. Myyjätkin harrastavat osto-myyntiä keskenään. Eräs ysi-Kawa oli myynnissä reilulla hintalapulla varustettuna, ja hetken päästä se oli vaihtanut tiskiä ja hinta oli noussut parilla tuhannella eurolla.

Tapahtuma on edelleen vertaistiaan hakeva, aluetta kierrellessä menee helposti pari päivää ja vaikei lompakko antaisi myöten, on nähtävää alueella reilusti. Ensi vuonna jälleen... •



20-luvun hieno NSU keräsi huomiota.



FN Sahara mallin teki Suomessa tunnetuksi edesmennyt Jouni Ahola.



Tarjolla oli erikoista tekniikkaa Wan- kelin muodossa, valmistaja Hercules.



Pariisissa valmistettu Rene Gillet odotti ostajansa (vas). AMAL kaksikammioiset olivat tarjolla metanolimoottoreihin.







# Päätoimittajan palsta

Vuosi 2022 lähenee loppuaan. Olemme saaneet kuluvan vuoden aikana osallistua tapahtumiin vailla rajoitteita ja se on nähty. Hyvänä esimerkkinä Veterama, joka kokosi vanhoista valuista kiinnostuneita pitkin Eurooppaa Mannheimiin. Miten sitten kauppa kävi, se on eriasia.

Suomessakin entistä enemmän vanhan kaartin kalustoa ilmestyy markkinoille, pääasiassa perikuntien toimesta. Kohta ollaan tilanteessa, että vanhimman päästä olevan kaluston osaajat ovat myös vähissä. Vilkaistu omaan talliin kertoo aika paljon, kalusto on pääasiassa ennen sotia valmistettuja, mutta oman jälkikasvun kiinnostus niihin on minimaalista.

VMPK kerhona on tulevaisuudessa isojen asioiden edessä, jäsenistö vanhenee ja vähenee ja edes työikäisiä tahtoo olla vaikeaa saada mukaan. Se kiinnekohta moottoripyöräilyyn, siis automaattisesti moottoripyöräkortin saaneisiin on vähenemässä. Viimeisimmät ketkä saivat automaattisesti moottoripyörän ajo-oikeuden ovat jo viidenkymppien tienoilla.

No, otetaan silti asiat asioina, rakennetaan niitä pyöriä ja varsinkin näytetään niillä liikenteessä.

*Hyvää Joulua kaikille  
toimituksen puolesta!*

*Timo*



AJ&S M ARIEL BSA Norton ROYAL ENFIELD TRIUMPH Velocette

## Britti-Helmet

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

palikat kaikkiin kunnon brittipyöriin

Tallikauden tarvikkeet ja varaosat  
kaikkiin kunnon brittipyöriin suoraan  
Britti-Helmien hyllyiltä!

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



# 47. VETERAANI- RALLI 2023



**Tulevan vuoden Veteraaniralli järjestetään  
28–30. heinäkuuta 2023  
Raaseporissa Urheiluopisto  
Kisakeskuksessa**

**Kisakeskus on lunnonläheinen paikka Kullaanjärven rannalla.**

**Lisätietoja majoitusvaihtoehdoista ja varausajankohdan alkamisesta  
kerrotaan seuraavassa Huimapyörässä.**



**Tervetuloa Raaseporiin  
toivottaa VMPK ry:n Helsingin aluekerho  
ja Lohjan Nostalgiamotoristit ry**





Teksti: Timo Eronen Kuvat: Neckarsulmin Mp-museo, Timo Eronen

# NSU – ajoneuvoja Neckarin rannalta

**NSU** oli saksalainen autojen ja moottoripyörien valmistaja, joka perustettiin vuonna 1873 ja jonka Volkswagen osti vuonna 1969. VW fuusio yrityksen Auto Unionin kanssa kehittyäkseen lopulta Audiksi sellaisena kuin se nykyään tunnetaan. Nimi NSU, jota käytettiin tuotenimenä tai tavaramerkkinä vuodesta 1892, on lyhenne kaupungin nimestä Neckar-SUl, joka on peräisin kahdesta joesta Neckar ja Sulm, jotka virtaavat yhdessä täällä.

Vuonna 1873 kaksi nuorta mekaanikkoa, **Heinrich Stoll** ja **Christian Schmidt**, avasivat "neulekoneiden valmistusmekaanisen liikkeen" Riedlingen an der Donaussa ennen



kuin muuttivat sopivampiin tiloihin Neckarsulmiin, missä Sulm-joki laskee Neckar-jokeen. He antoivat yritykselle nimen NSU, tehdasta ympäröivien jokien nimien ensimmäisistä kirjaimista:

Neckar ja SUl.

Neulekoneet myivät hyvin, mutta kun polkupyöristä oli tullut erittäin suosittuja, nuoret yrittäjät omaksuivat myös ne jo varhain – heistä tuli "Neckarsulmer Fahrradwerke". NSU-pyörät saivat laajan hyväksynnän ja kehitys isopyöräisistä polkupyöristä nykyaikaisemmiksi polkupyöriksi eteni nopeasti. Polkupyörästä moottoripyörään ei ollut pitkä askel ja vuoteen 1901 mennessä ensimmäinen NSU-moottoripyörä oli valmis. Siinä oli Zedelistä Sveitsistä ostettu 1,5 hv moottori.

## 1900-luvun alkupuoli

Vuonna 1903 NSU aloitti omien moot-



Alkuaikojen NSU  
vuodelta 1902.



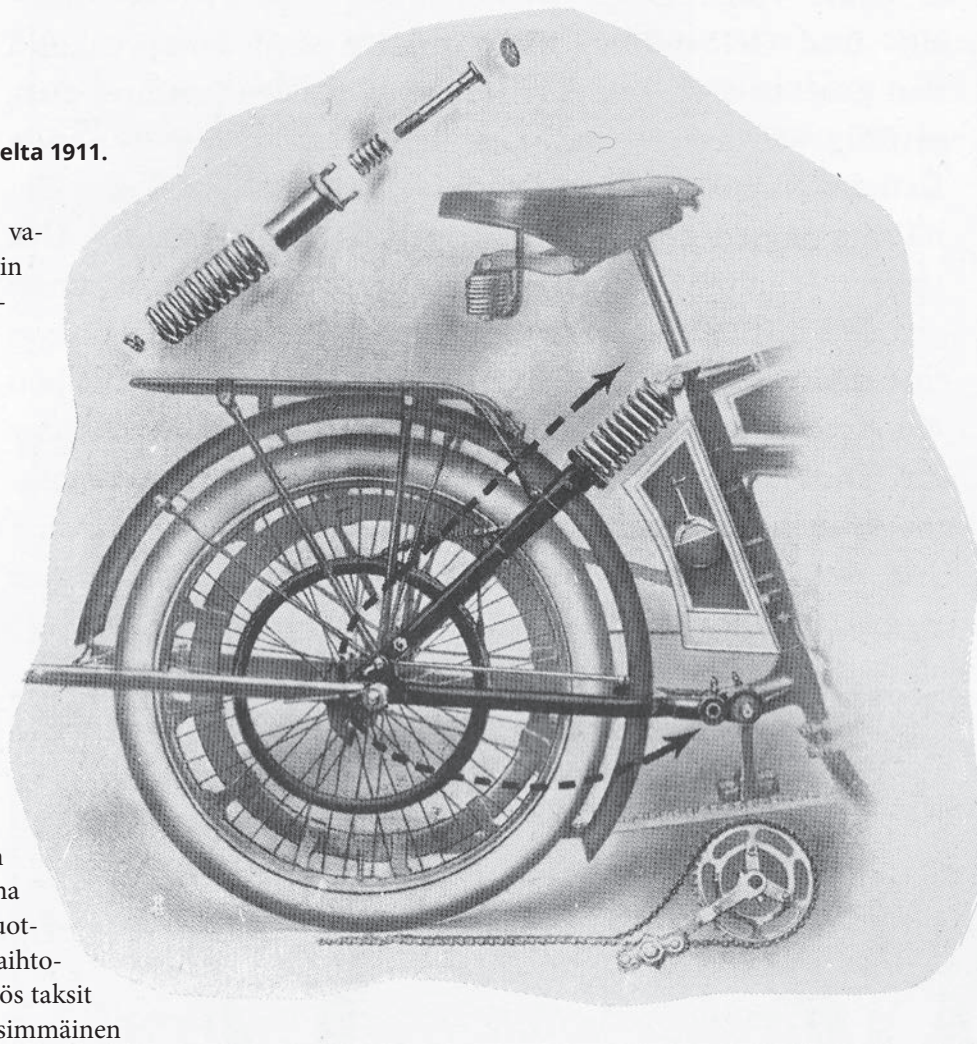
## NSU takajousitus vuodelta 1911.

toireiden tuotannon ja vuoteen 1904 mennessä vallittavana oli kuusi eri mallia. NSU tiesi hyvin kilpailemisen tärkeyden ja että sillä oli positiivinen vaikutus sekä kehitykseen että myyntiin. NSU rakensi useita kolmipyöräisiä (Dreirad), joista ensimmäinen ilmestyi noin 1903 vesijäähdytteisellä yksisylinterisellä moottorilla. Siinä moottori pyöritti takapyörää ja kaksi etupyörää tukivat tavarakonttia. Ohjaus tapahtui ratilla. "Sulmobil" type IV Transport-Dreiradia rakennettiin vuosina 1906–1908 ja siinä oli 3,5 hv:n moottori asennettuna etupyörän yläpuolelle. Sen hyötykuorma oli 200 kg. Vuonna 1905 NSU:lla oli tuotannossaan erittäin suosittu 3 hv:n moottoriversio ja vuonna 1909 esiteltiin suuri V-twin – lähes 1000 cc. NSU oli myös yksi varhaisimmista valmistajista, jotka käyttivät takajousitusta pyörrissään. Menestyneen moottoripyörätuotannon rinnalla autojen valmistus alkoi hitaasti. Vuonna 1905 esiteltiin ensimmäinen auto ja vasta pari vuotta myöhemmin oli saatavilla useita moottorivaihtoehtoja 1300 cc:stä lähes neljään litraan. Pian myös taksit ja pienet kuorma-autot otettiin tuotantoon. Ensimmäinen maailmansota hidasti kehitysvauhtia, kun NSU osallistui sekä autoilla että moottoripyörillä "Wehrmachtiin".

Vuoteen 1910 mennessä oli saavutettu vahva jalansija vientimarkkinoilla. NSU:n osuus moottoripyörien myynnistä Englannissa oli 22 prosenttia. NSU:n Englannissa työllisti 1500 työntekijää vuonna 1914.

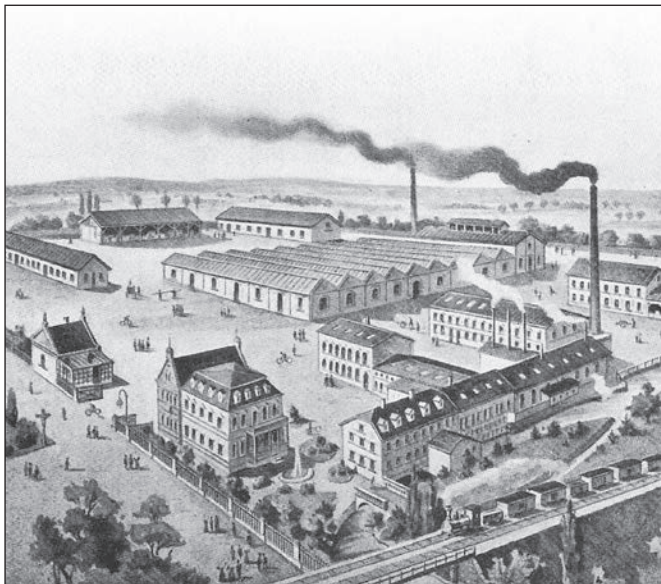
## 1920-luku

NSU:n pääsuunnittelija insinööri **Otto Reitz**, uudisti suurempien luokkien V-twin-kilpamalleja ja kehitti uuden



blockmotor-sarjan, eli koneen jossa kampikammio ja vaihteisto olivat samoissa kuorissa. Juhlavuonna 1923 4070 NSU:n työntekijää rakensi auton kahden tunnin välein, moottoripyörän 20 minuutin välein ja polkupyörän joka viides minuutti.

1920-luvun puolivälissä NSU:n osallistuminen autokilpailuihin oli huipussaan. Tehdas saavutti useita Grand Prix -voittoja. Yleisesti ajatellaan, että Audi A8 oli ensimmäinen auto, jonka kori oli valmistettu kokonaan alumiinista, mutta jo vuonna 1923 NSU rakensi alumiinirunkoisen 8/24 mal-



Neckarsulm NSU Werke vuonna 1900.



NSU 1911, 3 hp, 390 cc, 60 km/h.





1926 NSU 502 Sport.



NSU OSL 600 vm 1939. Pyörä on NSUn viimeisiä siviilimalleja ennen sotatuotannon alkamista. Pyörän omistaja/entisöijä Hannu Lepistö.

lin. Taloudellisten vaikeuksien vuoksi (jotka johtuivat epäilemättä Saksan hyperinflaatiosta) autodivisioona myytiin Fiatille vuonna 1928. Tämä tapahtui pian sen jälkeen, kun liukuhihna oli otettu käyttöön tuotantolaitoksella. Kaupan ehtojen mukaan FIAT sitoutui valmistamaan NSU-autoja vuoteen 1932 asti.

## 1930-luku

Vuonna 1929 NSU:n pääsuunnittelija Otto Reiz'in tilalle rekrytoitiin Nortonilta **Walter William Moore**, jonka kädenjälki alkoi näkyä malliston englantilaistyylisissä piirteissä. NSU myös siirtyi vuosina 1929–1930 koko mallistossaan moderneihin satulatankkeihin, ja otti tuotantoon ensimmäiset 100–200 cc:n kaksitahtimallinsa. Moore vastasi OHC-kilpureiden SS500/600 jälkeen sarjasta NSU:n kuuluisia malleja 201, 251, 351, 501, 601 OSL ja 351 OT. Yhtäläisyys Nortoneihin meni jopa niin pitkälle, että vaihde- ja käynnistyspoljin siirtyivät oikealle puolelle -valitettavasti myös brittipyörien vaivat, eli seisontapaikkansa merkkäminen öljytypoilla sekä AMAL-tyyppiset kaasuttimet. Siirtyipä jopa Arielin kalapyrstö-pakoputkikoristekin joihinkin NSU-malleihin. Joihinkin malleihin tuli saataville "scrambler"-tyylinen yläkautta vedetty pakoputkisto. Kilpakoneeseen perustuvaa urheiluvärsiötä kutsuttiin silloin myös nimellä "Bullus-NSU". Nimi Bullus juontaa Walter Mooren mukana tuomasta, englantilaisesta kilpa-ajaja **Tom Bulluksesta**. Hän ajoi 30-luvulla NSU:n ohc-moottoriset

SS-sarjan kilpamoottoripyörät suuren kansan tietoisuuteen lukemattomilla voitoillaan.

Laman vuoksi 1932 NSU ja berliiniläinen D-Rad alkoivat harjoittaa tuotanto- ja myyntiyhteistyötä. Yhteistyö jatkui aina vuoteen 1938 asti ja oli yhtiötetty NSU D-Rad Vereinigte Fahrzeugwerke AG Neckarsulm-toiminimen alle. Yhteismallien mallikategoriassa esiintyi NSU-kirjainten alla iso D-kirjain. Yhteistyön helmiä oli malli "NSU D-Quick" 98-kuutioisella 3hv moottorilla, mikä oli tuotannossa 1936–1953 ja saavutti peräti 240.000 kpl myyntimäärän. Lamavuosista johtuen moottorituotanto vaati toimenpiteitä, niistä selvittiin rationalisointitoimenpiteiden ja kokoonpanolinjatyön käyttöönoton avulla.

Vuosi 1936 oli NSU:n historiassa varsin merkittävä. Tällöin **Adam Opel**in polkupyörätuotanto otettiin haltuun ja kaksi suurta myyntimenestystä Quick ja Pony esiteltiin. Tuona vuonna myös tehtaan tulevaisuuden kannalta merkittävä henkilö, **Albert Roder**, palkattiin suunnittelijaksi Mooren alaisuuteen. Roder tosin siirtyi lyhyen ajan (1936–38) jälkeen Victorialle Mooren kanssa syntyneiden erimielisyyksien vuoksi, mutta palaisi sittemmin sodan jälkeen 1946 luomaan mm. NSU "Fox"-menestysmallin. Walter Moore puolestaan oli tuossa vaiheessa jo siirtynyt vuonna 1939 sodan uhatessa takaisin kotimaahansa. Vuosien 1936–38 aikana NSU-Quickista tuli varsinaisen kansanmoottoripyörä hintaan 290 markkaa. NSU kasvoi yhdessä DKW:n







NSU Kettenrad.

kanssa tuolloin suurimmiksi moottoripyörätehtäiksi. 1938 NSU valmisti 136.000 polkupyörää ja 63.000 moottoripyörää, jo oli noilla luvuilla eräs aikansa suurvalmistaja.

## WWII

Sitten tuli toinen maailmansota, ja jälleen NSU määrättiin valmistamaan armeijalle kuljetuskalustoa: 250 ZDB-moottoripyörä, OSL-sarjasta tehdyt sotaversiot ja Opel Olympia -moottorilla varustettu puolitelainen Kettenrad näyttelivät pääosaa valmistetuissa ajoneuvoissa.

NSU HK 101 "Kettenrad" (Sd. Kfz. 2), telaketjuilla varustettu natsi-Saksan pieni vetojuhta on hauska kummajainen. Kesäkuun 1939 Heereswaffenamt'in (jalkaväen aseviraston) toimeksiannosta NSU:n insinööri Kniepkamp alkoi suunnitella Ju52-kuljetuskoneeseen sopivaa pientä telaketjuvaunua jalkaväen (erityisesti laskuvarjojääkäreiden) erilaisiin kuljetus- ja vetotehtäviin, esimerkiksi tykkien siirtelyyn. Kettenkradissa käytettiin NSU:n liian voimattomien omien moottoreiden sijaan Opel Olympian 36 hv 1,5 litran nelisynteristä OHV-moottoria. Vuonna 1940 valmistui ensimmäinen 70 kappaleen mallisarja. Ohjaus tapahtui NSU:n 600cc-moottoripyörän keulalla, loivissa kaarteissa puhtaasti ohjaamalla ja tiukemmissa ohjaustangon ääriasennoissa toimivilla ketjujarruilla. Sekarakenteesta juontuu

myös HK-mallinimi, eli "Halbkette", puoliketju. HK101 tuli Wehrmacht-käyttöön kesäkuussa 1941 operaatio Barbarossaan. Mallia valmistui sodan aikana 8.345 kpl, ja vielä sodan jälkeen vuoteen 1948 asti noin 550 kpl siviilikäyttöön. Ne ovat erittäin maastokelpoisia, eräs toisen maailmansodan ikonisimmista ajoneuvoista, ja saavuttavat jopa 70km/t huippunopeuden tiellä.

## Kehitys ja toipuminen sodan tuhoista oli nopeaa...

### Sodan jälkeen

Neckarsulmin tehdas tuhoutui osittain pommihyökkäyksessä vain pari viikkoa ennen sodan loppua. Tehdasta käytettiin liittoutuneiden joukkojen korjaamona heti sodan jälkeen. Mutta jo vuonna 1946, pääjohtaja **Walter E. Niegtschin** ja pääsuunnittelija Albert Roderin uuden johdon alaisina NSU-Werke käärii jälleen hihat. Kaksi vuotta myöhemmin – valuuttauudistuksen vuonna – 3000 työntekijällä oli täysi syy olla optimistinen, kun he juhlivat "pyöränsä" 75-vuotispäivää. Vuonna 1948 NSU juhli 75-vuotisjuhlavuottaan ja uusi malli Fox esiteltiin: 4-tahtinen

100 cc. Sitä markkinoitiin iskulauseella: "Fixe Fahrer Fahren Fox" (älykkäät ratsastajat ajavat Foxilla) laajana mainoskampanjana.

### 1950-luku

"Fox", "Lux" ja "Max" olivat sodan jälkeisen ajan NSU-moottoripyörämallien nimiä. Kehitys ja toipuminen sodan tuhoista oli nopeaa, 50-luvun alussa NSU alkoi valmistaa italialaista Lambretta-skootteria lisenssillä. Quick jatkoi bestsellerina, ja sotaa edeltäneisiin malleihin perustuvat 350 ja 500 cc:n Konsul I ja II otettiin uudelleen käyttöön pyrkimyksenä kilpailla BMW:n ja Zündappin kanssa. "Oldtimers", eli Konsul mallit katosivat vuonna 1953, kun Roderin suunnittelema nelitahtinen NSU Max 250cc esiteltiin. Uusissa Max-sarjan yhtenäismootoreissa käytettiin kannen yläpuolista nokka-akselia, mutta sen vetotapa on varmasti tänäkin päivänä yksi erikoisimmista ratkaisuista mitä on nähty. Nokka-akselia pyöritettiin kahdella excenter-tangolla, epäkeskoperiaatteen



NSU Lux 200 cc.





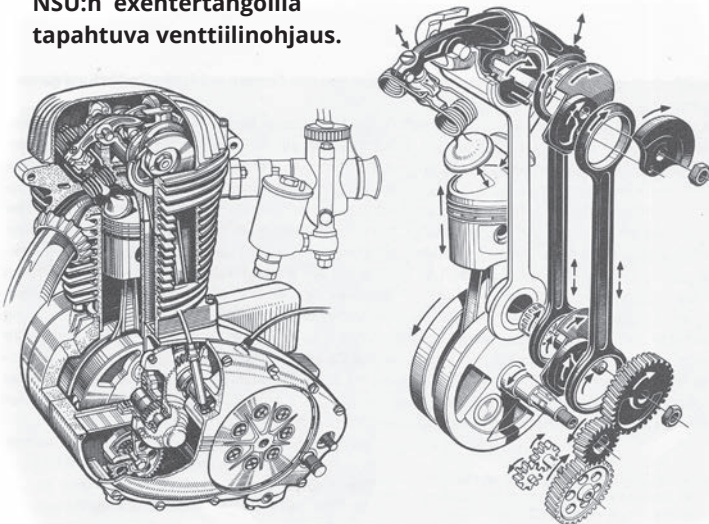
NSU Quicklyjä valmiina tehtaalla lähetettäväksi jälleenmyyjille.



NSU MAX 175 Pretiss.

avulla. Tämä rakenne avautuu parhaiten kuvasta katso-  
malla. Max saavutti nopeasti erittäin hyvin rakennetun ja  
ajettavan moottoripyörän maineen. Myöhemmin samana  
vuonna esiteltiin Quickly-mopo (50 cc), ja vuoteen 1954  
mennessä tehdas tuotti noin 1000 tyylikästä pientä konetta  
päivittäin. Myynti pysyi tässä vauhdissa mukana. Tuotan-  
to kasvoi vuosi vuodelta. Vuonna 1953 ylitettiin 100 000  
ajoneuvon tuotantomäärä. Vuotta myöhemmin tuotanto  
oli jo yli kaksinkertaistunut, nimittäin linjalta tuli kaiken  
kaikkiaan 201439 moottoroitua kaksipyöräistä. Huippupis-  
te koitti lopulta vuonna 1955, kun ennätystuotanto, 350 000

NSU:n exentertangoilla  
tapahtuva venttiilinohjaus.



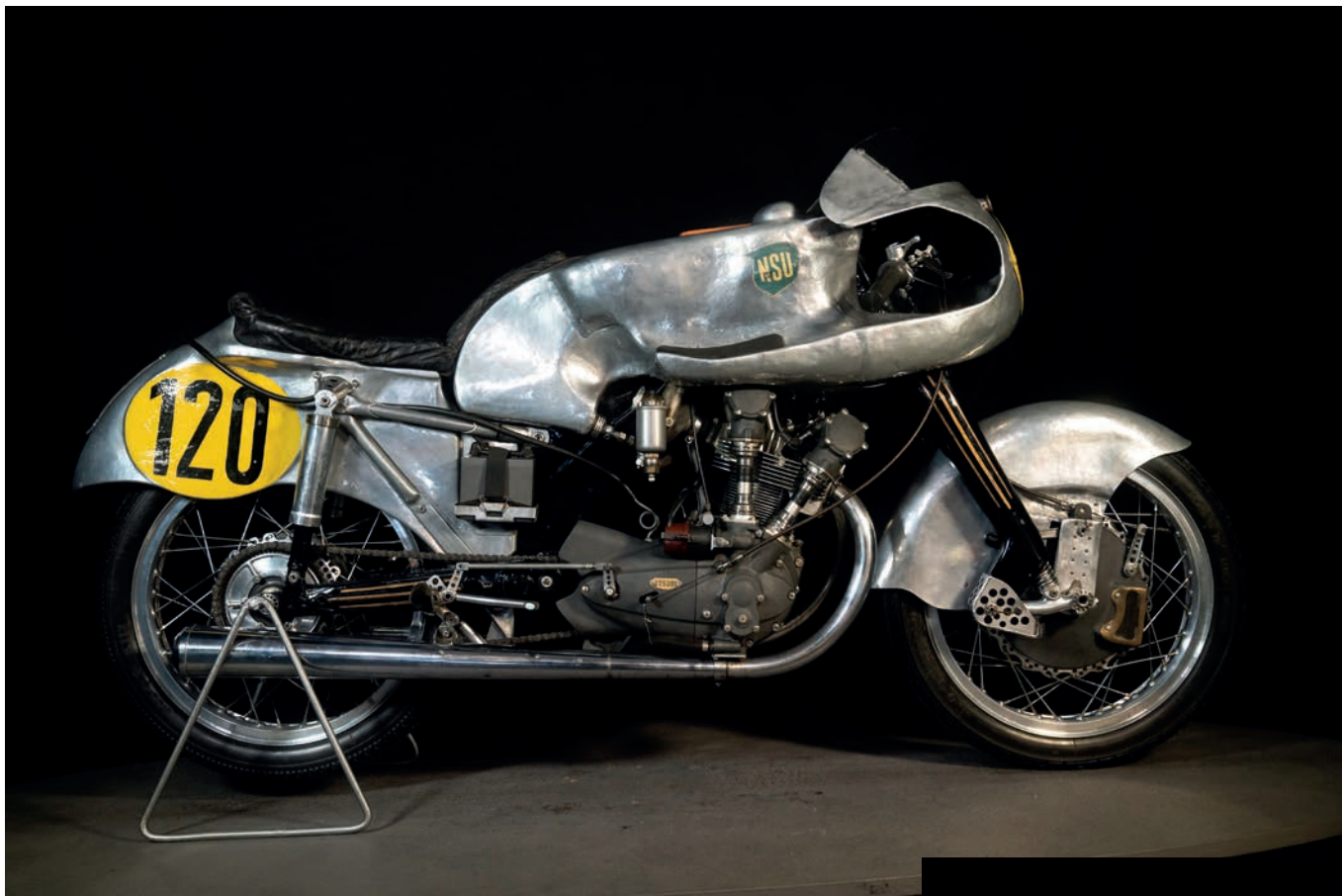
kaksipyöräistä ajoneuvoa, teki Sulmin ja Neckarin tehtaasta  
lajissaan suurimman valmistajan. Vuoteen 1960 mennessä  
oli valmistettu yli miljoona yksikköä. Vuonna 1963 NSU  
teki sopimuksen Sarajevolaisen (entinen Jugoslavia, nykyi-  
nen Bosnia) Preduzece Tito Sarajevo, Pretis kanssa jossa  
se luovutti sille oman aiemman moottoripyörätuotantonsa  
lisenssit ja tuotantovälineet. NSU:n malleja olivat Maxi-  
moottoripyörät ja Prima-skootterit. Myöhemmin tehdas  
tuotti lisenssillä NSU Prinz henkilöautoja.

## Loistavat tähdet: Werner Haas, Gustav Baumm, Wilhelm Herz ja HP Müller

50-luvulla NSU menestyi moottoripyörillään kilparadoilla  
kaikkialla maailmassa. Tuolloin rikottiin monet ennätyk-  
set ja osa näistä on säilynyt ennallaan tähän päivään asti.  
NSU:n kuuluisat kilpakuljettajat saivat aikaan sen, että kat-  
sojat löysivät tiensä vuosien 1953 ja 1954 unohtumattomiin  
kilpailuihin. NSU Rennmaxilla vuonna 1953 **Werner Haas**  
voitti sekä Saksan- että maailmanmestaruuden samana  
vuonna. Vuonna 1955 **Hermann Paul Müller** voitti maail-  
manmestaruuden NSU Sportmaxilla ja **Hans Baltisberger**  
Saksan maantiemestarin tittelin.

NSU oli toki ollut nopeusennätyslistoilla jo ennen en-  
simmäistä maailmansotaa. Vuoden 1909 124 km/h nopeus-  
ennätys oli ennenkuulumaton nopeus aikanaan. Vuonna





**NSU Rennmax 1953 (ylh.)**  
**NSU Rennfox 1952 (oik.)**



**1951 NSU valmisti OSL 251 moottorin prototyypin hydraulisella venttiilinohjauksella**

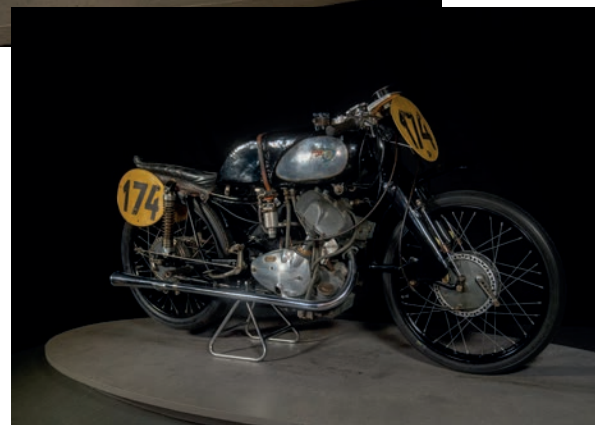
1951 **Wilhelm Herz** teki maailmanennätyksen 290 km/h. Vuonna 1954 **Gustav Adolf Baumm** esiintyi maailmanennätyslistalla ensimmäistä kertaa. "Lentävällä kansituolillaan" (nimi tulee kuljettajan makaavasta ajoasennosta) hän teki 11 uutta maailmanennätystä 50–100 cc:n luokissa. Gustav Adolf

Baumm rakensi yhdessä NSU:n kanssa tämän sensaatiomaisen maailmanennätyskoepyörän, jolla oli ylivoimaisesti alhaisin vertailukelpoisissa ajoneuvoissa koskaan mitattu ilmanvastus tuona aikana.

Kesällä 1956 moottorit jyrisivät jälleen Bonneville'n suolatasolla Yhdysvalloissa. Wilhelm Herz ja HP Müller rikkoi kaikki NSU:n nopeusennätykset. Herz rikkoi moottoripyörän absoluuttisen maailmanennätyksen 339 km/h. Pienimmässä iskutilavuusluokassa HP Müller saavutti ajan, joka hämmästytti kaikkia asiantuntijoita ja katsojia. "Baumm'schen kansituolisaa" hän ajoi suolajärven testiradan läpi nopeudella 196 km/h.

Muutamia valittuja maailmanennätyksiä:

- 1951: Wilhelm Herz (2 syl., 500 cm<sup>3</sup>, kompressorilla), 290 km/h.
- 1954: Baumm I (49 cm<sup>3</sup>, 3,4 hv), 127 km/h, vuonna 1955 jopa 151 km/h.
- 1954: Baumm II (98 cm<sup>3</sup>, 7,2 hv), 178 km/h.



- 1955: Baumm II (125 cm<sup>3</sup>, 18 hv), 218 km/h.
- 1956: Baumm III kulutusennätys 1,13 l/100 km 100 km/h keskinopeudella.
- 1956 Wilhelm Herz, Delphin 3500 cc, 339 km/h absoluuttinen maailmanennätys.

## Skootterit

Lambretta-skootterien rakentamisliikkeen saksalainen osasto päättyi vuonna 1955 ja NSU:n suunnittelijat loivat tilalle oman versionsa, 147 cc Prima D:n, joka tuli markkinoille vuonna 1956. Skootterit kehittyivät nopeasti ja pian tuotiin 150 cc Prima III ja 175 cc Prima V



NSU Prima D11 1961.



Rennfoxissa käytettiin myös magnesiumista valmistettuja osia painon pitämiseksi kurissa.

(Fünfstern) markkinoille. NSU:lla oli myös nelitahtinen Max-moottorinen skootteri Maxima, joka oli melkein valmis tuotantoon 60-luvun alussa, mutta kun skootterien myynti laski, projekti romutettiin. Viimeiset skootterit lähtivät tehtaalta vuonna 1964 ja moottoripyöräaika päättyi vuonna 1965 Quick 50:llä. Edes polkupyörät eivät olleet enää aitoja NSU:ita, koska ne valmistettiin jo Heinemannin lisenssillä.

## Prinz

1950-luvulla NSU kiinnitti katseensa takaisin automarkkinoihin. Ensimmäinen luonnos oli kolmipyöräinen kääpiöauto Max Kabine. Autotuotannon alussa vuonna 1957 siinä oli onneksi jo neljä pyörää ja se nimettiin Prinz I & II:ksi. Miniauton voimanlähteenä oli 20 hv 598-kuutioinen "kaksois" Max -moottori. Vuonna 1959 esiteltiin erittäin älykäs Bertonen suunnittelema Sport Prinz. Ensimmäiset 2 400 autoa koottiin Italiassa Torinossa. Prinz-moottori viritettiin 30 hv:iin ja tämä moottori sijoitettiin myös Prinz III:een, joka oli pohjimmiltaan päivitetty Prinz II. Vuonna 1963 esiteltiin uusi korimalli "mini-Corvaire" Prinz 4, jossa käytettiin pienemmän Prinzin voimanlähdettä, 600 cc:n 30 hv:n moottoria. P4 oli tuotannossa NSU-autotuotannon loppuun saakka vuonna 1973. Se oli kaikista NSU:ista eniten valmistettu auto ja josain vaiheessa se oli suosituin Italiaan tuotu auto.

Prinz 1000 esiteltiin vuonna 1964. Kuten mallimerkinästä voi päätellä, se oli varustettu yhden litran (996cc), puhallinjäähdytteisellä 4-sylinterisellä OHC rivimoottorilla. Se painoi vain 700 kiloa ja jolla oli myös erinomaiset pito-ominaisuudet, jonka vuoksi siitä tuli suosittu kilpa-auto. Joitakin vielä urheilullisempia versioita olivat TT, joka tuli vuonna 1965 ja jonka teho oli 1085cc/65 hv, josta myöhemmin kehittyi 1200TT 1177cc.

NSU rakensi myös noin 2400 TTS-moottorilla varustettua autoa, joista suurin osa meni kilpailijoiden käsiin. TTS





1956 NSU Baumm IV.

1956 NSU Baumm III.



oli 997 cc kahdella Solex 40 -kaasuttimella ja toimitti 70 hv. Sekä TT- että TTS-moottoreita käytettiin Münchmoottoripyörissä.

## Wankel

Yhteistyö tohtori **Felix Wankelin** kanssa oli käynnissä jo autoprojektin alusta alkaen. NSU sai ensimmäisen Wankelmoottorin valmiiksi testattavaksi autossa vuonna 1960, ja syyskuussa 1963 Wankel Spider esiteltiin Frankfurtin messuilla. Muotoilultaan auto oli käytännössä avoversio Sport Prinzistä. Siinä oli varsin viehättävät linjat. Sitä valmistettiin noin 2 400 autoa, kunnes tuotanto lopetettiin vuonna 1967. Spider kamppaili useiden ongelmien kanssa, sillä yksiroottorista moottoria ei ollut testattu perusteellisesti. Yksi keskeinen osa ongelmaa oli, että moottori rakasti kierroksia, ja vaikka omistajan käsikirjassa todettiin, ettei tämä ollut hyväksi koneelle, kierroslukumittarin neula kiertyi usein hyvin punaiselle. Suurempi henkilöauto NSU Ro80 paljastettiin Frankfurtissa syksyllä 1967. Kaksiroottorinen Wankelmoottori, jonka iskutilavuus oli lähes litran, antoi 115 hv. Se oli moderni, virtaviivainen auto ajattomilla linjoilla. Valitettavasti myös nämä moottorit kärsivät ongelmista ja maksoivat sekä vaivaa että rahaa NSU-yritykselle.

## Lopun alkua

Yhden suurimman osakkeenomistajan, suuren saksalaisen pankin, painostuksesta ja pystyäkseen pysymään kasvavassa kilpailupaineessa NSU fuusioitui Autounion GmbH:n (pääosakas VW) kanssa vuonna 1969 NSU Autounion AG:ksi, josta Ingolstadtissa toimiva Audi AG syntyi vuonna 1985. Wankel-autot olivat yksinkertaisesti sanottuna maksaneet NSU:lle liikaa. Suuri osa Wankelmoottorin tuotekehitystyöstä tehtiin NSU:ssa Neckarsulmissa. Ro80:tä valmistettiin vuoteen 1977 saakka, ja sitä valmistettiin yhteensä noin 33 000 kappaletta.

Audi-Werke Neckarsulmissa, jossa Audi A2, A6 ja A8 valmistetaan, on NSU-Strasse. Vuonna 1998 Audi juhli 125-vuotisjuhlaa kunnianosoituksena NSU:lle. Audi perusti NSU GmbH:n, Audi Traditions GmbH:n alaisen osaston. Valitettavasti alkuperäinen NSU-näyttelytila Neckarsulmin tehtaan sisäkäynnissä NSU Strassen ja Felix



NSUn ennätyspyörien ajoasentoa voi verrata kansituolissa loikoiluun.

Wankel Strassen kulmassa purettiin syksyllä 2001.

NSU jätti hyvästit moottoripyörien aikakaudelle vaikuttavin luvuin: Neckarsulmissa on rakennettu tarkalleen 2 284 485 moottoroitua kaksipyöräistä ja 1 742 838 polkupyörää yrityksen perustamisen jälkeen. NSU-moottoripyöriä, jotka olivat kantaneet nimensä mainetta urheilussa ja joka-päiväisessä elämässä vuodesta 1901 lähtien, oli nyt lopetettu. •

**Lähteet:** Boston City Library, [www.nsu.nu](http://www.nsu.nu) arkisto, [thesamba.com](http://thesamba.com), Axel Oskar Mathieu Archive. Lähteet: Boston City Library, [www.nsu.nu](http://www.nsu.nu) arkisto, [thesamba.com](http://thesamba.com), Axel Oskar Mathieu Archive.



Moottoriurheilu-lehti 8/56

Herz ja NSU onnistuivat  
uusi ME nyt 339km/t



Teksti: Timo Eronen Kuvat: Neckarsulmin Mp-museo, Timo Eronen

# Neckarsulmin museon erikoisnäyttely

Neckarsulmin museossa oli avattu ainutlaatuinen näyttely 1900–1930 vuosien kilpapyöristä, siis alan varsinaisista helmistä ja pioneereista.

**N**äyttelyyn on koottu pyöriä ympäri maailmaa eikä niiden rahallista arvoa uskalla edes arvioida. Mukana oli maailmanluokan harvinaisuuksia, kuten esim. 1914 Cyclone ja lukemattomat monet muut. Jos satutte olemaan Neckarsulmin lähetyvillä käymässä, ottakaa ehdottomasti suunnaksi : Urbanstr. 9–11, 74172 Neckarsulm. Seuraavassa toimittajan oma valinta näyttelyn helmistä.

## Cyclone 1914: Keltainen vaara

Vuonna 1914 Jock McNeil teki vahvistamattoman maailmanennätyksen 177,77 km/h tällä Cyclonen kilpamoottoripyörällä. Insinööri Andrew Strandin suunnittelema voimakas 61 kuutiotuuman (996 cc) 45 astetta V-Twin SOHC, 45 hevosvoiman moottori valittiin Cyclonen voimanlähteeksi.

Cyclone 1914.

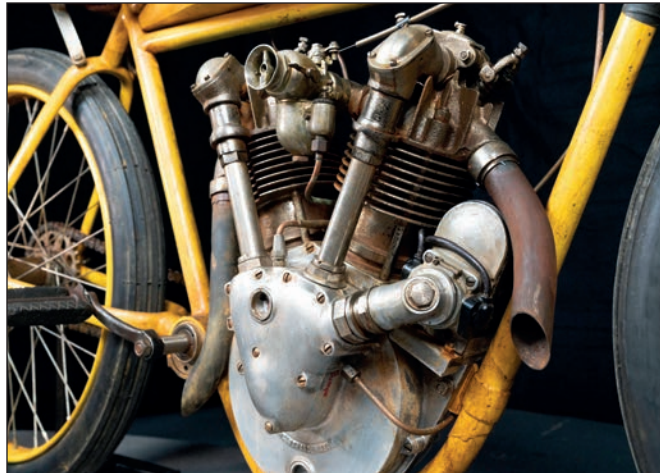






177 km/h lautaradalla jarruttomalla pyörällä...

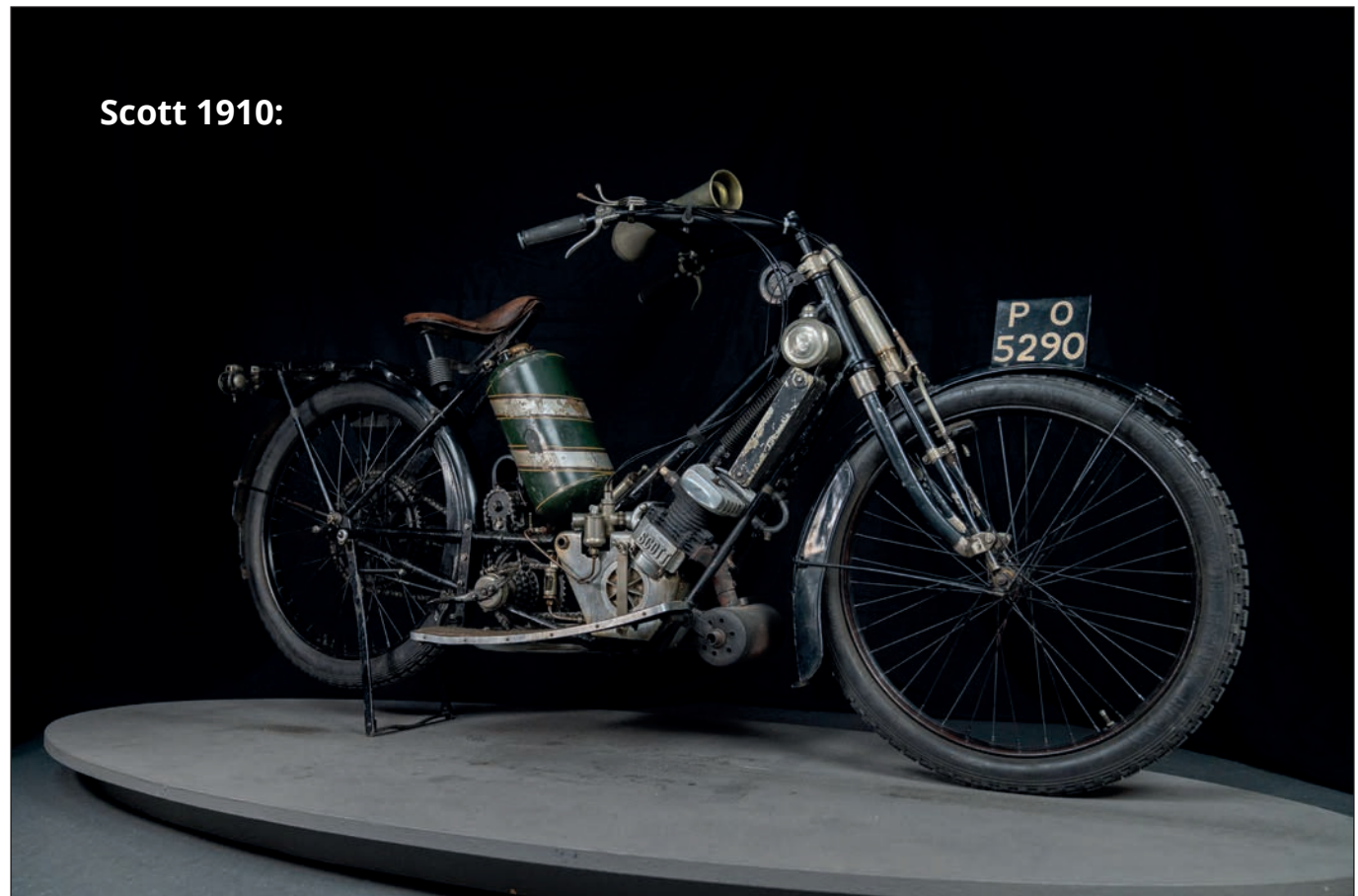
Sylinterinkannen yläpuolisia nokka-akseleita (sohc) käytti kuningasakseli ja sylinterinkannet olivat puolipallon muotoisilla palotiloilla. Kaikki moottorin sisäiset laakerit olivat SKF:n valmistamia rullalaakereita aikana, jolloin monien moottoripyörien moottoreiden akseleissa käytettiin vielä sorvattuja liukulaakereita. Cyclone pystyi yli 100 mph huipunopeuteen, vaikka moottorin voitelu oli mitä oli ja se aiheutti kestävyuden kanssa ongelmia pitkissä 100 mailin kilpailuissa, jotka olivat suosittuja aikakauden lautaradoilla.



Cyclone luotti kuningasakseliin niin nokkien kuin magneeton vedon hoitamisessa.

## Scott 1910: Huutava kaksitahtinen

Alfred Angus Scott toi uraauurtavat innovaatiot moottoripyörämaailmaan noin 1910. Scott-ketjuveto ja potkukäynnistin olivat innovatiivisia keksintöjä omana aikanaan. Kytkimellä, kahdella jalkakäyttöisellä vaihteella, erinomaisella jousituksella ja teleskooppihaarukalla, Scott oli ylivoimainen useimpiin sen aikaisiin nelitahtisiin koneisiin verrattuna. Jo vuonna 1909 hänen koneensa tekivät debyyttinsä TT:ssä ensimmäisinä kaksitahtimoottoreina. Kaksitahtisena edelläkävijänä Scott-tuotemerkki oli yksi Tourist Trophyn tähdistä ennen ensimmäistä maailmansotaa. Ensimmäinen kaksitahtisella ajettu voitto, uudella ja vaikealla Senior TT -vuoristoradalla meni Frank Applebeelle vuonna 1912.

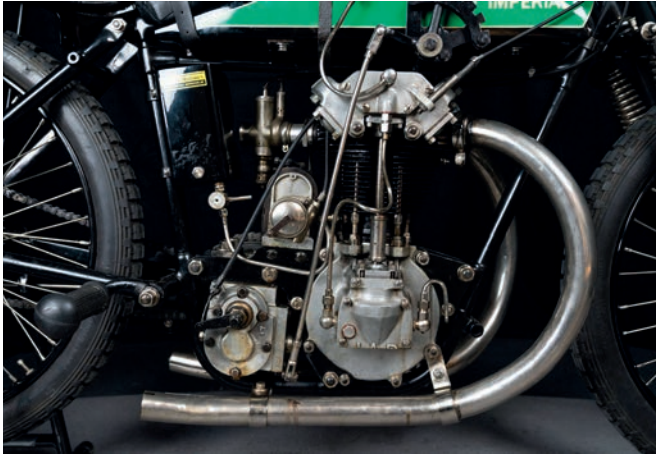


Scott 1910:

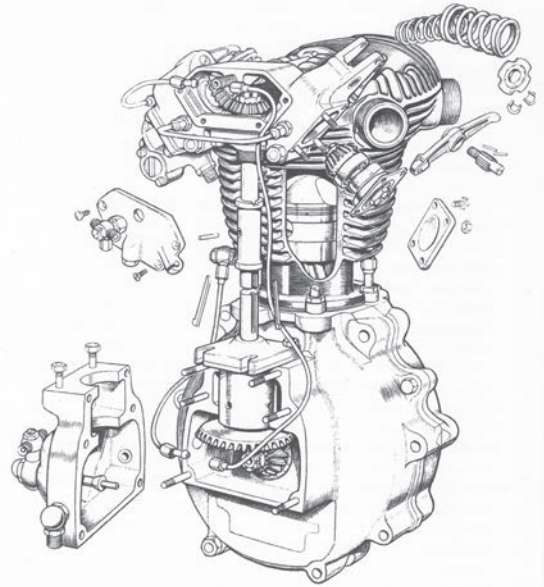


## New Imperial-JAP DOHC 1923: Ennätysten rikkoja

Tämän koneen sydän on kuuluisan suunnittelijan **Val Page** innovatiivinen, salaa kehittämä kaksoisnokkamoottori. Vaikka Peugeotin insinööri **Ernest Henry** oli jo ennen ensimmäistä maailmansotaa suunnitellut dohc-moottoreita, joissa oli puolipallon muotoinen palotila, Val Page kulki omalla polullaan. Innovatiivisen nokka-akselikotelonsa ansiosta moottorin jäähdytystä saatiin tehostettua. Vuonna 1922, muutaman viikon kehitystyön jälkeen, JAP lähetti sen



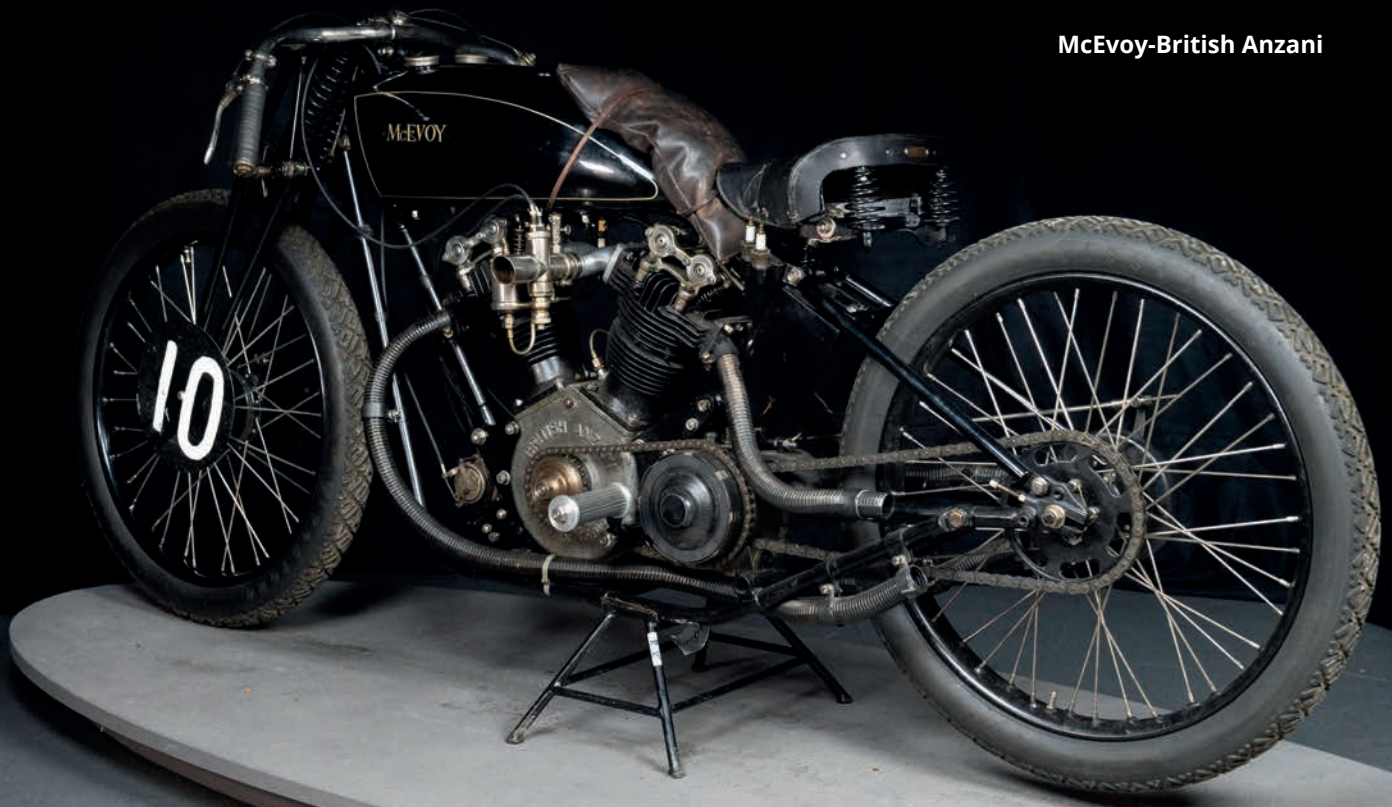
TT:lle ensimmäisenä dohc-moottorina New Imperial -run-  
gossa. JAP:n tehdaskuljettaja **Herbert Le Vack** oli johdossa  
pitkään ennen kuin vaihteisto jumiutui. Le Vack on edelleen  
kuuluisa ennätysajoistaan. Pelkästään New Imperial JAP:illa  
hän teki 39 brittiläistä ja 29 kansainvälistä ennätystä. Tällä  
dohc-moottorilla asennettuna sekä omaan että Coventry Ea-  
glen runkoihin hän teki 14 muuta ennätystä. Hän rikkoi myös  
350 cc:n luokan maailmanennätyksen nopeudella 160,03  
km/h.



New Imperial-JAP







### McEvoy-British Anzani 8 valve 1000cc 1924

"Runkoputkien taivutus on energian tuhlausta, eikä se johda mihinkään.",  
**Michael McEvoy**

Vain 20-vuotias Michael McEvoy otti Brough Superiorin roolimallina moottoripyörän rakentamisessa. Tämän debyyttipyörän tarkoituksena oli mainostaa nuorta brändiä kilpailumestysten kautta. Tämän ajanjakson moottorit olivat tehokkaita; runkorakenteet jäivät yleensä jälkeen. Tämä ensimmäinen prototyyppi osoittaa McEvoy'n idean käyttää kevyttä kaksoisputkirunkoa yhdistettynä massiivisempaan sisäiseen runkoon moottorin ja vaihteiston tukemiseksi. Pian tämän jälkeen hän täydensi ja tarkensi pohdintojaan toisella kilpamallilla. Molemmissa oli 996cc 8-venttiilinen, brittiläisen Anzaniin valmistama suuri ohv-moottori. Se oli **Alessandro Anzani**n aikoinaan perustaman ranskalaisen moottorivalmistajan Anzani Moteurs d'Aviationin brittiläisen jälkeläisen nimi. Michael McEvoy ei menestynyt vain suunnittelijana, vaan myös omien koneidensa



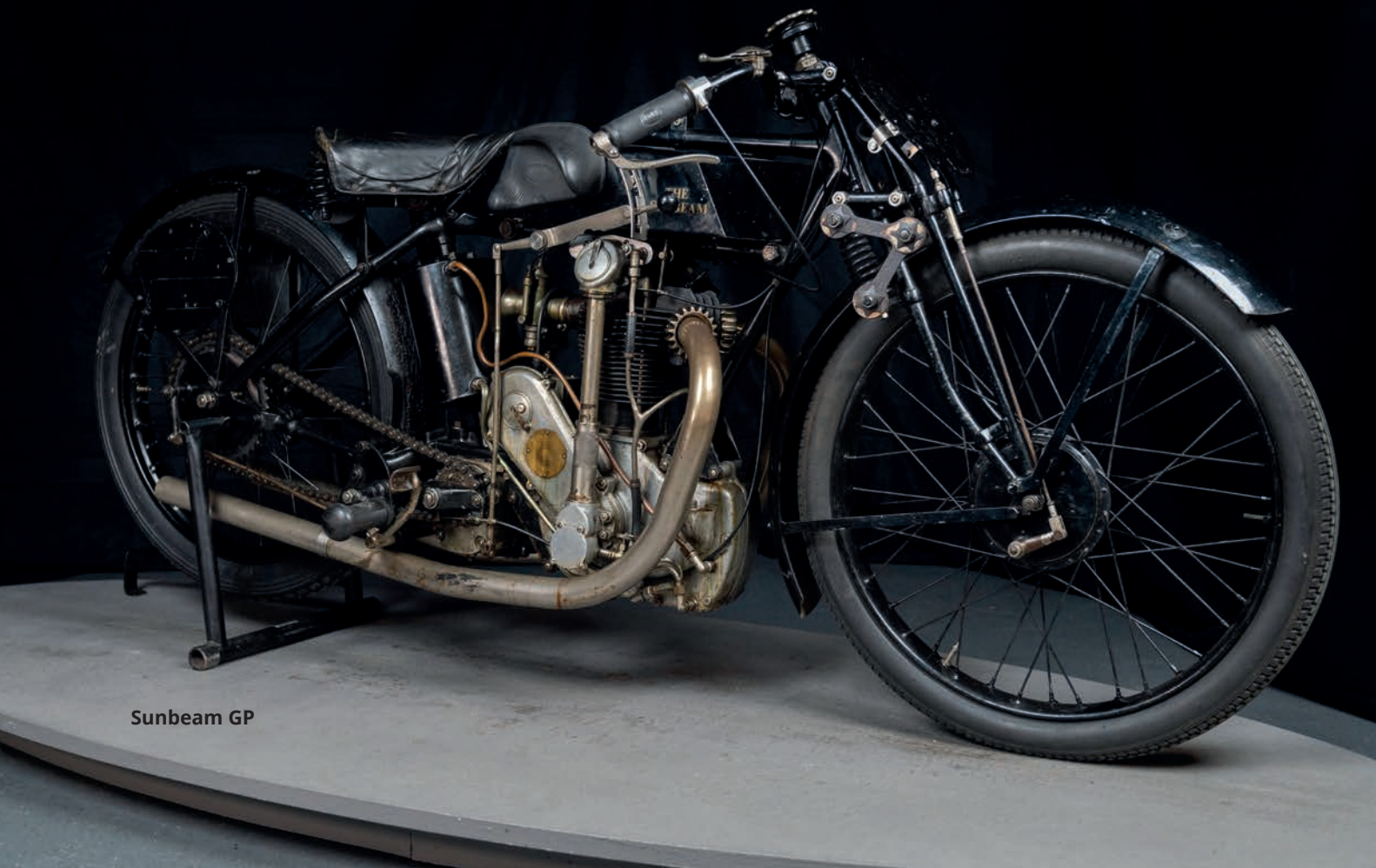
kuljettajana. Esimerkiksi **George Patcher** saavutti myös useita merkittäviä menestyksiä McEvoy-soololla ja sivuvaunulla Brooklandsissa.

### Sunbeam GP Ohc 1925: The Cocodile Rock

"Tick-tock" kuulostaa Peter Panin kellosta krokotiilin vatsassa, väitetysti samanlaiselta kuin Sunbeam OHC-moottorin venttiilikoneisto. **John Greenwood** kehitti tämän kokeelli-

sen ohc-koneen, rinnakkain Veloceten kanssa jo vuosia ennen Nortonia. Vuonna 1925 itävaltalainen **Rupert Karner** oli ensimmäinen itävaltalainen, joka ajoi krokotiililla GP Francesa Linas-Montlheryssä. 400 kilometrin jälkeen hän sijoittui neljänneksi loistavia englantilaisia kuljettajia vastaan. Myöhempi Euroopan mestari ja TT-voittaja **Graham Walker** sekä italialaiset moottoripyörä- ja autokilpailijat **Achille Varzi** ja **Pietro Ghersi** ajoivat myös ohc-Sunbeamilla. Sunbeamilta





Sunbeam GP

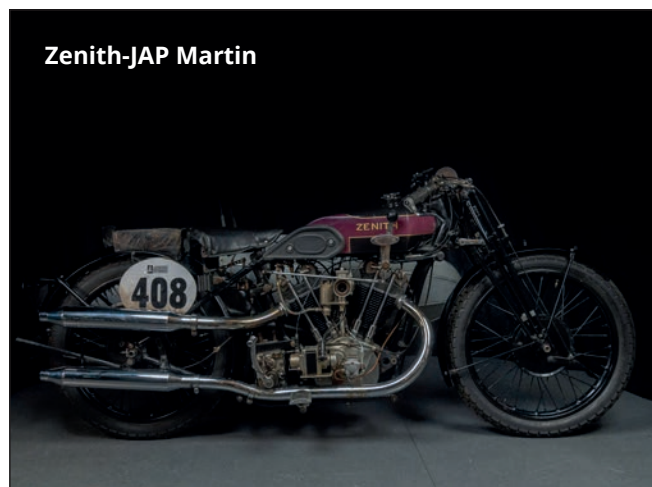
ei kuitenkaan riittänyt kokemusta ja kärsivällisyyttä tämän ohc-tekniikan kehittämiseen. Ohv-moottoreista käytettiin osia, jopa niiden ajoitukset otettiin käyttöön ja vikojen jälkeen palattiin ohv-tekniikkaan. Sunbeam voitti TT:n vuosina 1928 ja 1929 näillä ohv-koneilla.

## Zenith-JAP Martin 1927

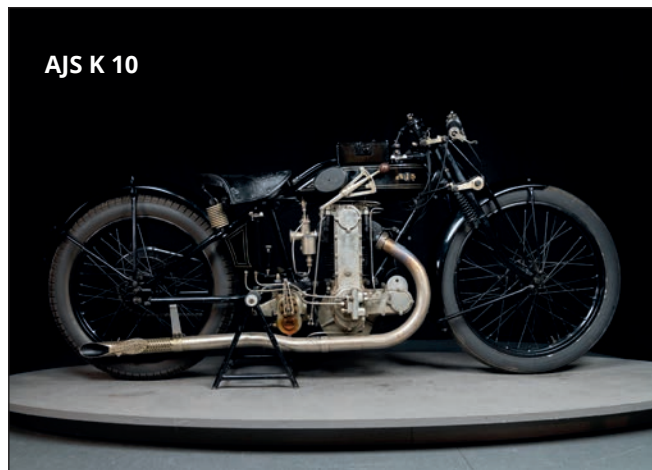
Ainutlaatuisen yrityksen erikoisrungot perustuivat heidän ennätyskoneisiinsa. Jäykällä rungolla ja silloisilla nykyaikaisilla Druid-haarukoilla tämä Zenith esimerkiksi soveltui hyvin 1920-luvun karkeisiin kilparatoihin, kuten Brooklandsiin. Kilpakuljettaja ja korjaamon omistaja **Roland Martin** halusi JAP KTOR:in, V-moottorin ykkösluokan yksityiskuljettajille, joka oli riittävän tehokas myös sivuvaunukäyttöön. Hän käytti ensin Zenith-sooloa, mutta AJS-sivuvaunumallin 259 Graiseley TT:n kanssa hänellä oli käytössään yksi 1920-luvun tehokkaimmista sivuvaunuista. Hänen vaimonsa istui usein kilpailuissa sivuvaunussa. **Owen Baldwin** rikkoi ensimmäisenä absoluuttisen maailmanennätyksen vuonna 1928 keskinopeudella yli 200 km/h. Kun **Joe Wright** oli satulassa ja keskinopeus 242,56 km/h, Zenithistä tuli maailmanennätyksen haltija toisen kerran vuonna 1930.

## AJS K 10 1928: Boyracerin esi-isä

Yksinkertaisella mutta tehokkaalla tekniikalla AJS:n pää-



Zenith-JAP Martin



AJS K 10

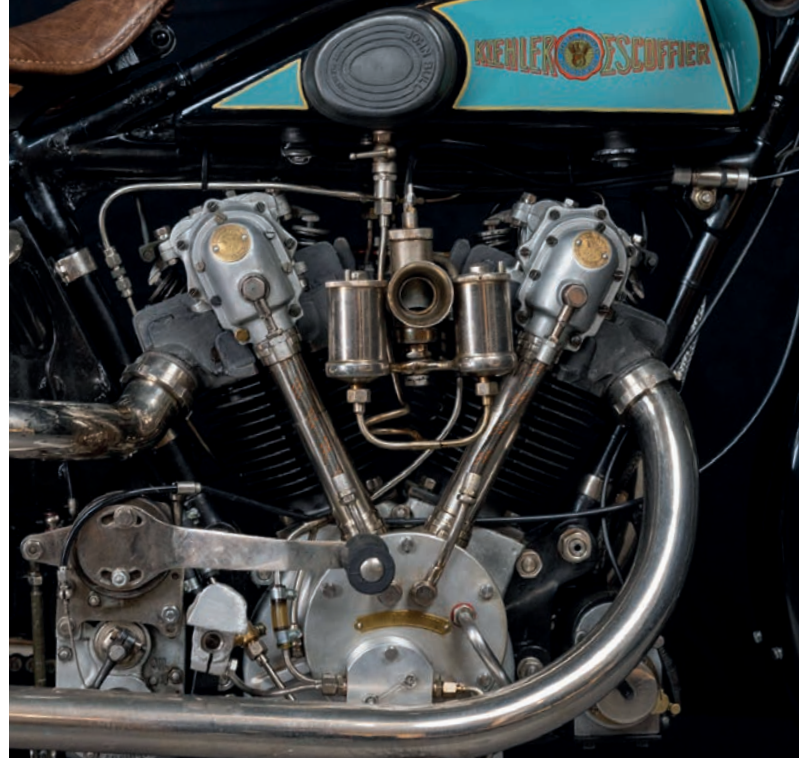


suunnittelija **Phil Walker** otti vastaan Velocetten ja Nortonin kilpapyörät. Nokka-akselin ohjaamiseen Walker käytti ns. Weller-vetoa, jonka ketju juoksi puolet kampiakselin nopeudesta. Hän koteloi myös venttiilikoneiston. AJS käytti tätä yläpuolisen nokka-akselin käyttöön tarkoitettua ratkaisua vuoteen 1962 asti, ja se takasi lukemattomia kilpailumestyksiä. 350 ccm:n AJS-malli 7R oli jopa menestyneempi kuin tässä esitelty 500 ccm:n malli K 10. Esimerkiksi vuonna 1927 **Jimmie Simpson** voitti neljä Grand Prixia 350 ccm:llä (7R). Yhdellä niistä, Saksan GP:n Nürburgringilla, hän tuli Euroopan mestariksi toisen kerran. Hän sijoittui myös juniori-TT:ssä kolmanneksi. AJS oli aiemmin voittanut Tourist Trophyn neljä kertaa - vuosina 1924, 1926, 1927 ja 1929 ohv "big port" -malleillaan.

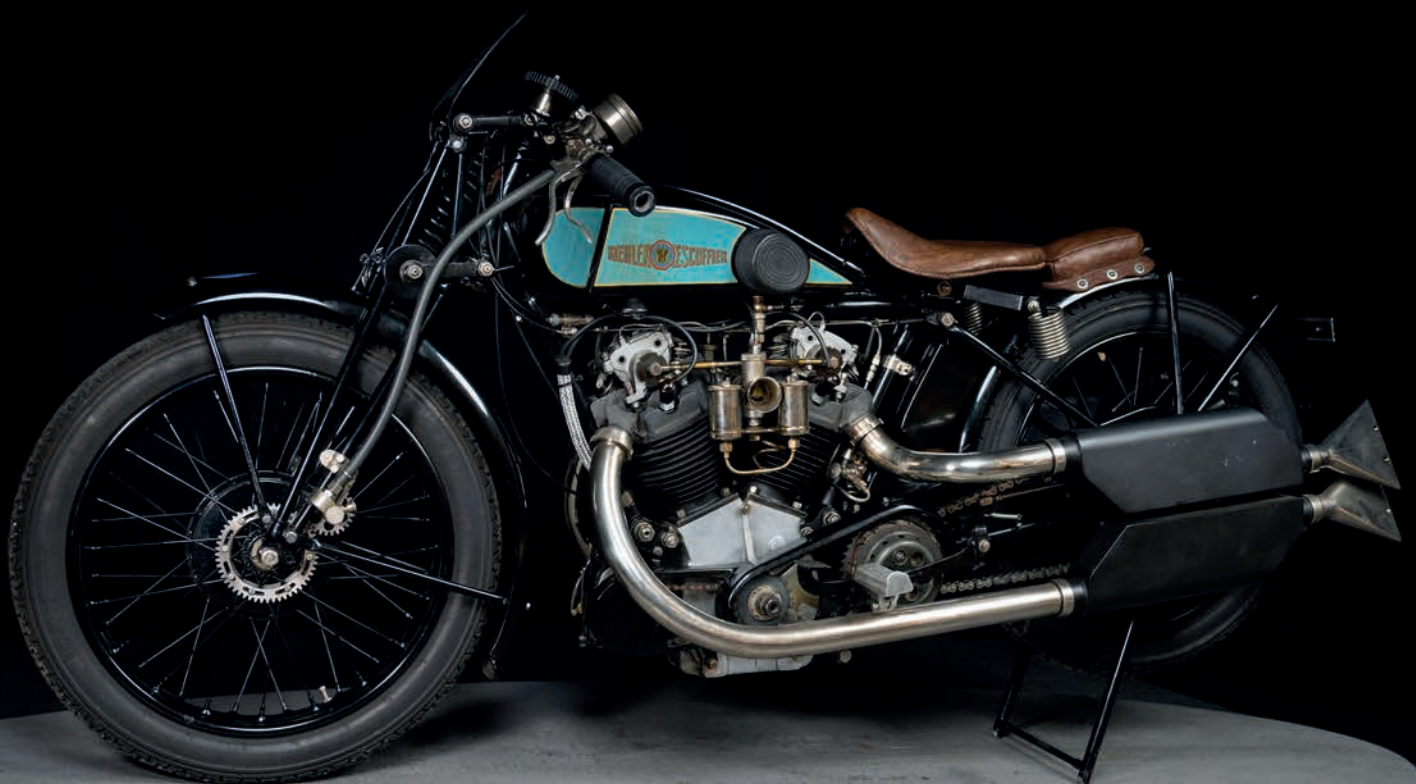
### **Koehler-Escoffier 1929: Ranskalainen ikoni**

Lyon Moto Club järjesti nopeuskilpailun vuonna 1929. 23-vuotias **Édouard Grammont**, alias "Eddoura", oli paikalla. Kun hän ajoi lentävän kilometrin nopeudella 175,61 km/h Koehler-Escoffier 4 Tubesilla, oli selvää, että lopullinen ranskalainen vastaus Brough Superiorille, Coventry Eaglelle ja muille oli luotu. Suunnittelija **Raimond Guiguet** käytti taloudellisesti monia onnistuneen ohc-puolen litran koneensa komponentteja ja tuplasi sen 1000 ccm:n moottoriksi. Tämä Koehler-Escoffier on myöhäinen esimerkki ensimmäisestä mallisarjasta, jossa on neljä pakoputkea.

Seuraavat pienet sarjat luopuivat niistä kahdesta. Ranskan mestarikuljettaja **Georges Monneret** pystyi voittamaan useita voittoja sillä. Kuvan pyörässä on äänenvaimentimet, jotka on asennettu vasta äskettäin, jotta sillä voidaan virallisesti ajaa tiellä. •



### **Koehler-Escoffier**



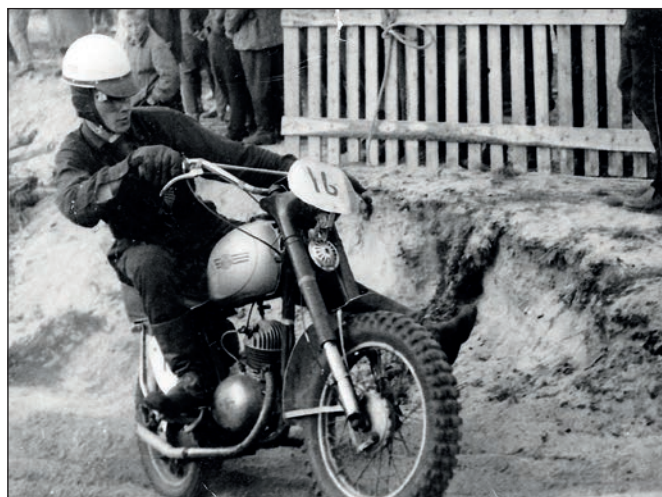


# Yhteenvedo Classic Motocross cup-kaudesta 2022

**CMX**-CUP on jälleen saatu päätökseen. Ennen osakilpailua, mutta lopullisiin pisteisiin laskettiin mukaan kuitenkin vain neljä kilpailua, joka sinällään on hyvä määrä kisoja/kausi. Kisapaikat, jotka laskettiin mukaan olivat seuraavat: Heinola, Sulkava, Karhula ja Kangasalan Kisaranta. Heinäkuun lopulla oli ns. pohjoisen kierros Sodankylässä, myös Kemijärvellä piti olla kisat, mutta ne peruuntui-  
vat. Näin ollen jäljelle pohjoisessa jäi vain Sodankylä, jossa kisattiin kahteen kertaan. Osanottajia oli Sodankylässä harmillisen vähän, johtuen ehkä suurelle osalle pitkästä matkasta sekä epäselvyydestä kisojen virallisuudesta. Jälkeenpäin ilmeni että pohjoisen kisoilla ei ollut Moottori-  
liiton lupaa. Ennen viimeistä osakilpailua Kisarannassa, enemmistö kuljettajista oli sitä mieltä, ettei sieltä saatuja pisteitä lasketa mukaan, joten ne mitätöitiin. Rauman kisa valitettavasti peruuntui toistamiseen kuten edellisellä kaudella, syynä vähäinen osanottajien määrä, joskin sinne oli ilmoittautunut kuitenkin noin puolet enemmän kuin esim. pohjoisen kisoihin.

Kauden 2022 loppupisteisiin laskettiin siis neljän kilpailun pisteet ja pisteille niissä pääsi 133 kuljettajaa yhteensä. Luokat A, B, A+66, B+66 ja +72 kärsivät vähäisistä osanottajien määristä eniten, kuten myös sivuvaunuluokat. Kaikkien luokkien tulokset ovat nähtävissä Classic Motocross Finland ry:n nettisivuilla <https://www.classicmx.fi/tulokset>

Luokkakohtaisten mestaruuksien lisäksi kisattiin 120+ sarjassa jaettavasta kiertopalkinnosta. Tässä sarjassa mu-



**Classic-Crossin juurilla! Hyvin menee scrmbleadot 150-kuutioisella CZ:llä.**



**Suzukin RM 250- ja 500-kuutioisena.**





## Kauden 2022 viralliset 120+ sarjan tulokset

Kilp.nro	Nimi /Seura	Kilpail.ikä	Vuosimalli	Ikäpisteet	Yhteispisteet
1	Lahti Timo/Kark	74	CZ 380 1966	10	163
2	Nurminen Heikki/	72	Jawa 600 1962	12	150
171	Ihatsu Hannu/TuMK	73	Husqvarna 250 1968	7	139
52	Jänis Sami/CMF	55	CZ 150 C EJ-Special 1952	5	136
445	Keskitalo Erkki/CMF	73	CZ 250 1971	4	102
62	Lahti Ari/KarkMK	64	SOH/Jawa 1964	2	102
92	Ollikainen Juhani/RCK	77	Jawa 360 1962	17	97
5	Monto Jukka/IMK	74	Husqvarna 250 1966	10	82
100	Vilander Jorma/CMF	74	Yamaha 360 1971	5	62
158	Mattila Veijo/TuMK	74	BSA 500 1967	9	18
221	Himmanen Juhani/HMK	67	BSA 441 1966	3	53
777	Autjoki Veijo/TuMK	66	Jawa 600 1962	6	28
195	Valtonen Jakke/CMF	76	BSA Rickman 475 1966	12	26

kaan pääsee ne kuljettaja/pyörä-yhdistelmät, joiden yhteisikä ylittää 120 vuotta ja kukin kuljettaja saa sarjaan pohjapisteiksi saman verran kuin yhteisikä ylittää 120 vuotta. Pisteitä kukin kuljettaja kerää oman luokkansa sijoitusten perusteella. Oheisessa sarjataulukossa 120+ sarjan loppupisteet.

Kauden kisat saatiin läpivietyä kaiken kaikkiaan kohtuullisissa olosuhteissa, joskin Heinolassa kiusana oli osan aikaa sade ja Karhulassa rata oli edeltävän viikon sateiden jäljiltä kovin märkä, mutta kisalähtöihin rata saatiin ihmeen hyvään kuntoon verrattuna harjoituksiin. Sulkavalla ja Kisarannassa sää suosi, vaikka ennakoita jännitti Kisarannan ajankohta lokakuun lopulla.

Kaikkienensa uskaltanee sanoa, että kausi oli kuitenkin kohtuullisen hyvä niiden kisojen osalta, jotka laskettiin mukaan loppupisteisiin. On kuitenkin todettava, että edellä mainitut peruutukset ja kisojen statuksen muuttuminen sotki ja hämmensi itse kutakin ihan jonkin verran. Myös osanottajamäärät olivat pienemmät kuin aikana ennen koronaa. Myöskään katsojat eivät ole vielä löytäneet uudelleen Classic motocross- kisoja. Näihin kahteen edellä mainittuun ongelmaan, syynä on epäonnistunut tiedotus, niin lajin sisällä olevien kesken kuin yleisölle. Tästä seurauksena on tiukka rahatilanne, jota ei ole saatu korjattua ilmoitusmyynnilläkään riittävästi.

Usko parempaan on kuitenkin kova, joten kun saadaan parannettua asioita

joka saralla, edes jonkin verran, saadaan jatkossakin nauttia Classic crossista, niin kilpailijoina kuin katsojina.

Monenlaisia ajatuksia/kehitysideoita on jo ensi kaudeksi olemassa, mutta lisääkin toki saa tulla eli jos vaikka jollakulla lukijalla on ideoita mielessä, niin rohkeasti yhteyttä CMF: n hallituksen jäseniin.

## ...paljon on tullut hienoja kokemuksia...

Tulevana kautena on tarkoitus ajaa neljä tai viisi kisa. Tätä kirjoittaessa ne eivät kuitenkaan ole vielä varmistuneet, joten niistä tarkemmin myöhemmin, mutta tuttuja kisapaikkoja aikaisemmilta kausilta ne tulevat olemaan.

Joitain sääntömuutoksia tulee myös, joista ehkä tärkeimpänä mainittakoon, että nykyinen C-luokka muuttuu ns. Twinshock-luokaksi, johon hyväksytään alkuperäiset kahdella iskunvaimentajalla olevat pyörät, joissa on ilmajäähdytteinen moottori sekä rumpujarrut, huomioimatta pyörän vuosimallia. Tällä muutoksella toivotaan saatavan lisää pyöriä/kuskeja puolelle.

Vanhimpien pyörien eli A- ja B-luokkien kohdalla koetamme saada lisää kuljettajia myös ja keinoina



Takavuosien tunnelmapala: Alf Ljunqvist ja ESO 500 Hyvinkäällä -64.

mm.ajojärjestys kisoissa siten, että A- ja B- luokat harjoittelevat ja kisaavat omana kokonaisuutenaan kisojen alussa, jolloin radat eivät ole menneet vielä liian huonoon kuntoon lyhytjous-toisille pyörille. Jos lukijoissa on henkilöitä, jotka ovat aiemmin epäroineet että pystyykö vanhalla pyörällä tulla mukaan lajin pariin, niin nyt vaan rohkeasti ottamaan se oma scramble-helmi tallin perukoilta esiin ja kohti ensi kautta ja tulevia kisoja!

Lyhyesti kerron omat kokemukseksi tähän liittyen, kun muutama vuosi sitten tuumailin ja pätkäilin, että voisinko lähteä mukaan kisoihin vuoden -52 CZ 150:llä, ilman aiempaa krossi-kokemusta. No alussa kaikki hankalaa ja vieläkin haastetta riittää kyllä, mutta paljon on tullut hienoja kokemuksia ja vielä enemmän hyviä kavereita, jotka ovat auttaneet ja neuvoneet kun itsellä on neuvot ja/tai taidot loppuneet.

Lopuksi toivotan kaikille lukijoille hyvää loppuvuotta ja toivottavasti nähdään ensi kauden kisoissa runsain joukoin! •



# Csepelistä Pannoniaksi

**B**udapestilainen Manfred Weiss Steel and Metal Works, metalliteollisuuden monialayritys, perustettiin 1800-luvun lopulla ja oli aikanaan yksi Itävalta-Unkarin kaksoismonarkian suurimpia teollisuuskonserneja. Konserni alkoi käyttää Csepel-tuotemerkkiä tuotteissaan sen jälkeen, kun tehdas oli muuttanut aiemman ammustehtaan tuhoutumisen jälkeen autoituneelle Tonava-joen Csepelin saarelle Budapestin eteläpuolelle. Moottoripyörät tulivat tehtaan tuotevalikoimaan vuonna 1931, kun polkupyörien

ohella alettiin valmistaa 100cc WM Csepel-kevytmoottoripyörää. Csepel-kevytmoottoripyörät olivat hyvin suosittuja ja vuoteen 1945 mennessä oli valmistettu yli 10000 WM Csepeliä.

## Sodan jälkeinen aika

Toisen maailmansodan jälkeen tehdään tuotanto käynnistyi uudelleen vuonna 1947. Moottoripyörien tuotanto jatkui hieman uudistetuilla so-taa edeltäneillä malleilla, mutta suunnitteluosastolta oli jo uutta tulossa. Vuonna 1949 esiteltiin uudet 125 cc ja

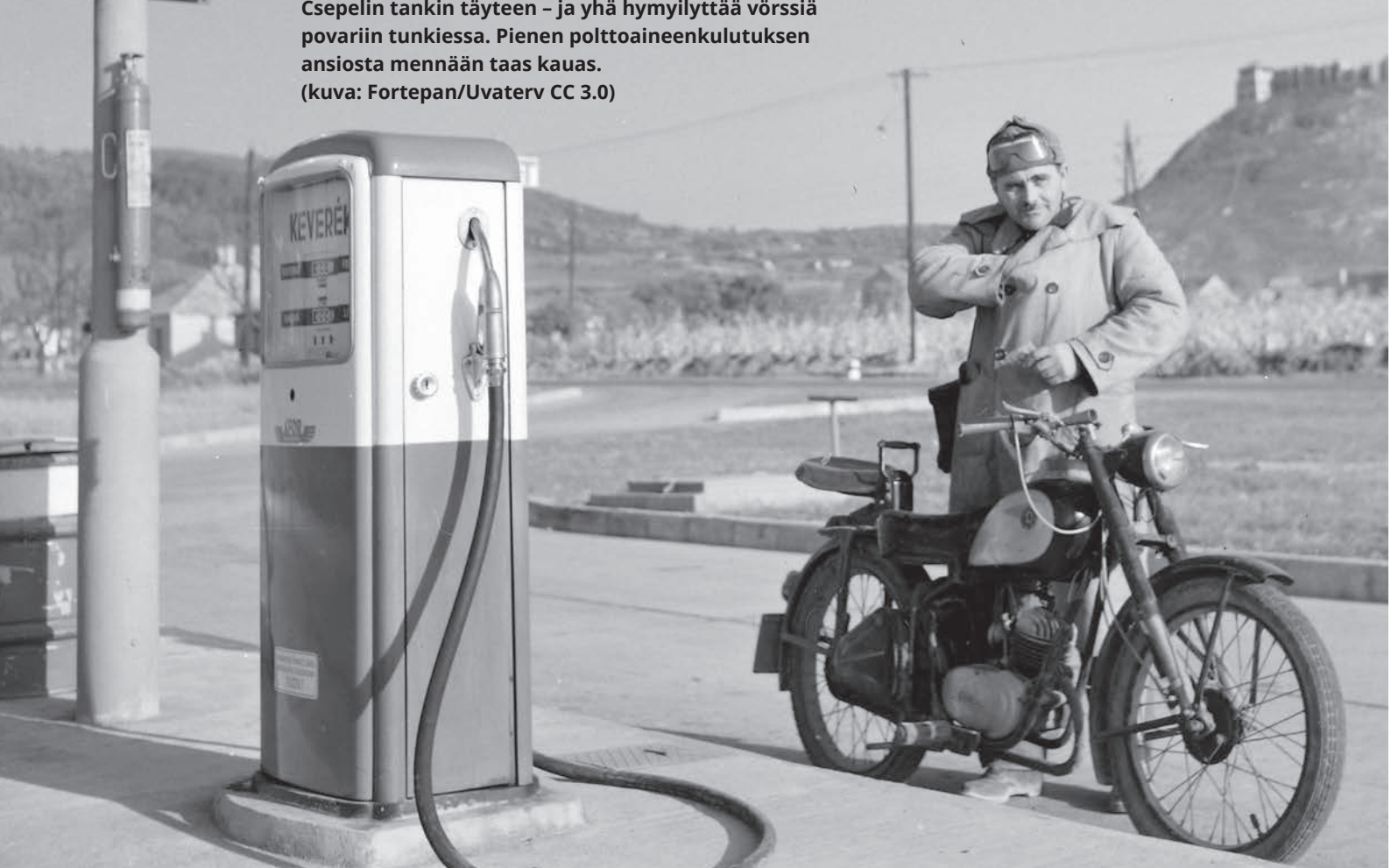
250 cc Csepel-moottoripyörät. 125 cc Csepelin moottori oli hyvin moderni kaksitahtinen Schnuerle-huuhtelulla varustettu kolmivaihteinen yhtenäis-moottori, joka pysyikin muuttumattomana aina tehtaan 125 cc moottoripyörien tuotannon loppuun vuoteen 1966 saakka. Uuden 250/U -mallin moottori oli puolestaan Puch-tyyppinen kaksoismäntämoottori, joka oli kuitenkin tuotannossa vain lyhyen aikaa.

Manfred Weiss Metal Works kansallistettiin vuonna 1950 ja konsernin nimi muuttui Csepelin terästehtaaksi. Seuraavana vuonna moottoripyörämalleja uudistettiin. Molemmat mallit saivat teleskooppihaarukan ja 250 cc:n moottori vaihtui yksinkertaisempaan yksimäntäiseen kääntöhuuhtelumoottoriin. Tästä uudesta Csepel 250T mal-

**Boldizsar Török on juuri laskenut prosenttibensaa Csepelin tankin täyteen - ja yhä hymyilyttää vörssiä povariin tunkiessa. Pienen polttoaineenkulutuksen ansiosta mennään taas kauas.**

(kuva: Fortepan/Uvaterv CC 3.0)

TÜZVESZÉLY!  
NYIL LÁNY HASZNÁLATA  
ÉS A  
DOHÁNYZÁS TILOS!







**Väinö Ontto-Panula ja Csepel -52  
Ähtärin Veteraanissa -08.**  
(kuva: Pauli Ylikoski)

lista tuli myös tehtaan ensimmäinen todellinen myyntimenestys. Sitä tuotettiin vuosien 1951–55 aikana noin 50000 kappaletta. Näillä malleilla alkoi myös Csepel moottoripyörän Suomen valloitus. Etenkin vuosina 1953–54 tuotiin maahamme runsaasti Csepeleitä. Juuri sitä mallia, jolla se **Niemisen Jalmarikin** sittemmin kuuluisaksi tullessa mainoksessa ajeli.

Tehtaan moottoripyöräosaston toiminta oli 1950-luvulla hyvin aktiivista ja monenlaisia prototyyppejä syntyi, mutta varsinaisissa tuotantopyörissä merkittäviä uudistuksia nähtiin vasta vuoden 1955 malleissa. Tuolloin molempien mallit saivat uudet keinuhaarukkarungot. Samaan aikaan kasvaneen kysynnän takia 125 cc -mallin tuotanto siirrettiin Danuvian konetehtaalle, jotta 250 cc -mallin kasvaneelle tuotantokapasiteetin tarpeelle saatiin tilaa. Samalla Csepel 125 -mallin nimi muuttui Danuvia 125:ksi. Tämä oli 125 cc -mallin viimeinen uudistus.

Myös 250cc -malli sai kokonaan uuden rungon. Vaikka runko oli ihan tehtaan omaa työtä, ei ollut epäselvyyttä siitä, mihin suuntaan suunnitteluosasto oli kiikaroinut piirtopöydän ääres-

sä. Yhdennäköisyys vuoden 1952–53 Mondialiin on kyllä selvä. Ja mikäs se on valmiiksi hyväksi todettua lainata. Runko oli jäykkä ja ajettavuudeltaan aikalaisekseen erinomainen. Uuden rungon ajettavuutta alleviivaa muun muassa se, että Csepelin tehdastalli otti vuoden 1956 Bol D'ior 24 tunnin ajossa luokkavoiton uudella V-Sport kilpurillaan. Runkorakenne myös pysyi vuodelle 1957 tehtyjen pienten muutosten jälkeen käytännössä muuttumattomana kaikissa yksisylinterisissä malleissa aina tehtaan moottoripyörätuotannon loppuun saakka.

Uuden rungon myötä vaihtui myös 250 cc mallin merkki. On hieman epäselvä, missä vaiheessa tuotantoa uusi merkki ja malli otettiin käyttöön. Joka tapauksessa malli tuli markkinoille vuonna 1955 Csepel 250 DeLuxena, mutta tuotannon päättyessä loppuvuodesta 1956 se oli muuttunut Pannonia TL:ksi. On arveltu, että merkin vaihdoksella olisi yritetty häivyttää aiempien Csepel mallien lastentautien aiheuttamaa huonoa mainetta, mutta todellisuudessa kyse lienee laajemmista markkinointistrategioista, sillä samoihin aikoihin myös konsernin muiden tuotteiden, kuten polkupyörien ja ompelukoneiden tuotemerkki muuttui Pannoniaksi.

TL:ää seurasivat TLT (1957) ja TLF

(1958–1961) mallit. Vuodelle 1962 mallinimitykset muutettiin ja TLF:stä tuli T1. T-sarjaa valmistettiin erilaisina ja eri tehoisina (16–18hv) versioina T1:stä T9:ään saakka. Yleisin malli oli T5, jota meni paljon Neuvostoliiton markkinoille. 1960-luvun lopulla tehtiin yksisylinterisille malleille vielä ulko-osan modernisointi, jotka nimettiin P10- ja P12-malleiksi. Teknisesti ne olivat lähes identtisiä vanhan T-sarjan kanssa. Merkittävin P-sarjan tekninen uudistus oli se, että etuhaarukkaan saatiin vihdoinkin oikea iskunvaimennus. Länsivientiin tehtiin paremmin varusteltuja ja paremmin viimeisteltyjä malleja. Näistä silmiinpistävin lienee vuosina 1960–62 tuotannossa ollut täyskatettu TLB (T3), eli tutummin ”Peltipannonia”. TLB poistui tuotannosta nopeasti. Järjestelmätalouden ideologia näki moisen runsaan kattamisen lähinnä metallin tuhlaamisena. Lisäksi tehdas oli aloittanut vuonna 1960 viennin Neuvostoliittoon ja sen markkinat imivät vuorostaan nimenomaan yksinkertaisimpia perusmalleja niin paljon kuin tehdas vain suinkin sai tuotettua.

Neuvostomarkkinat olivat tehtaan moottoripyörätuotannolle kaksiteräinen miekka. Itäkauppa mahdollisti jopa 40000 kappaleen vuosituotannon, mutta se samalla halvaannutti

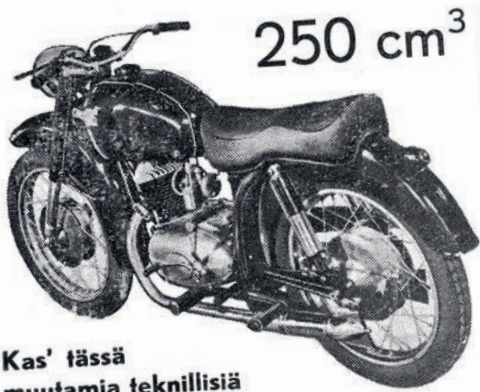


**Hilpeitä Pannonia-retkeilijöitä jossain  
päin Unkaria TLF-mallilla vuonna -59.**  
(kuva: Fortepan/Uvaterv CC 3.0)



tuotekehityksen. Neuvostokumppani ei halunnut mallien parannusta ja modernisointia, minkä seurauksena Pannonia tekninen kehitys alkoi jäädä aikansa vaatimuksista jälkeen. Myös Suomi oli Csepelille merkittävä vientimaa 1950–60-lukujen taitteessa. Pannonioiden myynti kuitenkin loppui kuin seinään vuonna 1963, kun autotuonti vapautui ja moottoripyörien myynti romahti. Vuoden 1963 Pannonioita lojui myyjien varastoissa pitkään ja niitä rekisteröitiin uusina vielä ainakin vuonna 1966.

# Jälleen saatavana! PANNONIA



## Kas' tässä muutamia teknillisiä hienouksia:

- Kaksinkertainen terösputkirunko
- Tehokkaat täys'napajarrut
- 19" pyörät, jotka kuuluvat hyvän kilpapyöränkin varusteisiin, antavat takeen varmasta pyörän hallinnasta huonoillakin teillä
- Edessä teleskooppijousitus, jossa on peräti 180 mm:n joustovara
- Takana nivelvarsijousitus – ja mikä hienointa:
- säädettävä takahaarukka, joka on ainutlaatuinen maailmassa

Hinta 138000:–

**BERNER**  
OSAKEYHTIÖ  
*Perustettu 1883*

### Paikallismyyjät:

Alavus, Suomalainen Autoliike  
Forssa, Auto-Pirtti Oy  
Hyvinkää, Hyvinkään Varaosa  
Hämeenlinna, Turengin Auto-  
tarvike Oy  
Imatra, Auto-osien Hankinta Oy  
Joensuu, V. Salmisen Autoliike Oy  
Jyväskylä, Valta-Auto Oy  
Kajaani, Osuusliike Maakunta  
Kemi, Näykin Autoliike  
Kemijärvi, M. J. Härmäläisen  
Sähkö- ja Urheilulaitta  
Keuruu, Varissaaren Puu ja  
Metalli  
Kotka, Kotkan Autotuonti Oy  
Kuopio, T. mi E. Piironen  
Lahti, Lahden Auto ja Kone Oy  
Lappeenranta, Lappeenrannan  
Autokeskus Oy  
Lohja, EL-Auto Oy  
Loppi, Lopen Radio ja Kone,  
A. Pusa  
Mikkeli, Auto-Seppo Oy  
Myllykoski, Huoltopalvelu Oy  
Mänttä, Pyörä ja Urheilulaitta  
Oulu, Lukkovo Oy  
Pori, Porin Autotarvike Oy  
Riihimäki, Riihimäen Kumi ja  
Pyörä  
Rovaniemi, Rovaniemen Auto  
Savonlinna, Halosen Korjaamo  
Seinäjäki, Koiviston Autoliike Oy  
Tampere, Pirkkalanmaan Auto Oy  
Toijala, Toijalan Autokauppa Oy  
Turku, Turun Autokauppa Oy  
Vaasa, Vaasan Auto- ja Moottori-  
pyöräliike Oy  
Varkaus, Kesto-Vaunu Oy

## Katse kääntyy Italiasta Japaniin

Japanilaiset moottoripyörät ilmestyivät Euroopan markkinoille 1960-luvun alussa. Näiden moottoripyörien tekninen kehitys ja potentiaali nähtiin Csepelillä ja markkinapoliittisesta pysähtyneisyydestä huolimatta tehtaan suunnitelluosta halusi pysyä ajan tasalla. Ensimmäinen uuden sukupolven kaksisylinterinen prototyyppi julkaistiin jo vuonna 1963. Uuden mallin esikuvaksi oli valittu Yamaha 250 YDS, jonka runko kopioitiin enemmän tai vähemmän perusteellisesti. Myös tekniikkapuoli seurasi hyvin pitkälle japanilaista esikuvaansa ja oli ominaisuuksiltaan varsin tehokas ja luotettava. P20 tuli lopulta tuotantoon loppuvuodesta 1967. Se oli teknisesti huolella viimeistelty ja se olikin yksi parhaista Itä-Euroopassa valmistetuista moottoripyöräistä. P20:stä toivottiin Csepelin moottoripyörätehtaan suurta läpimurtoa, mutta poliittinen ideologia ajoi yli, eikä länsimarkkinoillakaan oltu saavutettu luottamusta kovasta yrittämisestä huolimatta. 1960-luvulla Pannonian vientimalleja markkinoitiin muun muassa Britannian, Ranskan, Ruotsin, Indonesian markkinoilla. Jopa USA:n markkinoille yritettiin, tosin huonoin tuloksin, White -tuotemerkin alla.

## Viimeiset vuodet 1969–1975

Vaikka tehtaan suunnitelluosta työsti koko ajan innokkaasti uusia ja lupaavia prototyyppimalleja, alkoi 1970-luvun alussa tehtaan johdolle olla ilmeistä, että moottoripyörätuotanto ei pysty tuottamaan kilpailukykyisiä malleja ilman suuria investointeja.

**Pannoniaan oli saatavilla sivuvaunun lisäksi myös perävaunu lisävarusteena. Alkuperäiset Motokuli ja Pille perävaunut ovat nykyään hyvin haluttuja Pannonia-harrastajien keskuudessa.**





Viimeinen naula Pannonian moottoripyörätuotannon arkkuun oli Neuvostoliiton Csepelin tehtaan kannalta epäedullinen ratkaisu ostotakuista. Neuvostoliiton päätös aiheutti Unkarin Metallurgia- ja konepajaministeriön ratkaisevan päätöksen eteen Csepelin terästehtaan tulevaisuudesta. Lopulta tuotannon muutos nähtiin ainoana mahdollisena ratkaisuna. Tämä tarkoitti sitä, että Csepelin terästehtaan moottoripyörätuotanto ajettiin alas ja lokakuussa 1975 valmistettiin viimeiset Pannonia -moottoripyörät. Pannonia oli menestynein unkarilainen moottoripyörä, mutta valitettavasti myös viimeinen. •



Pannoniaa sai myös sivuvaunulla ja varustettuna. Pienen moottoritehon vuoksi Pannonia-moottoripyörään voitiin kiinnittää vain kevyitä sivuvaunuja. 1950-luvun alusta lähtien telakka Vaci Hajogyar aloitti sivuvaunujen rakentamisen Csepel/Pannonia-moottoripyöriin. Tonavan varrella sijaitsevan tehtaan vaunun nimeksi tuli luonnollisesti Duna (unkariksi Tonava). Dunat olivat kevyitä ja erittäin tyylikkäitä sivuvaunuja, joiden runko oli alkujaan teräksestä ja myöhemmin alumiinia. Duna-vaunua pidetään yleisesti yhtenä kauneimmista koskaan valmistetuista sivuvaunuista. Sen leimaa-antavin piirre oli suihkumoottorin inspiroima rakettimainen nokka.



Vasemmalla ylhäällä Danuvia DV 125 1960-luvun alusta (kuva: Laczos CC 3.0),  
Taustakuvassa Pannonia P10 kiittää pustalla (kuva: Fortepan/Urbán Tamás CC3.0)  
Vasemmalla ähikuva P10-moottorista (kuva: VargaA CC 4.0)



# Moottoripyörälle nimi valtion mukaan

Erään Pannonian tarina

Unkarilaiset antoivat Pannoniamoottoripyörälle nimen muinaisen eurooppalaisen valtion, Pannonian mukaan, jonka rajoina pohjoisessa ja idässä oli Tonava. Pannonia ulottui nykyisten Itävallan, Kroatian, Unkarin, Serbian, Slovenian ja Bosnia-Hertsegovinan alueille.

Unkarissa valmistettiin moottoripyöriä jo ”ennenvanhaan”, sillä ensimmäisen yksilön tiedetään rullanneen verstaalta ulos jo vuonna 1894. Merkkejä ja malleja on tuon päivän jälkeen valmistunut monia, monilta eri valmistajilta, mutta meillä tunnetaan parhaiten Csepel ja Pannonia. Csepelin kyydissä, tankin päällä sain seitsemänvuotiaana moottoripyöräkärpäsen pureman, vaikka poltinkin jalkani pakoputken käyrässä. Tuttu oli myös Danuvia, jota kuulin kutsuttavan lempinimellä ”Pustan Mehiläinen”. Unkarilaisia pyöriä toi maahan vuosien mittaan useampikin yhtiö kuten Metsä ja Uittoväline Oy, Poke Oy, ja viimeisenä Berner. Myös autoliike Laakkosen kerrotaan saaneen maksuksi Pannonioita Unkariin viemästään puutavarasta.

## ”Stadin kundin prätkä”

Tämän jutun Pannonia, vuosimallia 1958, työnnettiin uutuuttaan kiiltävänä Helsingissä Salomonkadulla Lasipalatsissa olevasta Bernerin autoliikkeestä ulos samana vuonna ja rekisteröitiin edessä ja takana olevilla rekisterikilvillä kuuluvaksi APU-lehden kalustoon. Kilvissä on mustalla pohjalla kapeat ja korkeat valkoiset kirjaimet AG ja numerot 419. Kirjain A osoitti että tämä on ”stadin kundin prätkä” eikä



minkään ”landepaukun tai koltan”. Jos rekisterikilvessä oli jokin muu kirjain, niin sellaista A- ja B-kirjaimella alkavan rekisterin omistajat katselivat nokkavarsiaan pitkin kuin aateliset entisaikaan rahvasta. Jos ajoneuvossa oli L-kirjaimella alkava kilpi, niin sitä ja sen kuljettajaa halveksittiin eritoten. Eteläsuomen kaupunkien liikennevalloissa sellaisen kuljettaja saattoi kuulla huuteluja revontulista, kenkäheinistä, ynnä muista.

## Pannonia ”Pustan Tuulispää”

Esiteltävä yksilö on tyyppiä TLT 250 De Luxe, jossa kirjain T tarkoittaa etupään olevan teleskooppijousitettu, mutta ilman öljyjä. L puolestaan kertoo, että takajousitus on keinuhaarukkamallia. Viimeinen T-kirjain puolestaan tekee selväksi, että kyseessä on malli, jossa on täysin koteloitu toisioketju. Numerot ilmoittavat kuutiotilavuuden, joka ei kuitenkaan ole todellinen vaan pyörästetty seuraavaan täyteen kym-

meneen. De Luxe-loppukaneetti tarkoittaa tämän yksilö olevan hienempi kuin ns. ”karvalakkimalli”. Vuodesta 1954 luovuttiin Pannonioissa kampiakselin ja vaihteiston välillä hammaspyörävälityksestä ja siirryttiin rullakettuun. Tämä muutos johti siihen, että moottorit pyörivät muutoksen jälkeen vastapäivään. Pyörimissuunnan kääntäminen oli yksinkertaisempi toteuttaa kuin muuttaa vaihteistoa, tarvittiin vain sytytysketken muutos. Moottori antoi 246 kuutiosenttimetrin tilavuudesta 12 hevosvoimaa.

## Riistanhoitajan pyörä

Vaikka pyörä kuuluikin lehtiyhtiölle, sen käyttäjä oli kuitenkin yhtiön palveluksessa oleva riistanhoitaja, myöhemmin Karjalohjalla Unkan Baarin takana olevan Hakosen tilan tilanhoitaja **Pentti Nikander**. ”Pustan Tuulispää” ehti kiittää hieman yli kahdeksantatuhatta kilometriä erilaisissa keleissä ja työtehtävissä muuallakin kuin Hakosen Tilan ja Kyrönnökan välillä





ennen rekisteristä poistoa, joka tapahtui 31.12.1969. Kyrönnokan huvilassa **Yrjö** ja **Aune Lyytikäinen** toimittivat 1933 perustamaansa APU-lehteä monet vuodet ja samalla suunnalla toimi heidän poikansa **Olli Lyytikäisen** riistatila Ropakonokka Oy, jossa tarhattiin fasaaneja, ankoja, sekä sorsia. Jossakin vaiheessa Pentti Nikander lunasti entisen ajokkinsa omakseen ja AG-419 nukkui ruususen unta liki viisikymmentä vuotta, kunnes **Jari Nikander** otti isänsä vanhan pyörän työn alle vuonna 2017. Alkuperäiseen kuntoon saamiseksi pyörään hankittiin osia Unkarista, Itävallasta, Puolasta, Saksasta sekä kotimaasta. Entisöinti valmistui ja pyörä on kuin koru, mutta ikävä yksityiskohta paljastui kohta museorekisteröinnin jälkeen. Oliko polttonesteessä käytetty öljy ollut huonolaatuista tai seos liian laimaa, jää arvailujen varaan, mutta sylinterissä ja männässä näkyi leikkautumajälkiä. Muun harmin lisäksi kiertokangen alapään laakerissa oli luvattoman paljon väljää. Yhtenä lisäsyynä väljyyteen saattaa olla myös pyörän valmistusaikoihin vaikuttanut kauppapolitiikka. Lukemani mukaan (lähde Sinisen savun jäljillä, sivu 74) laadukkaat unkarilaiset



laiset teräkset jouduttiin viemään Neuvostoliittoon, josta saatiin tilalle heikkolaatuisempaa terästä. Tästä ”sukunaraudasta” jouduttiin mahdollisesti valmistamaan muunmuassa Pannonian kiertokangen alapään akseli. Haluttiinko tällaisella tavaranvaihdolla etäsabotoida unkarilaisia terästuotteita? Edellämäinnuttua tietoa tulee mielestäni toinen asia. Olessani Lohjalla Valon Koneella töissä seitsemänkymmenluvun alussa näin tehtaan pihalla hangessa teräslevyjä. Neuvostoliittoon meni tuolloin kuorimakoneita, joista oli tullut maksuksi edellämäinnuttuja levyjä. Niitä ei, jonkun henkilökuntaan kuuluvan mukaan, kuitenkaan saanut käyttää Neuvostoliittoon valmistettaviin koneisiin. Uteliaisuuttani tutkin levyjä ja näin niissä kauttaaltaan pieniä huokosia kuin tilsit-juuston siivuissa.

## Väljää kiertokangen alapäässä

Kohta entisöinnin ja museorekisterikatsastuksen jälkeen ilmeni ”Tuulispäässä” käynnistysvaikeuksia. Jari Nikander toimitti pyörän ”Löbbe” Löfbergin käsittelyyn, joka ava-

si moottorin ja lähetti kampiakselin korjattavaksi Saloon, 1947 perustetulle Virtasen Moottori Oy:lle. Käydessäni ”Löbben luona oli hän irroitannut sylinterin ja pääsin nostelemaan kiertokankea, jossa tuntui pystysuoraa väljyyttä olevan vähintään viisi senttiä. Todellisuudessa väljyyttä oli ehkä millitai korkeintaan puolitoista, mutta paljolta se tuntui. Sylinterissä ja männässä näkyvien leikkautumisjälkien vuoksi moottori sai uuden männän ja sylinteri porattiin Lohjan Moottorikeskuksessa toiseen ylikokoon. Samalla kaikki moottorin laakerit uusittiin, kuin myös tiivisteet. Virransyötöstä vastaa Dresdenistä tilattu kärjetön kaksitoistavolttinen Vape jonka asennuksessa esiintyi ongelmia, mutta ne voitettiin. Sähkötöitä varten pyörä siirrettiin **Aimo Hiedan** talliin, jossa osa johtoja uusittiin ja nyt moottori soi kuin Johannes Brahmsin unkarilainen tanssi numero 5. •

### Lähteet:

- Sinisen savun lähteillä, tekijä FL Keijo Virtanen.
- Tiedot, Jari Nikanderin arkisto



# Hiljainen Mestari

**V**esa Kuusisto on ollut liian vähän esillä kerhomme jutuissa ja esittelyissä. Ei niinkään ollut mopopoikia, ajoi ajokortin varhain. Oli kaksinkertainen Suomenmestari. Kuusiston suku omisti Kuusiston jalkinetehtaan, jonka palveluksessa koko perhe oli, isä **Veikko** oli toimitusjohtaja, hän oli moottorimies niin kuin Orivedellä useat. Veikko oli mukana ajopaikoilla. Vesa nuorena poikana seurasi juttuja, ei niinkään ollut silminnähdessä innostunut kilpailusta. 1960 alussa alkoi ilmestyä moottoripyöriä raitille, meidän tallilla alkoi Vesa poikkeilla entistä useammin, hiljaisena poikana oli sivustakatsoja, ei juurikaan mielipiteitään tuonut julki seurasi kyllä mitä moottorimaailmassa tapahtui.

Kunnes eräänä päivänä ilmestyi uudella NSU Super Foxilla pihaan, hiljaisena poikana kauan ehkä muhnut motoristin haaveet purkautuivat esiin. Isä Veikkokin oli myötämielinen harrastuksiin, se ei ollut kovin yleistä. Pyörää alettiin muokkaamaan **Verner**

***...moottoripyöräily on ehkä halvempi..***

**Haassin** NSU:n kaltaiseksi, hänhän oli silloin maailmanmestari, niinhän siinä NSU-pyörän bensiinisäilön korkissa luki. Siitä alkoi Vesan moottoriurheilu, luulen hänen kuningasajatuksen



Harjun ajot, Jyväskylä 1964.

olleen ralliautoilu. Niinä aikoina alkoi tulla esiin suomalaisia virtuoosia mm. **Hannu Mikkola**, joka kävi ketustamassa meidän kylässä Cortina-tähtiperällä, olisiko ollut peräti Kossun koneella?

Hirmukyttä kuitenkin kulki Pitkäjärven tiellä. Kyllä tällainen kuuluisuus syttyä vuoli ajatuksiimme. Vesalla olisi ollut lahjoja kyllä rallijuttuihin.

Isä Veikko ehkä huomasi poikansa





**Kuusiston perhe silloin kun Vesa oli 16-vuotias.**

ajatusmaailman ja ajatteli, että moottoripyöräily on ehkä halvempi, joten siihen satsattiin. Vesa oli onnekas istuessaan vihreällä oksalla, hänen ei tarvinnut kysellä mitä maksaa vaan mistä niitä saa. Oman kylän jääratajoissa ajo ei innostunut, näin hän kertoi. Ajoi kuitenkin jonkin verran. Veikko isä myös kokeili oman pitäjän ajoissa, Oriveden ison makkaran perinteisissä silloin mainituissa tarkkuusajoissa. Näihin osallistuivat lähes kaikki moottorijoneuvojen omistajat, moottori-

pyörät mukaan lukien.

Olisi ehkä hyvä herättää henkiin tällaiset kilpailut, joissa oli tarkastus-asemia missä testattiin kysymyksiin liikennesääntöjä. Tielle järjestettiin tapahtumia, jotka vaativat neuvokkuutta. Auvisen pukimosta oli lainattu mainosnukke, joka makasi tiellä lavastettuna polkupyöräonnettomuudeksi, ketsuppia oli tuhlattu, jolla oli saatu aitoutta tapahtumaan. Järjestäjät pitivät nämä jekut salassa. Paikalle sattui lääkäri, huomattavasti tapahtuman hän huusi



kaukaa, antakaa tilaa, olen lääkäri. Kuukaan kertonut hänen ilmettään koittaessaan rannetta. Tämän mainitakseni, miten minun ikäluokkani nuoruudessa oli Oriveden raitti yllätyksien täyttämä. Painotan ettei nämä aiheuttaneet kenellekään vahinkoa, pois lukien kireä-pipoiset. Kyllä näin vuosikymmenten jälkeen naurattaa meidän kommellukset, rehellisyyden nimissä vähän itketäänkin vanhat muistot. Vielä tänäkin päivänä politikkojen sanonnat pitäävät paikkansa ”ei ole väliä mistä puhutaan, kunhan puhutaan”.

Vesasta kuitenkin kerrotaan, itse hän ei ole kertomassa. Hän ajaa uskoisin jokaisen ajon kanssamme pehmeimmillä radoilla. Suomen mestaruuden TT:ssä Vesa voitti 1967, 125 cc luokassa, samana vuonna **Matti Salonen** 250 cc ja 350 cc, 500-luokassa **Hannu Kuparinen**. Vuonna 1968 Vesa voitti 125 luokan, loput olivatkin Matti Salosen juhlaa hänen voittaessa 250, 350 ja 500 luokat. Eläintarhan ajoihin Vesa ei osallistunut, oli paikalla katsomossa kylläkin.

Työelämä vei ajan, hän oli monessa mukana. Esimerkiksi videojutut tulivat silloin vauhdilla mukaan, ala oli uusi, joten niissä onnistuakseen työmäärä oli valtava. Vesa oli näkymätön, ei paljon puhunut yleensäkin, moottoripyörästä vielä vähemmän. Vesan pojan kanssa olen ollut keskusteluissa valokuvista, mutta ajoasiasta ei pystynyt kertomaan, oli niin nuori Vesan ollessa ajotapahtumissa.

Tulevia juttuja ajatellessa, vaikkapa harrastuksien kohdalla, haasteita tulee enenemässä määrin kiihtyvällä vauhdilla. Nämä jos mitkä pistävät asioita uuteen järjestykseen. Vanhenemisen huomaa, jos ei muusta niin asioista, joista joutuu luopumaan, ei totean kaikista. Eteenpäin kuitenkin menemme, halusimme tai emme. Muistan vaarini sanoneen ”kuulkaas pojat, elämä on vastavirtaa, vain kuolleet kalat kulkevat myötävirtaan”. •

**Vesa Kuusisto Pyynikinajoissa takana numerolla 3.**



# Mojova kokoelma!

Tarina siitä, kuinka voi käydä kun antaa pikkusormen.

Joensuulainen **Petri Pitkänen** on harrastanut moottoripyöräilyä pikkupojasta saakka ja niiden keräilyä jo vuosikaudet. Miehen kokoelma on tällä hetkellä sanalla sanoen mykistytävä. Varsinaista suuntaa tai kuningasideaa on vaikea kuvailla, mutta jokainen pyörä kokoelmassa on oman aikakautensa erikoisuus ja sijoituksena myös varsin kannattava. *”Kun antaa pikkusormensa se vie koko käden...ja lopulta sitten koko miehen.”*

Aloitetaan kokoelmaan tutustuminen pienestä ja pippurisesta...

## Honda CBR 250R MC17

Jos joku pyörä on harvinainen, niin tämä CBR sarjan pienin Honda on sitä sanan varsinaisessa merkityksessä. Pyörää valmistettiin ainoastaan yhtenä vuonna, 1987 ja vain ja ainoastaan Japanin markkinoille. Kaikki pyörät mitkä ovat kulkeutuneet Japanin ulkopuolelle, ovat sieltä ostettuja ja ulkomaille rahdattuja. Petrin pyörä on tullut Eurooppaan muistaakseen vuonna 2017 merikontissa kaikenlaisen krääsän seassa. Suomessa asusteleva (alun perin brittein saarilta kotoisin oleva) herra **Graham Newell**,

Petri Pitkänen yhden suosikkipyöränsä kanssa.







CBR 250R

osti pyörän itselleen ja laitteli pyörän kuntoon. Kyseinen herra laittoi pyörän myyntiin nettimotoon, josta Petri sen huomasi. Kerrottakoon että Graham työskentelee (ainakin siihen aikaan)

## **...tämä Honda kiertää noin 19 000...**

Joensuulaisessa mp-korjaamossa, itse asiassa Petrin tallin välittömässä läheisyydessä. Petri ei ollut koskaan kuulutkaan tämän mallisesta Hondasta, mutta internetin lukeminen tuotti tuloista ja avasi sen harvinaisuusasteen. Petri kävi pyörää katsomassa ja kaupat syntyivät. -Rivinelonen, kahdella ratasvetoisella nokka-akselilla, tehoa noin 45 hevosvoimaa. Tehoalue on todella ylhäällä, alhaalla ei käytännöllisesti tapahdu mitään. Vuoden 1987 Formula F1 moottorit kiersivät noin 17 000 rpm ja tämä Honda kiertää noin 19 000, punarajan ollessa tuhatta kierrosta alempana. Pyörä on hauska ajaa, äänimaailmaa kuunnellessa tuntuu että nyt mennään 150 km/h lasissa, mutta nopeusmittariin vilkaisu paljastaa todellisuuden nopeasti, 70 km/h.



VFR 400

jen moottoripyörien sarja, jotka olivat pohjimmiltaan pienennettyjä versioita tämän päivän suuremmista VFR-kilpamalleista. Ne kehitettiin pääasiassa Japanin kotimarkkinoille, osittain siksi, että Japanissa oli tuolloin tiukemmat moottoripyörien ajokorttirajoitukset yli 400 cc:n pyörille. Japanin ulkopuolelle VFR400R (NC30) vietiin virallisesti Iso-Britanniaan neljänä vuonna, mutta hintalappu oli 5 899 punttaa (samanlainen kuin sen ajan 1000 cc:n pyörät ja itse asiassa enemmän kuin Hondan oma VFR750F), ei onnistunut myymään hyvin. Tätä mallia vietiin myös virallisesti (erittäin rajoitettu määrä) muutaman vuoden ajan Itävaltaan, Ranskaan ja Saksaan. Suomeen ei näitä nelisatasia tullut uutena lainkaan, tämä pyörä on brittiversio mailimittarilla, peilit ovat RC30 tyylliset ja varovasti kommentoituna yli-isot vilkut.

Toimittajan on pakko kysyä tähän väliin varaosien saatavuudesta. - Japanista saa osia yllättävän hyvin. Mutta ne on yleensä myynnissä Japanin omilla huutokauppasivustoilla. Onneksi minulla on varattuna pari laatikollista varaosia tulevaisuutta varten, koneremontinkin pystyy tekemään tarvittaessa, Petri kertoo.

## **Honda VFR 400 NC30**

Honda VFR400 -moottoripyöräsarja oli 399 cc:n V4-moottorilla varustettu-

Tiedot valmistusmääristä vaihtelevat 250–400 kappaleen välillä, siis britteihin toimitetuista. Suomeen näitä ei koskaan tullut uutena, asiaan vaikutti hinta, koska samalla rahalla sai uuden tuhatkuutioisen. Pyörässä on samanlainen rengastus kuin tunnetummassa isoveljessä eli RC30 Hondassa, 18 tuumaa takana ja 17 tuumainen edessä.

Honda VFR400R NC30:tä pidetään laajalti hienosti ajettavana moottoripyöränä. Moottorissa on erittäin laaja tehoalue 400 cc moottorille, mikä teki siitä täydellisen aloittelijan superpyö-



rän. Sillä on kova fanikunta, erityisesti Japanissa ja Isossa-Britanniassa, missä NC30 on suosittu rata- ja kilpapyörä.

- Nelisatanen on aivan uskomattoman hieno ajaa, se vaatii kuljettajalta sopivaa kokoa, itse olen vähän kevytrakenteinen joten pyörä on suorastaan täydellinen minulle, Petri tuumailee.

## Honda CB 750 K2 vm.1973

Annetaan Petrin kertoa Hondan tarina. -Tämä pyörä on (tai oli tuolloin) tallin tuorein hankinta. Tuutti-Honda on ollut minulla etsinnässä jo pitkään, mutta en halunnut täysin entisöityä, vaan halusin aika lailla autenttisen pyörän. Oma filosofia kannattaa aina alkuperäisyyttä, koska pyörä on alkuperäinen vaan yhden kerran, entisöidessä se voidaan tehdä miljoona kertaa. Tässäkin Hondassa on alkuperäinen tankki, oli siinä ruhjeita tai muuta, se on silti originaalia ja kertoo enemmän kuin entisöidyt. Tuuttia etsiessä kriteerit olivat selvät, pyörän väri sininen ja mallisarja K2. Vaihtoehtoja ei Suomessa montaa ollut tarjolla. K2/K3 olivat hyvin pitkälti samannäköisiä, seuraavat sitten vaihtoivat enemmän ulkonäköä. Tämä pyörä on vielä vanhan lookin Tuuttia. Minä olen tämän pyörän kolmas omistaja, ensimmäinen oli Lappeenrannassa, sen jälkeen se siirtyi ensimmäisen omistajan parhaalle kaverille, jolta minä ostin pyörän. Toinen omistaja laittoi Hondan museoajoneuvoksi, mutta innostus hiipui kuitenkin. Ensi vuonna 2023, kun Hondalla on 50-kymppiset, sovittiin että menen käymään ensimmäisen omistajan luona juomassa pyörän kakkukahvit ja samalla kirjoitetaan porukalla pyörän tarina paperille.

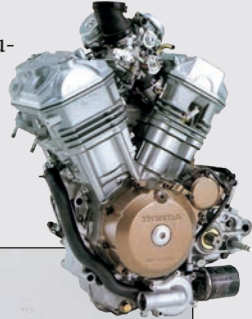
Tuutti - orggiskunnossa!



## Honda Africa Twin RD03 1988

Ensimmäisen vuosikerran twini, aiemmat sarjan pyörät olivat 1-sylinterisiä. Honda Africa Twin on kaksisylinterinen moottoripyörä, jota Honda valmisti neljänä eri versiona, vuosina 1988–1989 650 cc:n V-twin XRV650:nä, sitten 1990–2000 750 cc:n V-twin XRV750T.

Kuvan pyörä on Petrin viimeisin museoajoneuvoksi tarkastettu pyörä, alkuperäiskuntoisena. Hondan oma kilpapyörien tuotekehitysosasto HRC oli vahvasti mukana kehittämässä kyseisen



Africa Twin





RM 125



sarjan pyöriä. Hondan lähtötavoitteena oli vaatimattomasti vaan voittaa Paris-Dakar ralli. Homma aloitettiin nollassa, suunnittelijat menivät tyhjän piirtopöydän ääreen ja aloittivat voittajapyörän suunnittelun, ja lopputuloksena syntyi Africa Twin. Petrin pyörä, RD03 kantoi vielä ulkoasussaan HRC:n tarroja, mutta mallisarjan kasvaessa 750-kuutioon, eli RD04 sarjaan tarrat katosivat ja pyörästä tuli enemmän kansanmallinen. HRC valmisti siis virallisen Paris-Dakar kisapyörän ja siitä siirrettiin innovaatiot suoraan siviiliversioon. Africa Twin otti monta isoa voittoa putkeen, ylivoimainen Paris- Dakarissa, lopulta vetäytyi voittamattomana pois luokasta.

## Suzuki RM 125, vm.1986

70-luvun lopulla ja osittain vielä 80-luvun alussa Suzuki dominoi aika paljon motocross-piirejä. Sen jälkeen alkoi Suzukilla menemään alamäkeä, ja lopulta 1984 päätettiin tehdä vuodelle 1985 täysin uusi moottori 125-luokkaan. Kertoo paljon Suzukin päättäväisyydestä, että kaikki laitetiin uusiksi ja sama tehtiin myös vuodelle 1987. Tämän pyörän on ostanut tiedon mukaan Hesburger-ketjun toinen veljeksistä. Pyörä on päässyt todella vähällä, hyvänä esimerkkinä voidaan mainita sivuseisonta jalka, mikä lentää yleensä heti kättelyssä lähimpään jorpakkoon. Runkoputkissa on todella vähäisiä käytön jälkiä, mikä kertoo että pyörä on säästynyt enemmältä kisakäytöltä. Pyörän tarrat on uusittu (NOS), mutta yleensä rajussa kunnossa oleville muoviosille ei Petrin tarvinnut tehdä puhdistusta enempää. Pyörälle tehtiin käytännössä purku ja puunaus. Pyörän mukana tuli samalta aikakaudelta oleva varikkopukki myös, hienoa että sekin on jäänyt jäljelle.



## Kawasaki ZXR 750 H1 1989

Ensimmäinen imurinletku malli. Moni varmaan ajattelee letkujen tarkoitusta, Petri kertoo vastauksen hyvin yksiselitteisesti: niiden tarkoitus on ainoastaan jäähdyttää sytytyspuolia, jotka sijaitsevat tankin alla. Tässä kunnossa olevia Kawasakeja (varsinkin alkuperäisillä katteilla) alkaa olla vaikea löytää, street fighter muoti jossakin vaiheessa tuhosi näitä lukemattoman paljon. Tämä pyörä on ollut yksi helpoimmista, suurin työ taisi olla polttoainetankin puhdistaminen sitruunahappoliuoksella. Tätä pyörää ei ole vielä MA-tarkastettu, koska pakoputkisto vaatii hieman muutosta. Alkuperäistä putkistoa on muokattu, sitä on lyhennetty ja taivuteltu ja äänimaailma on suorastaan karsea. Alkuperäinen vaimentaja on siis haussa, Saksassa olisi yksi tiedossa, mutta hinta on vielä suolainen. Varaosien saavuus alkaa olemaan aika hankalaa, nettiä joutuu selaamaan aika paljon, varsinkin alkuperäisten osien etsinnässä. Ebayn eri versiot ja Japanin huutokauppasivustot ovat paikkoja, mistä voi hyvällä tuurilla löytää.

CBR 900 nakuna



## Honda CBR 900 1992

Tadao Baban, se ensimmäinen Fireblade, joka mullisti moottoripyöräilyn osaltaan. Tämän suunnittelussa HRC-jaosto oli vahvasti mukana projektin ajan. Itse olen kokonaisuudessaan kerätessä koettanut keskittyä jollain tavalla sellaisiin pyöriin, jotka ovat ravistelleet moottoripyörämarkkinoita omana aikanaan. Hondan 900-kuutioinen Fireblade teki sen omalta osaltaan, yhdistettiin 900-moottori 750-luokan runkoon, tuhatkuutioisen moottorin tehoilla, unohtamatta 16-tuumaista eturengasta. Samanlaista yhdistelmää ei oltu nähty aiemmin kenelläkään valmistajalla. Tämän ensiesittelyn jälkeen markkinoilla

**ZXR-Kawan mainontaa 1980-luvun lopusta.**



VTR 1000



alkoi painonpudotuskilpailut ja entistä kompaktimpien yhdistelmien haku muilla merkeillä. Voidaan sanoa tämän olleen erittäin merkityksellinen pyörä moottoripyöräilyn historiassa. Tämä pyörä on kulkeutunut Suomeen Saksasta, mittarinlukemat ovat maltilliset 32 000 km. Radalla tätä pyörää ei ole käytetty, osat ovat 100 % alkuperäisiä ja pyörää on säilytetty vuosien varrella ainoastaan lämpimissä sisätiloissa. Pyörän satulan alta löytyi varsinainen

yllätys, alkuperäinen ohjekirja suoja-  
muoveissaan, jota ei ole koskaan edes  
avattu.

### Honda VTR 1000 SP1 2001

2000 vuonna tuli markkinoille SP1 mallin Honda, jota tehtiin 2000–2001, sen jälkeen esiteltiin SP2, jota valmistettiin 2006 vuoteen asti.

2001 oli Hondan juhlavuosi, jolloin sai aiemmasta VTR:n punamustasta väristä poiketen myös hopealla väriytyksellä olevia. Mallin tarina tällä pyörällä on seuraavanlainen, pyörä luotiin lopettamaan Ducatin valtakausi superbi-

keissä, ja sen Honda myös teki. Vuonna 2000 Honda vei Ducatilta mestaruuden, 2001 se meni jälleen Ducatille, mutta seuraavana vuonna Honda otti sen jälleen, uudemmalla SP2 versiolla. Tämän jälkeen Honda vetäytyi superbiken sarjasta. Tässä voidaan huomata Hondan ideologia, suunnitellaan pyörä voittamaan mestaruus ja sen jälkeen laitetaan se eläkkeelle.

### Honda XL 250 1974 K0

*-Tämä pyörä on aivan maagisen upea ajaa, juuri sopiva pyörä esim. kaupungissa pyörittelyyn. K0-sarjaa alettiin tehdä vuonna 1972, ja sitä tehtiin vuoteen -74 asti. Tämä pyörä on alkuperäisessä kunnossa, ja tätä ei tulla entisöimään, ainakaan minun omistajuuden aikana.*

### Vespa P90 1967

*- Lapsethan ovat aivan hulluna tähän Vespaan, super hauska pelihän tämä on, kun ei vaan lähde turhan kauas.*



XL 250







CR 80 -83, Hondan ensimmäinen vesijäähdytteinen kasikymppinen. Oikealla CR 480 -83.

*Kesällä menin hakemaan poikaa päivähoidosta Vespalla, edellisenä viikonloppuna Vespa oli tarkastettu että kaikki toimii niin kuin pitääkin. Hoitopaikan pihalla takaisinlähdön hetkellä, Vespa käynnistyi, kävi vähän aikaa ja kaasutin alkoi tulvimaan, se oli sitten siinä. Vespa tuli minulle tässä kunnossa, mukana tuli alkuperäiset manuaalit ja Vespaan liittyviä dokumentteja, mm. itse piirrettyjä sähkökaavioita ja lista aiemista omistajista. Hienoa historiaa.*



## Crossi-Hondat

Petrin tallista löytyy kolme motocross Hondaa, pienin on 80-kuutioinen vuodelta 1983 (ensimmäinen vesijäähdytteinen). Pyörä on alkuperäiskunnossa, Petri on sen toinen omistaja. Pyörällä on ajettu ainoastaan kaudella 1984, ajomäärän jäädessä noin max. 10 tuntiin. Sen jälkeen pyörä tyhjennettiin ja nostettiin varastoon, jossa se oli aina vuoteen 2019 asti, jolloin pyörä muutti Joensuuhun. Seuraava on astetta suurempi eli 125 kuutioinen vuodelta 1982 ja viimeisenä CR 480 vuodelta 1983. Projektina on tällä hetkellä menossa purettuna vuoden -87 CR-125. 80-luvun loppupuolisko oli Hondan ylivoimaa motocross-maailmassa.

Kaksi ensin mainittua ovat jo vesijäähdytteisiä, 480 edustaessa toiseksi viimeisintä Hondan ilmajäähdytteistä motocross pyörää, viimeisin ilmakone tehtiin vuonna 1984, mallin ollessa CR

500. -Kyllä hattua nostan niille, jotka näillä isoilla Hondilla on ajaneet, se on suorastaan aivan sairas ajettava.

**...se on suorastaan aivan sairas ajettava...**

CR-80 vm.1983: Hondan ensimmäinen vesijäähdytteinen malli 80cc luokassa. CR-125 vm.1982: Hondan toinen vuosi vesijäähdytteistä mallia satapiikkiluokassa. CR-480 vm.1983: Hondan toiseksi viimeinen ilmajäähdytteinen avoimen luokan pyörä. Ensimmäinen tuli markkinoille vuonna 1981 ja kuutiotilavuudeltaan 450 vaihteita ollessa 4.

Kaudelle 1982 kuutiotilavuus kasvoi 471:neen (markkinoitiin 480) värimaailman ja vaihteiden lukumäärän pysyessä samana. Kaudelle 1983 Honda uudisti/muutti lähes kaiken, myös rungon. Suurin muutos moottorissa oli viidennen vaihteen lisääminen. Värimaailma muuttui lähemmäs kisakapineita Hondan oranssi/siniseksi. Kaikissa näissä oli vasemmanpuoleinen käynnistyspoljin ja rumpujarrut edessä ja takana. Tämä muuttui kaudelle 1984, jolloin kuutiotilavuus kasvio 492:een, etupäähän ilmestyi levyjarru ja käynnistyspoljin siirtyi tutummalle paikalleen oikean jalan puolelle.

## Honda Monkeyt

Kaksi hienoa Honda Monkeytä, Rothmansin väriyksellä oleva vuodelta 1989 (sini-valkea), ja nuorempi (musta) vuodelta 1995. Vanhempi Monkey on täydellisessä alkuperäiskunnossa,



MA-tarkastusta tehdessä Petri sanoi MA-tarkastajille, että jos tälle jotain pitää tehdä, niin sitä ei sitten museorekisteriin laiteta.

## Honda CB77

Tästä nyt varmasti on monia mielipiteitä mikä on Hondan ensimmäinen ”sportti-sarjan” tuotantopyörä. Monen mielestä tuutti vuonna -69 oli ensimmäinen, mutta tätä ennen kuitenkin Honda valmisti markkinoille urheilullisemman mallisarjan (CB72 ja 77) Honda Benly CB92:n rinnalle. Taisihan 305-kuutioinen CB77 olla hetken maailman nopein suuremmissa tuotannossa olevista moottoripyöristä.



## Yhteenveto

Kuten huomata voidaan, Petri on mieltynyt varsinkin HRC-osaston käntäjien tuotteisiin. Aika useassa Petri-

rin pyörässä on hammaspyörävetoiset nokka-akselit. Tuollainen konstruktio tuo ajaessa mukavaa, vinkuvaa ääntä. Ne ovat hänen mukaansa varsinaista insinööriyden huippua, lopulta kuitenkin suorastaan ikuinen ratkaisu, huoltojen suoritettuna oikeilla ajoilla.

Kysyttäessä mikä näistä kaikista on suosikkipyörä, saan vasta-

uksen pitkän mietinnän jälkeen:  
- Arvasin että tuo kysymys saattaa tulla, valitse lapsistasi se paras. Tuota, kyllä se varmaan tuo NC30 on, pitää sanoa. Siinä on vaan se joku juttu...tai ehkä sittenkin Cagivan Elefantti.

Vaikea päättää, se riippuu kelistä, päivästä, mielialasta. Jokainen on oikeana hetkenä se paras! •





# Tarinaa Douglasista

Jatkoa Keijo Virtasen postuumisti edellisessä Huimapyörässä julkaistulle kirjoitukselle, josta taitossa oli epähuomiossa pudonnut pois sana "jatkuu".

**K**un seuraavana päivänä, ja seuraavina, tutkimme Douglasia, tai paremminkin sen osia, sitä mukaa, kun purimme niitä irti, alkoi tuntua ihmeeltä, ettei sitä ollut viety jo kauan sitten Evolle Vestin Eskon romuttamolle ja se ollut kadonnut armotta paloiteltuna rojuläjiin, joihin kaikki lähelle joutuva hukkui kuin suonsilmäkkeisiin. Toinen seikka, joka ihmetytti, oli se, että kun Douglas oli sinne vääjäämättä alkukesällä lopulta viety, kuinka Kari oli onnistunut tuomaan sen pois, ja ajamalla? Olikohan juttua kerrottu niin, että Kari oli saanut sen sellaisella uhkapelillä, että jos saa sen käyntiin ja liikkeelle, saa ajaa minne mieli ja niin pitkälle kuin pääsee. Se kuulosti uskomattomalta ja tosin lähes yhtä uskomatonta oli jo pelkkä sekin, että Kari ylipäätään oli kyennyt tuomaan Douglasin ensimmäisenä tunnettuna tällaisena takaisin tielle tuotuna tapauksena pois Eskon valtakunnasta, jonka alueella ja lähettyviläkin tämänkaltaisille ajoneuvoille oli voimassa yksinomaan yksisuuntainen liikenne.

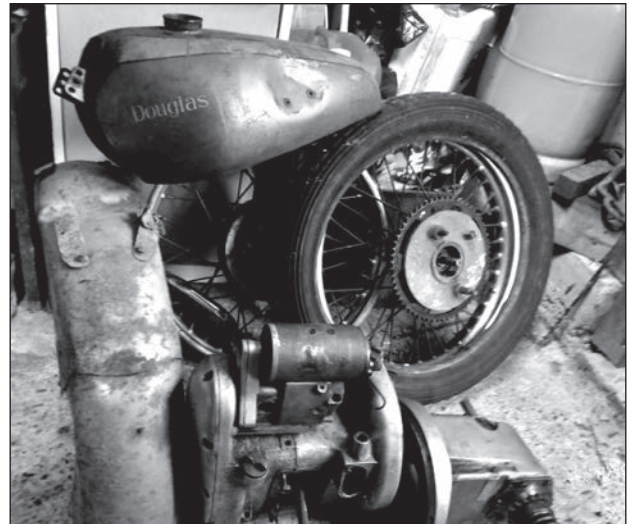
Vaisuina totesimme, että toisesta sylinteristä oli kadonnut paloja jäädytysriivoista, männät olivat mustina ylipuhalluksesta - se puristuksista - ja renkaita oli poikki, mikä ei yllätys ollutkaan, kun tuohon yhdisti merkille panevamme käryn, joka moottorin pakokaasuissa oli tuntunut. Ennemminkin yllättävää oli se, että männissä oli tapin alapuolellakin öljyrenkas. Kampiakselin ja kiertokankien laakerit tuntuivat heti käsiin väljiltä. Kaasuttimet, pienet Amalit, olivat niin väljät, ettei tarvinnut juurikaan liioitella, kun kuvaili niiden tilan sellaiseksi, että luistit jumittuivat, kun sopivat kääntyilemään poikittain.

Alkuperäisiä tuumamittaisia ruuveja,

pultteja, muttereita oli korvattu sattumanvaraisesti millimittaisilla ja niitä oli väännelty sekaisin toisiinsa ja niiden kantoja oli paljon pilalla, kun niitä oli käsitelty millimitoitetuilla työkaluilla. Näytti siltä, että moottorin lohko oli hylkytavaraa, niin paljon kierteitä oli tuhoutunut. Mutta Veikko tiesi, ettei se ole ylittämätön paikka, sillä hän oli katsellut, kuinka Heikkonen moottoripyöräpajassaan korjasi kierteitä alumiinissa helicoil-menetelmällä, poraamalla rikkoutuneen kierteen pois ja ruuvaamalla reiän sisään teräslangasta tehdyn kierteen.

Olimme jo aiemmin tienneet suuren osan näistä Douglasin tuhoista, kuten senkin, että pyörän runko oli poikki takaa alhaalta vasemmalta ala- ja yläputket yhdistävän muhvin päältä, mutta vasta kun saimme kaiken ketjuvaseliinin ja muun moskan seasta kohdan näkyville, paljastui, kuinka huonosti sitä oli joskus muutamia kertoja yritetty hitsata, niin että paloja puuttui. Surkea näky - yhteismitallinen kokonaisuuden kanssa: lähes jokainen osa oli jotenkin korjattava tai korvattava ehjällä. Ainaakaan kukaan tyhjätasku koulupoika ei tällaista hanketta kykene toteuttamaan. Koululaisten tehtävä on oppia tietoja ja taitoja, ei niinkään kerätä tavaraa.

Oppikoulun toisella luokalla oli alkanut saksan kielen opetus ja sittemmin eräänä syksyiltä, kun olin mukamas tekemässä kotiläksyjä pikkukamarissamme öljylyhdyn valossa mahankipäällystetyn pöytämme äärellä, jonka isä oli meille ostanut työpöydäksi, jol-



lainen koulupojilla piti olla, minä olin kunnostautunut kirjoittamalla sanakirjan avulla kirjeen itäiseen Saksaan, Zschopahun, jossa valmistettiin MZ-moottoripyöriä. Veikko, joka oli vaihtanut joitakin vuosia sitten ammattinsa trukinkuljettajasta kauppa-alalle, missä tavaroiden siirtely ja keräileminenkin oli luontaista, oli löytänyt moottorivikaisen kolmesataakuutioisen MZ:n. Tuonkokoisessa kaksitahtimoottorissa 72 millimetrin läpimittainen mäntä tuotti voimakkaan väännön, joka alkoi jo tyhjäkäynnillä, mutta kaksitahtisen kiertokangenlaakeri sai voitellunsa polttoaineeseen sekoitetusta öljystä, jota ei tietenkään pienillä kierroksilla sinne liennyt riittävästi, jos moottoria samalla kuormitettiin. MZ:llä ei silloin ollut maassamme maahantuojaa ja mallia oli valmistettu sen verran vähän, ja vähän aikaa, että uutta kampiakselia ei ollut saatavilla. Pyörän mukana tulleissa käyttöohje- ja varaosakirjoissa oli tehtaan osoitetiedot, jotka kopioin kirjepaperin alkuun ensimmäiseksi ja lopuksi kirjekuoren päälle. Tämän kirjoitustehtävän Veikko oli minulle uskonut ja luotti siihen, että samaani oppiin sisältyi kaupallisissa hankkeissa tarvittavien muotoilujen hallitse-



minen, mikä kenties oli otettava huomioon, kun kirjoitettiin sosialistisen talousjärjestelmän maahan. Meidän piirissämme huomio kiinnittyi siihen, että Veikko luotti vastaanottajan saavan selvää kirjoituksestani, joka tunnettiin koulussa viidakkomiehen tekstityylinä.

Sitten tuli kirje Zschopaun moottoripyöratehtaan omalla postileimalla, jossa oli MZ:n profiilikuva. Vastauksessa kiitettiin moottoripyörän onnistuneesta valinnasta kansanomistamasta tehtaasta ja mielenkiinnosta pyörän ylläpitoon, mutta todettiin, että he saivat toimittaa osia kapitalistisiin maihin vain virallisesti valtuutetun maahan-tuojan kautta. Kysely oli suunnattava toisaalle.

Meistä kolmesta, jotka saimme yleisivistävää koulutusta, kukaan ei saanut oppia englannin kielessä. Mutta tapana oli Lahdessa käydessä ostaa Matkahuollon lehtivalikoimasta Motor Cycle tai Motorcycle Weekly -lehti, tai molemmat. Niitä tutkiskelemalla saimme vähitellen englannin kielen verran hallintaan, että kirjoitin helposti lehdistä löytyneiden moottoripyöräpurkaamojen osoitteisiin pari kirjettä. Kolmesatosen kampaiksella ei löytynyt, mutta aivan tarpeeksi osia, joilla moottori kunnostetaan, joten lähetin Veikon hankkimat englanninpunnat suoraan tilauksen mukana. Aikanaan lähetys saapui ja koska osat purkaamosta olivat käytettyjä ja halpoja, se tuli suoraan perille. Ja osat olivat viimeisen kaksisataaviisikymmentäkuutioisen MZ-mallin osia, joiden vakuutettiin sopivan kolmesataseenkin - emmekä havainneet missään kohdassa yhdessäkään osassa minkäänlaisia käytön jälkiä! Tuumasimme, että joko MZ:n osat eivät juuri käytössä kulu, tai sitten kaukaiselle kohtalotoverille osoitettiin myötätuntoa ja sympatiaa, mitkä taisivat ollakin sama asia. Heikkoselta löytyi Yamahan etuteleskooppi, jolla korvattiin MZ:n raskas, sivuvauunun kanssa ajamista varten asennettu keinuhaarukka. Sinäkin kesänä, kun MZ valmistui, Douglasin osat lojuivat kuin unohdettuina vanhalla saunalla,

lattialla ja nurkan kulmahyllyillä. Mutta vastakohtaisesti edellä kuvatulle heti käyttöön sellaisinaan sopivien MZ-osien toimivuudelle, Douglasin palat, vaikka olivat kuhmuisia, rikkinäisiä ja tahmean öljysotkuisen moskan tuhri-mia, myös ne olivat toimivia, risoina-kin, sillä ne toimivatkin toisella tavalla: vaikuttivat henkisellä tasolla.

## ***Sitten tuli kirje Zschopaun moot- toripyöratehtaan omalla posti- leimalla...***

Kun MZ:n osien kanssa alkanut onnistunut kirjeenvaihto ulkomaille kehittyi noina vuosina, Juhani liittyi maailman ensimmäiseen kansainväliseen moottoripyörämerkkiklubiin The London Douglas Motorcycle Club. 1920-luvun kuluessa Douglas-pyörien valmistaja oli alkanut tukea Douglaseilla ajavia perustamalla kautta sateiden saarten paikallisia Douglas-moottoripyöräklubeja pitämään yllä Douglaseihin liittyvää innostunutta harrastusta ja ne klubit yhdistivät niin ratsastuksen, picknickin, kukkien kasvatuksen, kuto-misen, piipunpolton, patikkaretkelyn, pitkät pyöräretket ja leiriviikonloput, tee- ja muut teemalliset keskusteluil-lat,... tikanheiton ja oluenmaistelun kuin Douglas-moottoripyörän kun-nossapidonkin, ja varsinkin Douglas-silla kilpailemisen, toisiinsa, niin että vuonna 1928 Englannissa perustettiin nuo erilliset yhteisöt yhteenkokoava kattojärjestö, LDMCC. Toisen maailmansodan jälkeen klubin toiminta alkoi uudestaan, vaikkei kyennyt saavuttamaan aikaisempaa vahvuuttaan, se laajeni kuitenkin maantieteellisesti kansainväliseksi. Juhanille tuli jäsenlehti, jolla Douglas-harrastajat pitivät yhteyttä kautta koko pallomme.

Koulussa opiskeleminen opetti huomaamaan, kuinka tiedot ja asiat yhdistyvät ja liittyvät toisiinsa. Ja niin oppiminen johti aina oppimaan lisää. Brittiläisistä moottoripyörälehdistä

ja varsinkin vuodesta 1972 alkaen Juhani Douglaslehdistä omaksuimme perustavaa tietoa tämän moottoripyörämerkin historiasta, valmistus- ja yritystoiminnan kovin vaihtelevista vaiheista, menestyksistä ja menetyksistä ja pian kykenimme tunnistamaan jokaisen koskaan valmistetun Douglas-moottoripyörämallin. Samalla tuli käytyä lävitse Douglasin autovalmistus ja paikallismoottorien tuotanto sekä lentokonevalmistus (millä ei ollut mitään yhteyttä Atlantin toisella puolella toisissa mitoissa vaikuttaneeseen Douglas-lentokonetehtailuun). Ja saimme käsityksen siitä laajuudesta, millä alueilla ja tavoilla niiden käytöstä oli näyttöä, mitä niillä oli saatu aikaan

Kulttuurivaikutteiden lisäksi Douglasin vaiheisiin liittyi teknisen kehityksen jälkienseurantaa. Tehtaan moottoripyörän ominaisuuksista kertoo se, että ensimmäiseen maailmansotaan Douglas valmisti uskomattoman määrän, 23 000 moottoripyörää brittien armeijalle (ja vähäisempiä määriä Venäjän tsaarin armeijalle). Sotaa varten rakennettujen määrä vaihteli eri lähteissä 10 000:nen ja 70 000:nen välillä; mikä tahansa tehdas ei käsittele valmistamia tavaroina noin suuripiirteisissä mariginaaleissa. Sen verran suuri tuo määrä on ollut, että noista armeijan pyöristä joutui muutamia saksalaisille, jotka ottivat sotasaaliit innokkaasti käyttöön. Kun eräs heistä kutsuttiin suunnittelemaan moottoripyörää Bayerische Motoren Werke -tehtaalle, missä ei rauhanehto- ja mukaisesti saanut valmistaa enää lentokoneita, niiden moottoreita eikä niiden osia, hän kopioi tarkasti Douglasin moottorin, mutta sijoitti sen runkoon poikittain. Tässä menetettiin Douglasien pari pitkäaikaista etua moneen muuhun nähden, pyörän kapeus sekä eteen ja taakse sijoitettujen sylinterien tuoma matala painopiste, mutta markkinoinnissa otettiin käyttöön kopeus, sillä vuonna 1923 tuotantoon saadun pyörän moottorin väitettiin olevan kokonaan oma aikaansaannos. Koska poikittaisina molemmat sylinterit jäähtyivät ajoviu-massa yhtäläisesti, tuloksena oli tasainen käynti ja nopeus. Mutta alkuperäinen ensimmäinen vastaismoottorin



kehittäjä Douglas pysyi toisten edellä nopeuden lisäksi, ja juuri tuon vauhdin vuoksi, myös siinä kuinka pyörä saadaan pysähtymään, sillä etenkin 20-luvun Douglas-speedwaypyörien hurjavauhtisuus pakotti kehittämään levyjarrun, jollaiset asennettiin myös sarjavalmistuskalleihin.

Näinä aikoina prinssit Albert ja Henry hankkivat käyttöönsä Douglas-moottoripyöriä. Nähtävillämme aukeni tehtaan valmistuslinjoilta otettuja valokuvia senkin vuoksi, että myös kuningattarelle oli tullut tavaksi vierailta seuraamassa moottoripyörien valmistusta. Vastaavasti kuin peräpellon (Enfield) moottoripyörävalmistajat, jotka toimittivat suoraan hoville, kuningas-huoneelle (muita) tuotteitaan, myös Douglas sai oikeuden käyttää teknisesti niin suunnittelun kuin valmistuksen osalta korkeaa tasoa noudattavien tuotteidensa kuvauksen ja nimeämisen yhteydessä laatua ja arvokkuutta henkivää sanaa ”Royal”, sillä he saivat kirjallisia kuninkaallisia määräyksiä näiden valmistukseen ja toimittamiseen. Olin aina pitänyt arvossa pyörän metallihohtomaalausta, jolla se erottui toisista kaukaakin ja joka oli kustannuksiltaan kalliimpi ja hankalampi sekä hitaampi toteuttaa kuin tavallinen tasavärillä maalaaminen. Nyt saatoimme päätellä sen hohteen ilmaisevan yhteyttä korkeisiin piireihin, minkä valmistuspaikan nimi sanoikin suoraan: Kingswood, kuninkaan metsä.

Tällaisten asioiden lisäksi kansainvälisten yhteyksiemme luomisessa ja ylläpidossa oleellista oli käytännölliseltä kannalta kuitenkin myös se, että saimme tietoomme avainhenkilöitä, joiden takaa aukeni pääsy alkuperäisten varaosien äärelle. Minkä tahansa osan satuesssa särkymään, ajoneuvoteollisuus noudatti ja noudattaa yleisesti siltä vaadittua käytäntöä valmistaa ja pitää saatavilla sarjavalmisteisille tuotteilleen korvaavia osia kymmenen vuoden ajan sen jälkeen, kun mallin valmistus on päättynyt. Douglasimme oli jo juuri ylittänyt tuon ikärajan, mutta se oli jo pudonnut ulottumattomiin tuon säännön soveltamismahdollisuuksista, sillä

Douglas-veljeksien Bristolissa 1882 perustama yhtiö oli ajautunut viimeiseen konkurssiinsa vuonna 1957. Mutta kuninkaallisiin piireihin päässeitä tuotteita ei silti heti tuomita arvottomiksi ja unohduksiin, vaan niiden liikkeistä jää jälkiä, joita voi selvittää ja seurata, sillä sellaiset tavarat pysyvät taloudellisen spekuloinnin kohteina kauemmin kuin ketkään yksityiset spekulioijat pääomiensa kaitsijoina. Talous- tai kauppatieteellisesti voi sanoa alkeellisesti, että tiedollinen pääoma antaa suuntaa taloudellisille sijoituksille ja perustelee niitä, siis ohjaa pääomien käyttöä. Saman voisi sanoa niinkin, että Juhani oli oltava suunnitelmallinen, että keräsi pienestä palkasta määrätietoisesti sellaista rahaa, jolla hän kunnostaisi pyöränsä.

Juhani oli koulun lopetettuaan lähtenyt Lahteen ja päässyt autoliike K.Y. Lehti Oy:n renegasosastolle töihin. Niillä hankkeilla Douglasin osat alkoivat heräillä. Mutta pelkkä rahoituksen hankkiminen ei takaa asiantuntemusta ja sinnikästä asennetta vaativan harrastusprojektin ylläpitoa, silloin kun kohteeksi on otettu kaikin tavoin loppuun kulutettu tavara, esine, joka pääasiallisesti on jäljellä ja olemassa enää hahmona, nimenomaan juuri päässä säilytettynä – sen palauttamiseen materiaaliseen alkuperäistä vastaavaan olomuotoon tarvitaan samanlaisia järjestelmällisyyteen ja taloudelliseen suunnitteluun kuuluvia ominaisuuksia kuin töissäkin.

(Minä en silloin miettinyt tuollaisia, vaan minua ja kavereitani kiinnostavana asiana jäi mieleen se, että tuon renegasoston pomon nuorempi poika Wellu alkoi soittaa rumpuja tuona samana vuonna rock-blues yhtyeessä Charlies, joka oli perustettu jo vuonna 1964, mutta vasta kun Cream ja Jimi Hendrix Experience nousivat bassorummut-kitara kolmikkoina kuuluisuuteen, Charlieskin tuli meillä tunnetuksi jyräämällä selkeitä riffejä, joiden vauhdin varassa, tai niistä irrotten, kukin soitti yli kymmenminuuttisia improvisoituja sooloja. Charliesin keikat olivat minulle ja Nissisen Sepelle

kuin aapiskirjan lukuja musiikillisessa kasvamisessa. Tuollaiset elämykset eivät olleet helposti tavoitettavissa, mutta muun muassa Lahden hiihtokisojen aikaan kaupungin kouluissa järjestettiin aina konvia, joihin menimme, kun sanoimme kotona menevämmekä katsomaan iltamäenlaskua, kun Nikke hyppää, minkä toki katsoimmekin, sillä Squaw Valleyn olympiakisojen hopeamitalisti maailmankuulu mäkihyppääjä Niilo Halonen oli muutaman vuoden liikunnan opettajamme Vääk-syn yhteiskoulussa. Bändit aloittivat vasta niihin aikoihin, kun mäenlaskijat lopettivat ja ilotulittelu alkoi. Juhanusjuhlat olivat myös kaikenikäisille sallittu vuosittainen tapahtuma, joka tuon aikakauden jälkeen ei enää koskaan tarjonnut minua yhtä syvältä koskettavaa elämystä kuin silloin, kun lavoilla vonkui raskaan mutta pysähtymättömänä kulkevan juminan ja jyryn päällä wah-wah –pedaalin kautta vaelteleva kitaran ulina.)

Veikko ja Juhani hakivat brittiläisen metallurgian huippuosaamisen muovaamat palaset Viitailasta Nastolaan Varjolankankaalle, missä he alkoivat koota niitä yhteen takaisin Douglasiksi Veikon pitämän elintarvikekaupan kellarissa. Veikko oli muuttanut Lahdesta Nastolaan samana vuonna, jolloin opiskelijat kapinoivat Ranskassa ja muualakin Euroopassa kaikille tasavertaisen koulutuksen ja tiedonsaannin ja -käytön sekä ilmaisuvapauden puolesta ja sinä samana kesänä lähdimme Varjolankankaalta eräänä kuulaana lauantaiaamuna kohti auringon nousua, katsomaan ensimmäisen kerran Imatran ajoja, ratamoottorikilpapyöräilyn maailmanmestaruusosakilpailua, jossa Jarno Saarinen ajoi ensimmäisen maailmanmestaruustason kilpailunsa itävaltalaisella Puch-pyörällä ja tuli maaliin yhdeksäntenä. Sen retken teimme vielä Veikon Viitailan metsäkulmalta ostamallaan pikku-Lloydilla, mutta tapahtuman henki antoi meille tavoitteen ensi kesäksi tulla ja päästä siihen paremmin ja asiaankuuluvammin mukaan moottoripyörillä.

*Jatkuu...*



# Veteraanimoottoripyöräklubin

# Kerhotuotekauppa



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



Huppari



Dandy cap



VMPK-vyö



Aikuisten college-takki



Lasten t-paidat



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

**Virva ja Olavi Kaario**

Myllytie 1

41520 Hankasalmi

p. Olavi 050 5876 186

[olavi.kaario@kolumbus.fi](mailto:olavi.kaario@kolumbus.fi)



# Lännen Lokarien rompetori Porissa

VMPK:n Satakunnan aluekerho ”Lännen Lokarit” järjesti toisen kerran Porissa 2-pyöräisten rompetoritapahtuman 20.8.2022. Tapahtuma pidettiin kerhon piha-alueella käsittäen myös ison ulkokatoksen ja sisähallin. Rompetorin yhteydessä sisätiloissa oli myös vuokraisännän toimesta muunlaisten vanhojen tavaroitten myyntiä.

Pihalla pidettiin myös vanhojen moottoripyörien näyttely. Näyttelyyn saatiin kolmisenkymmentä toinen toistaan hienompaa moottoripyörää. Mukana oli myös harvinaisuuksia, joukossa oli mm. ensi kertaa yleisölle esitelty **Arto Ahonkiven** lähes valmis NV 249 vuodelta 1927, joka tuntui erityisesti kiinnostavan yleisöä.

Tällä kertaa sääkin suosi tapahtumaa. Väkeä kävi alkutunteina varsin runsaasti ja kauppa näytti käyvän hyvin. Myyjiä olisi toki mahtunut mukaan paljon enemmän.

Onkohan näitä rompetoritapahtumia ollut tänä vuonna jo liikaakin, kun myyjien vähyys on saanut jopa järjestäjiä perumaan tapahtumia. No, ensi vuonna samoihin aikoihin yritetään uudelleen ja koetetaan keksiä jotakin uutta myyjien ja ostajien saamiseksi Poriin. Positiivista oli myös muutamien uusien jäsenien liittyminen tapahtumassa VMPK:n jäseneksi. Tätä ei ole tapahtunut muutamaan vuoteen.

Suuret kiitokset erityisesti kaikille talkoolaisille ja tietysti myös myyjille ja ostajille, jotka mahdollistivat tämän tapahtuman!





# Rompetori Lohjalla!

Jo perinteiseksi voisi kutsua VMPK:n Isänpäivän rompetoria sillä se toteutui viidennentoista kerran nykyisessä paikassaan.

Veteraanimoottoripyöräklubilla ja Stadin Pärtsäreilähän on varsin pitkä kokemus Rompetorien järjestelyissä juontaen peräti -70 luvulle.

Ensimmäisethän toteutettiin Helsingin Elintarvike tukkutorin alueelle, eli alueella jota nykyään kutsutaan Teurastamon alueeksi. Klubin alkupään toimijoista **Olle Saarinen** työskenteli silloin siellä.

Hänen myötävaikutuksellaan päästiin tuolle alueelle. Hän myös keksi nimen tuolle tapahtumalle ”Rompetori”.

Tukkutorin alueelle tuli muutoksia ja jouduttiin muuttamaan Hyrylän jalkapallohalliin, jossa toiminta saattoi jatkua useita vuosia.

Kunnes jalkapallohalliin tehtiin keinonurmilattia ja

sille ei enään saanut viedä esim. peräkärriä.

Oli paniikinomainen tilanne löytää uusi paikka. Löytyi useita parkkihalleja, joihin oli voinut toiminnan sijoittaa, mutta ulkopuelella ei ollutkaan riittäviä autopaikkoja.

Onneksi löytyi Lohjan Citymarket, jossa kauppias hyväksyi toimintamme ja samalla käynnistyi yhteistyö Lohjan Nostalgiamotoristien ja Paloniemen VPK:n naisosaston kanssa.

Perinne on jatkunut näihin päiviin. Lohjalaiset huolehtivat liikenteenohjauksesta ja makkaranpaistosta, Palonaiset taas kahvinkeitosta ja muusta purtavasta. Tosi hieno yhteistyö.

Kuten tänäkin vuonna. Kaikki sujui. Lähes ennätysmäärä kävijöitä, runsa 1000 henkeä ja 140 myytyä myyntiruutua.

Yleisvaikutelma oli, että kauppa kävi. Sekä myyjät, että ostajat vaikuttivat tyytyväisiltä. Eiköhän taas ensi vuonna uudestaan. •

Uudet sivut työn alla!  ~~www.britwins.fi~~



**Huom!** Valikoima on nyt reilusti kasvanut

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

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

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

TRIUMPH  
Norton  
ARIEL  
BSA  
MATCHLESS

**Suorilla pinnapyörillä  
ajo käy kuin  
elokuvassa!**

**Evas Motor Tmi**

**Pinnapyörien korjaukset,  
oikaisut ja kasaukset  
Turkka,  
044 986 2710**







**Kahvakouran kertomaa** on koottu monien vuosien aikana olleista Huimapyörän kirjoituksistani mopojen ja moottoripyörien vertailuista sekä niihin liittyvistä tarinoista. Kirjassa on myös oman elämäni vaiheita muistelin opettajan ja motoristin kokemuksina. Muutamien mieleen painuneiden sattumusten esille tuominen saattaa herättää lukijat omiin henkilökohtaisiin ja ikimuistosiin aatoksiin.

Kirjaa saa minulta. Seuraavan kerran olen henkilökohtaisesti paikalla Jyväskylän rompeilla tammikuussa. Siellä aloitan taas ensi vuoden kesäkuun Vesijärvi-kierroksen ilmoittautumisten kirjaamisen.

**Kalevi Heikkinen**, Saanaku 14, 15840 Lahti – 050 301 0600 – [kalentalli@phnet.fi](mailto:kalentalli@phnet.fi)



## Mansen Mörinät 6/22



Masinistien tiistaikokoontumiset ovat siirtyneet Mikkolantien kerhotiloihin.

Kerhotilan säilytys- ja rakentelupaikkoja voi kysellä Jukka Peltoselta numerosta 0400-699741. Säilytys- ja rakentelupaikkojen hinnat säilyvät ennallaan.

Vuosikokous pidettiin kerhohuoneella 8.11. Paikalla oli kolmisenkymmentä jäsentä. Kerhosihteerinä 2023 jatkaa **Mika Mäkelä** ja rahastonhoitajana **Jussi Perko**. Johtoryhmä säilyy muuten entisellään, mutta **Matti Hartikainen** jää pois. Kiitokset Matille pitkäaikaisesta toiminnasta Masinistien hyväksi.

Vähäsillassa talkoitiin 12.11. sauna-ajelut jatkunevat ensi vuonnakin.

VMPK:n vuosikokoukseen Harjun oppimiskeskukseen

Virolahdelle 20.11. tehtiin bussimatka yhdessä Hämeenlinnan ja Lahden aluekerhojen kanssa.

Jyväskylän rompepäiville 14.01.2023 on suunnitteilla omakustanteinen bussimatka.

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

Terveisin **Olli Salonen**



# Stadin Pärtsärit

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

Vuosi on loppuillaan ja toimintaa on ollut vuoden aikana runsaasti mikä on ollut mukavaa parin hiljaisemman vuoden jälkeen. Marraskuussa pidettiin Helsingin aluekerhon Stadin Pärtsäreittien syysvuosikokous jossa valittiin toimikunta kaudelle 2023. Kerhosihteeriksi valittiin **Liisa Lokka-Tukiainen** taloudenhoitajaksi **Kari Lapinaho** lisäksi toimikuntaan kuuluu **Lauri Lankinen**, **Seppo Lehtimäki**, **Timo Nyberg**, **Reijo Paju** ja **Tom Tukiainen**. Yhteystiedot löytyvät [www.stadinpartsarit.net](http://www.stadinpartsarit.net)-sivulta. Joulukuussa postilaatikkoon tulee myös 2023 kalenteri johon on merkitty ensivuoden Stadin Pärtsäreiden tapahtumia.

- Joulukuun kerhoilta 14.12.22 kello 18.00 Ilmailumuseolla
- Kevään Kerhoillat Ilmailumuseolla 11.01., 08.02., 08.03., 12.04., ja 10.05.-23 kello 18.00
- Helmikuussa 3.2.-5.2.2023 MP-23 Moottoripyörämessut Helsingin Messukeskuksessa jossa on Veteraanimoottoripyöräklubi ry:n osasto.
- Maaliskuussa 04.03.23 Talvipärinää Seutulassa (lisätietoja suraavassa Huimapyörässä)

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

Terveisin *Liisa*

**Toimikunta toivottaa kaikille oikein Hyvää ja Rauhallista Joulua!**



## Lännen Lokarien tiedotuksia

Moi!

Kerhomme toiminta on siirtynyt talviajaksi sisätiloihin kerhollemme. Kerhoillat kuun ensimmäisenä maanantaina **klo 18.00** ovat jo alkaneet ja väkeä on käynyt niissä hyvin. Samoin syyskokouksessa oli väkeä runsaasti paikalla ja tunnelma tiivis. Hienoa, että aihe kiinnostaa!

Syyskokouksessa valittiin samat toimihenkilöt jatkamaan kerhon johdossa. Aluekerhon kerhosihteerinä toimii edelleen Arto Ahonkivi, rahastonhoitajana Sirpa Tenhunen ja tiedottajana Juhani Salminen. Kokouksessa päätettiin jatkaa kerhon internetsivuja niiden vähäisestä käytöstä huolimatta.

Ensimmäistä kertaa moottoripyörien säilytystila on saatu täyteen ja ensi kesänä onkin tarkoitus vähän laajentaa tilaa, jotta kaikki halukkaat saisivat pyöränsä hyvään säilöön. Valitettavasti ensi vuoden säilytys-hintoja joudutaan tulojen vähentyessä nostamaan, jotta saataisiin tarpeeksi rahaa kerhotilan vuokran maksuun. Ensi vuoden hinnat tulevat olemaan silti edulliset, moottoripyörät **120,00 €/vuosi/pyörä**, sivuvaunupyörät **140,00 €/vuosi** ja mopedit **70,00 €/vuosi**. Tämä vuosi mennään vielä vanhoilla hinnoilla.

**Kutsu:** Seuraava ns. virallinen kokous pidetään kerhotilassa maanantaina **16.1. 2023 klo 18.00** alkaen osoitteessa Kartanonkuja 5-6, 28430 Pori. Asialistalla on silloin vuodenvaihdeseasiakirjojen hyväksyminen mm. tilit, budjetti, toimintaker-tomus ja toimintasuunnitelma. Tervetuloa silloinkin mukaan kokoukseen!

Toivotan kaikille kerhon jäsenille hyvää ja rauhallista joulun aikaa!

terv. Juhani Salminen, aluekerhon tiedottaja

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





# TERWAPALSTA

## VMPK ry:n Oulun aluekerho Terwamotoristit

Tiedote 6/2022

Niin se tämäkin vuosi kääntyi ehtopuolelle. Kesä oli vilkas Veteraanirallitouhuineen ja muine tapahtumineen, joten nyt on aika leppoisille talvikuukausille. Keskustelimme syyskokouksessa talvitapahtumista mutta mitään ei vielä lyöty vielä lukkoon. MP 23 -messuille on varmasti menijöitä, joten talvitapaaminen voisi ehkä olla siellä. Seuraahan ilmoituksia VMPK ry:n Oulun aluekerhon foorumilla tai Terwamotoristien Facebookissa. Kokoonnutumiset jatkuvat Oulun Automuseolla jokaisen kuukauden 1. keskiviikko klo 18. Joulupuu-uro on tarjolla 7.12.2022 klo 18.00.

Toivotan kaikille rauhallista Joulun aikaa! *Terveisin sihteeri*



## MYYDÄÄN



Myydään Honda CB77 305 super sport -63. Entisöinti aloitettu kone rempattu uusia osia mm. pakoputket, käyrät, vaijerit ym. lisäksi TT-tankki ja satula h.2500 p. 040 842 4047

20 vuotta sitten kunnostettu Yamaha TX 750 moottori.  
CZ 150 cc, 1954, pikkupyöräinen ja pitkälestainen.  
Cezeta- skootteri.  
IC varaosineen. Voin vaihtaa johonkin mielenkiintoiseen. +/- rahaa tarvittaessa.  
Honda 250 peltiheikki + varaosia 60-luvulta.  
Perak 350 cc projekti.  
Pyrkijä mopo, Zundappin koneella.  
Puh. 050-5974569

Purkukuntoon joutuneista konepyöristä vielä jäljellä jotain osaa:  
Jawa CZ, MZ, Honda CB 350, VSK Svidnik, Csepel 250,  
Mopoista:  
Rabeneick August, Pyrkijä, Camping, Monark, Tunturi  
Lisäksi:  
Husgvarnan tankki vaihdekulissilla 50-60 luv.  
Ehkä englantilaisen, uusi kromattu pakokäyrä 1 3/4 "  
Honda CBX 1000 jarrupalat, tarroja, kaasuttimien korj.sarja 6 kpl  
Honda S65 istuin  
0400-682624  
reijo.ervasti@gmail.com



Royal-Enfield Twin 500 cc, vn.1952,  
Hp. 2000 €/tarjous. p. 050 331 6610



HONDA Benly 125 cc vm 1963 PROJEKTI talvi-iltojen ratoksi. Kone rempattu, tankki maalattu, uudet renkaat ym. Osista arviolta 95% olemassa luokiteltuna pahvilaatikoissa, Espoossa. Hintapyyntö 1700 €. Ota yhteyttä 0405741871

CZ Sport 125, vm.1974, rekisterissä, hp. 1000 €  
Honda 126 varaosapyörä, hp. 200 €  
Victoria apumoottoripolkupyörä, hp. 500 €  
P.0400-213703



**MYYDÄÄN**



Japanilainen kilpakone Bridgestone 175 cc myydään, tai vaihdetaan Pre-48 luokan kilpuriin. Hp. 3000 €. P. Kortelainen puh 0400-236 504 speedwaytarvike@hotmail.com



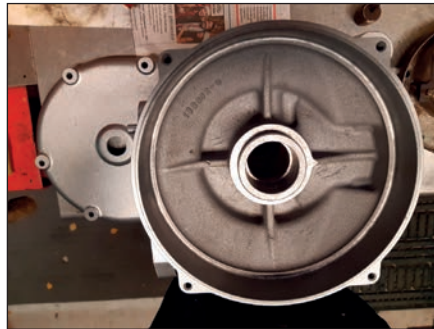
Jawa 890 speedwaypyörä 1960 luvun lopulta, entisöintiin tai ajoon vaikka JAPPI-Ukkoihin! Voin myydä myös moottorin erikseen, tai rungon. Hp, 1400 €. P. Kortelainen puh 0400 236 504 speedwaytarvike@hotmail.com

CZ 150 uutta ja käytettyä osaa. AWO/Simson uudet kardaanin ristini-vel, bensahana. CZ 150 entisöity uusilla osilla alkupe- räiseen malliin, vain koneen rakennus

puuttuu ja osista ei ole pulaa. Teke- välle, väri punainen, voin laittaa kuvia pyydettäessä. Koneen räjäytyskuvat löytyvät.

Kirjallisuutta seuraaviin pyöriin: AWO 425 alkuperäinen katalogi, EMW/BMW R35, Jawa 353/354, Ari- el, BSA, Triumph, Matchless. Puh. 041-3174693 Matti

**OSTETAAN**



Vanhan Pyynikinkiertäjän koneenra- kennus on alkanut. Tässä vaiheessa myllyyn ei löydy kuin lohkot. Ostan Crossi-Hussen tai minkä tahansa 60-70- luvun moottoripyörän kesto- magneettivauhtipyörä-sytytyslaitteis- ton jossa tulee olla katkojan kärjet. Kisadekarissa on tilaa riittävästi, kuten kuva osoittaa: Turkka, 044 986 2710

Douglas 350 osia tai projekti. Horex 350, 1952, takalokasuoja ja pal- jon muita osia. 050-5974569

Rudge 500 cc 1927 osia, mm. etu- lamppu, vaihdevipu tankin kylkeen, takapyörään rattaan kiinnityspalikka, takavalo. 050-3316610



Ambassadoriin keskiseisontatuki ja kaasutin. P. Kortelainen p. 0400 236 504



Ostetaan kuvan mukainen vetoratas 30-luvun alun Velocetten vaihdelaat- tikoon.050-3316610



Hyväkuntoinen Norton CJ 350 cc sy- linteri 20-luvun lopun Moore konee- seen. 050-3316610

**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 osoitteen- muutoksia, kalustomuutoksia, kaluston päivityksiä
- Tunnusanojen tiedustelut koskien jäsen/kalusto- luettelo
- Jäsenmaksutiedustelut

**Puhelintuki avoimna**  
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 Tiihonen  
044 030 6049  
heli.tiihonen@gmail.com

### Kanta-Hämeen aluekerho "Kantamotoristit"

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

### Kuopion aluekerho "Savon konepyöräilijät"

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

### Etelä-Karjalan aluekerho "Saimaanrannan kaaharit"

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

### Oulun aluekerho "Terwamotoristit"

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

### Pohjois-Karjalan aluekerho "Itämaankiitäjät"

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

### Pohjois-Kymenlaakson aluekerho "Koneratsastajat"

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

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

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

### Tampereen aluekerho "Mansen masinistit"

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

### Viitasaaren aluekerho "Wanhat parrat"

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

### Ylä-Kainuun aluekerho "Korpimotoristit"

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

### Turun aluekerho "Paronin pojat"

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

### Kymen aluekerho "Pärinäpojat"

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

### Savon aluekerho "Kahvankiitäjät"

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

### Satakunnan aluekerho "Lännen Lokarit"

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



## Veteraanimoottoripyöräklubin museoajoneuvotarkastajat

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



Auton osien myyjät  
myös tervetulleita!



VOIT MYYDÄ ITSELLESI  
TARPEETONTA MOOTTORIPYÖRÄTAVARAA

Jyväskylän



LIPUT 10€

Rompepäivä

JYVÄSKYLÄN PAVILJONKI  
LAUANTAINA 14.1.2023 KLO 8-15

**MOOTTORIPYÖRÄILYYN  
LIITTYVÄ ERIKOISTAPAHTUMA**

...JA OSTAA VIELÄ  
TARPEETOMAMPAA TILALLE

**TULE TEKEMÄÄN LÖYTÖJÄ,  
ETSIMÄÄN AARTEITA JA  
TAPAAMAAN TUTTUJA!**

WWW.KONEPYORASEURA.FI